**TRANSPORTARBEITER UND DER MAIN-DONAU-KANAL**

Die 1992 bevorstehende Öffnung des Main-Donau-Kanals und die damit einhergehende Freigabe einer durchgehend befahrbaren Wasserstraße zwischen Nord- bzw. Ostsee und dem Schwarzen Meer über die Flüsse Rhein, Main und Donau und die sie verbindenden Kanäle für den Verkehr hat in jüngster Zeit eine Reihe positiver und ermutigender Entwicklungen im Bereich der Binnenschifffahrt beschleunigt.

SOZIALE SICHERHEIT

Im Jahre 1950 wurde erstmals ein multilaterales Übereinkommen über soziale Sicherheit für die auf dem Rhein tätigen Binnenschiffer unterzeichnet, das anschließend 1961 und 1979 überarbeitet wurde. Schon seit langem fordert die ITF eine Ausdehnung des Übereinkommens über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer auch auf die Donauschiffer. In dieser Forderung wurde sie durch den IAO-Binnenverkehrsausschuß unterstützt, der entsprechende Entschlüsse verabschiedete.

Haushaltstechnische Probleme der IAO standen in den letzten Jahren einer Umsetzung dieser Forderung im Wege. Vor kurzem jedoch machte der IAO-Verwaltungsrat, zweifellos unter dem Einfluß der veränderten politischen Lage in Mittel- und Osteuropa sowie der bevorstehenden Eröffnung des Main-Donau-Kanals, entsprechende Mittel frei.

Vom 27. bis zum 30. August 1991 fand in Wien eine erste Regierungskonferenz über die Verabschiedung eines Übereinkommens über die soziale Sicherheit der in der grenzüberschreitenden Binnenschifffahrt in Europa tätigen Binnenschiffer statt. Sie war von der Zentralen Verwaltungsstelle für die soziale Sicherheit der Rheinschiffer in Zusammenarbeit mit der IAO und der österreichischen Regierung organisiert

worden. Unter den Teilnehmern waren Delegierte aller Rhein- und Donauanliegerstaaten sowie aus Belgien und Polen. Die ITF war durch ihren Stellvertretenden Generalsekretär Graham Brothers vertreten.

Zweck des geplanten Übereinkommens ist es vor allen Dingen zu gewährleisten, daß alle Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt in ihrer Heimat ebenso wie im Ausland Anspruch auf Leistungen aus den folgenden Bereichen der Sozialversicherung haben:

- Krankengeld und Mutterschutz;
- Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten;
- Sterbegeld.

Dem Übereinkommen werden alle allgemeinen Systeme der sozialen Sicherheit, Sonderprogramme - beitragspflichtig oder nicht - sowie die Haftpflicht der Arbeitgeber unterworfen sein. Zu einem späteren Zeitpunkt soll der Geltungsbereich des Übereinkommens auch auf andere Leistungen wie z. B. Arbeitslosenunterstützung und Altersruhegeld ausgedehnt werden können. Für April oder Mai 1992 ist eine weitere Regierungskonferenz geplant, auf der der endgültige Text des Übereinkommens verabschiedet werden soll.

Forts. auf Seite 2

November 1991

- ITF-Vorstand (S. 3)
- Wahlen in Hongkong (S. 5)
- Indonesien (S. 8)
- Hungerstreik in China (S. 10)

SEELEUTE

- Boykott in Schweden (S. 11)
- IAO-JMC tagt (S. 12)
- Flaggenübersicht (S. 17)
- Neues von der Billigflaggenkampagne (S. 21)

BINNENVERKEHR

- Neue Fahrerhausabmessungen (S. 25)
- Lateinamerikanische Gewerkschaften der Binnenschiffer tagen (S. 25)

HAFENARBEITER

- Privatisierung in Indien (S. 26)

LEUTE (S. 26)**FISCHER**

- Gestrandete Bemannung heimgeschafft (S. 27)

TODESFÄLLE (S. 28)**BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 28)****ZIVILLUFTFAHRT**

- Air New Zealand (S. 29)
- Fluggesellschaften im Überblick (S. 31)

... Binnenschiffer fordern einheitlichen Ordnungsrahmen

Forts. von Seite 1

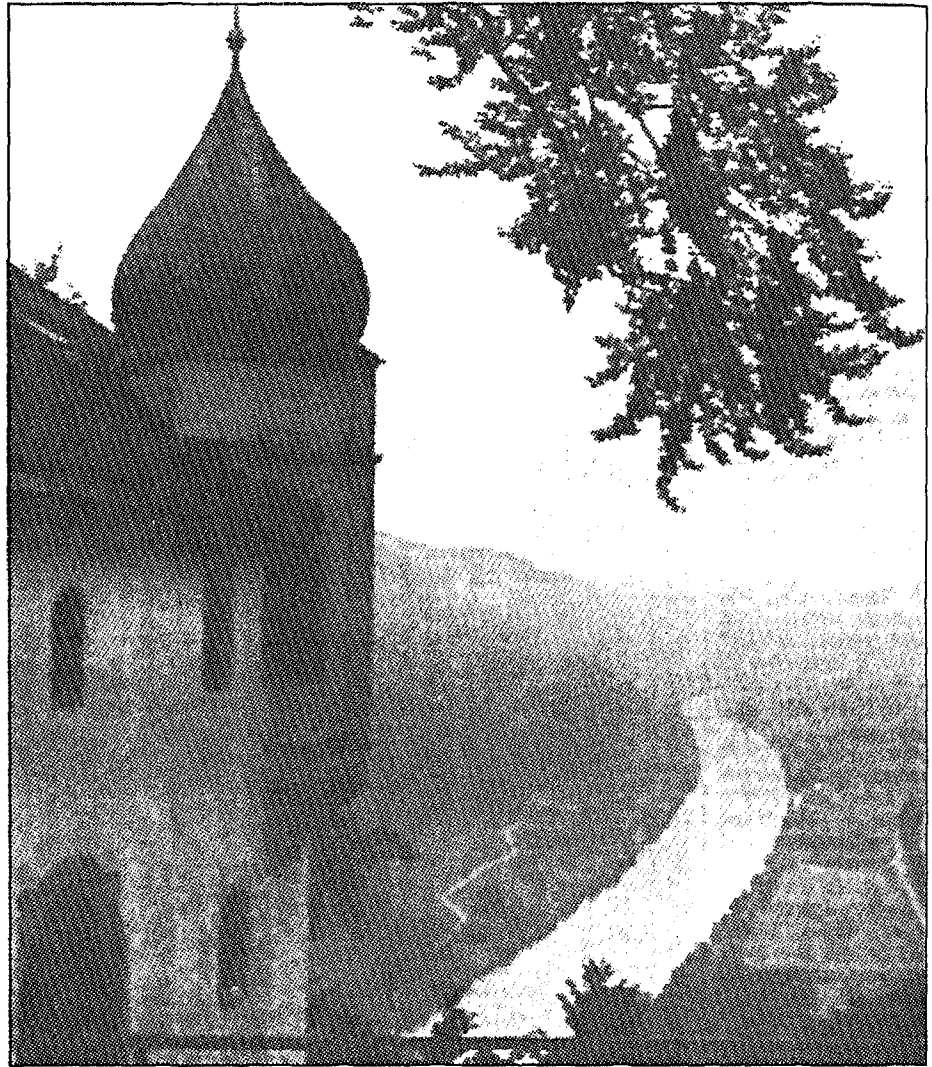
Auf einer Konferenz am 11. September 1991 in Budapest verpflichteten sich die Vertreter von 25 europäischen Regierungen zur Förderung der Binnenschifffahrt, um der den anderen Binnenverkehrsträgern drohenden Überlastung Abhilfe zu schaffen und einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Die Konferenz war von der Kommission der Europäischen Gemeinschaft und dem ungarischen Verkehrsminister einberufen worden. In einer einstimmig verabschiedeten Erklärung zu europäischen Binnenwasserstraßen und Verkehr sprachen die Regierungen von einem gemeinsamen europäischen Interesse am Ausbau und der Förderung der Binnenschifffahrt und einer besseren Nutzung der Beförderungskapazitäten der Binnenwasserstraßen:

Zur Schaffung eines integrierten europäischen Binnenschifffahrtssystems auf der Grundlage der Marktprinzipien sind einheitliche Handels- und Verwaltungsvorschriften für die Ost-West-Binnenschifffahrt zu verabschieden; zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und eines angemessenen Schutzes der Wasservorräte vor Verschmutzung sind technische und berufliche Normen zu harmonisieren; einheitliche Lizenzierungsanforderungen müssen erarbeitet werden; durch gemeinsame Maßnahmen sind der Ausbau der Infrastruktur und die Standardisierung der Bauvorgaben zu sichern; der internationale Verkehrsmarkt soll in dem Ausmaß für Schiffe aller Länder geöffnet werden, in dem die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb zwischen den einzelnen Flotten erfüllt sind.

Als Voraussetzung für die Gewährleistung des freien und sicheren Schiffsverkehrs werden sich die Regierungen durch eine Harmonisierung der technischen Vorgaben und der Anforderungen für die Besatzungen um ein hohes Niveau bei den Sozial- und Sicherheitsnormen und einen einheitlichen Ordnungsrahmen bemühen.

Zur Durchsetzung dieser Ziele ist insbesondere die Zusammenarbeit zwischen der Donaukommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu verstärken. Die in Budapest verabschiedete Erklärung ist als Beitrag zur europäischen Verkehrskonferenz gedacht, die von den Verkehrsministern am 29. Okto-



Der Main-Donau-Kanal verbindet Rotterdam in Holland mit Constanta am Schwarzen Meer

ber nach Prag einberufen werden soll.

RHEIN-MAIN-DONAU-SITZUNG DER ITF

Am 25. und 26. September 1991 versammelten sich europäische Gewerkschaftsvertreter in Regensburg zu einer Sitzung der ITF-Sektion Binnenschifffahrt.

Die Rechtsberater der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt sowie der Donaukommission - Albert Bour und Michael Orechnikov - informierten über Funktion und Aufgabe ihrer jeweiligen Organisationen. Dr. Bokeloh vom bundesdeutschen Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, der die Konferenz über die Verabschiedung eines Übereinkommens über die soziale Sicherheit der europäischen Binnenschiffer im August leitete, erläuterte die Ziele des geplanten Übereinkommens und die angestrebten Verfahren für die Umsetzung eines europäischen Sozialversicherungssystems.

Einigkeit bestand auf der Sitzung über

die Notwendigkeit einer direkten Vertretung der ITF in beiden internationalen Kommissionen. Hinsichtlich der Arbeitsbedingungen nach Freigabe des Main-Donau-Kanals für den Verkehr stellten die Sitzungsteilnehmer fest, daß die in dem vorhandenen Übereinkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer aus dem Jahre 1954 festgelegten Normen schon seit langem von den Regelungen der nationalen Kollektivverträge überholt worden seien.

Um eine Ausbeutung billiger Besatzungen auf Kosten der derzeit geltenden Bedingungen zu verhindern, hielten die Sitzungsteilnehmer den Abschluß eines einheitlichen internationalen Übereinkommens über die Mindestbedingungen in der Schifffahrt des gesamten Rhein-Main-Donau-Bereichs für dringend geboten. Daher sollte die IAO aufgefordert werden, als Koordinierungsstelle bei der Umsetzung dieses Zieles behilflich zu sein.

ITF: Mitgliedsgewerkschaften in mehr als 100 Ländern

Mehr als hundert Länder umfaßt die ITF-Familie, nachdem der Vorstand Beitrittsgesuchen von Gewerkschaften aus Bulgarien, Kamerun und dem Tschad zugestimmt hat.

Daneben gab der Vorstand auf seiner Sitzung am 15. und 16. Oktober in London Beitrittsgesuchen von fünf weiteren neuen Gewerkschaften aus Mittel- und Osteuropa statt, darunter die 10.000 Mitglieder starke Seeleute- und Hafenerbeitergewerkschaft von Kroatien, die die ITF-Billigflaggenkampagne bereits seit über einem Jahr aktiv unterstützt. Die Entscheidung über ein Beitrittsgesuch der polnischen Gewerkschaft der Seeleute und Hochseefischer im ehemals "offiziellen" Gewerkschaftsdachverband OPZZ wurde bis zur nächsten Sitzung vertagt, um Klarheit über ihre Einstellung zur Politik der ITF-Seeleutesektion zu gewinnen. Schließlich wurden auf der Sitzung neue Gewerkschaften aus Taiwan, Fidschi, Chile und von der Elfenbeinküste aufgenommen.

Zwei neue Mitglieder, Martin Devolder von der BTB (Belgien) und Jack Boyce von der TCU (Kanada), wurden als Nachrücker für ausgeschiedene Mitglieder in den Vorstand kooptiert.

NUKLEARE ABFALLSTOFFE

Vor dem Hintergrund einer auf dem Kongreß verabschiedeten Entschließung und von verschiedenen ITF-Mitgliedsgewerkschaften durchgeführter Boykottmaßnahmen ging der Vorstand auf Wunsch der Hafenerbeiter- und der Seeleutesektion kurz auf die umstrittene Frage der Beförderung nuklearer Abfallstoffe ein und bat um Vorlage eines umfassenden Berichts zu diesem Thema auf der nächsten Vorstandssitzung im März 1992.

AFRIKA

Die Vorstandsmitglieder beschlossen, die in Harare versammelten Regierungschefs der Commonwealth-Länder in einer scharf formulierten Erklärung zur Aufrechterhaltung der Wirtschaftssanktionen gegen Südafrika aufzufordern, bis die südafrikanische Regierung der augenblicklichen Welle schwerer Gewalttätigkeiten, von der die Transportarbeiter besonders hart betroffen seien, Einhalt geboten habe und eine Einigung über die Einsetzung einer Übergangsregierung erzielt wurde, die die Unterstützung der

Mehrheit der Bevölkerung Südafrikas genieße.

Wie der afrikanische ITF-Vizepräsident Raphael Okang'a berichtete, trug die nachdrückliche Kampagne der ITF gegen den Erlaß der nigerianischen Regierung, der den Gewerkschaften eine Mitgliedschaft in internationalen Organisationen untersagte, maßgeblich zur Aufhebung dieses Erlasses bei. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Nigeria könnten nun ohne Furcht vor Einschüchterungsmaßnahmen ihre Tätigkeit als vollwertige Mitglieder wieder aufnehmen.

Nach ausführlichen Beratungen genehmigten die Vorstandsmitglieder den vom ITF-Generalsekretär vorgelegten Entwurf für Richtlinien über die Gewährung von Beitragsermäßigungen für Gewerkschaften aus Niedriglohnländern, die nicht den vollen Mitgliedsbeitrag zahlen können. Der Vorstand beschloß, die Gewerkschaften, die einen ermäßigten Beitragssatz zahlen, alljährlich einer Überprüfung zu unterziehen. Auch die Richtlinien sollen regelmäßig im Lichte ihrer praktischen Umsetzung überprüft werden, so daß - sollten hierbei Probleme auftreten - die erforderlichen Änderungen vorgenommen werden können. Die anwesenden Vorstandsmitglieder waren sich dessen bewußt, daß die auf dem ITF-Kongreß in Florenz im vergangenen Jahr verabschiedeten Änderungen der ITF-Satzungen in Verbindung mit dem Beitritt zahlreicher neuer Gewerkschaften aus Mittel- und Osteuropa eine weitreichende Verschiebung des geographischen Gleichgewichts in der ITF zur Folge haben werden.

EUROPA

Auf dem im März gefaßten Beschluß zur Wiederbelebung des Europäischen Ausschusses der ITF aufbauend vereinbarte der Vorstand die Einrichtung eines Verbindungsausschusses, der die europäischen Strukturen der ITF mit denen des "Brüsseler Ausschusses", einem 1958 gegründeten Gremium, das sich ausschließlich mit Maßnahmen auf der Ebene der Europäischen Gemeinschaft befaßt, verknüpfen soll. Die erste Aufgabe des Europäischen Ausschusses der ITF muß nach einhelliger Auffassung der Vorstandsmitglieder in einer umfassenden Prüfung aller relevanten Strukturen bestehen.

FRAUEN

Der Vorstand befaßte sich mit einer vorläufigen Auswertung der Antworten auf eine ITF-Umfrage unter den angeschlossenen Gewerkschaften bezüglich der bei ihnen bestehenden Vertretungsstrukturen für Frauen in leitenden und anderen Gremien. Die Vorstandsmitglieder kamen überein, sich auf der nächsten Sitzung erneut mit diesem Thema zu beschäftigen. Bis dahin soll die endgültige Auswertung aller Antworten vorliegen und der Bericht in die offiziellen Arbeitspapiere der ITF übersetzt sein.

ALKOHOL UND DROGEN

In einer Grundsatzentscheidung sprach sich der Vorstand für die Veröffentlichung einer gewerkschaftspolitischen Erklärung der ITF und eines ergänzenden Hintergrundpapiers über die Probleme des Alkohol- und Drogenmißbrauchs aus. Es wurden eine Reihe kleinerer Änderungen an dem vom ITF-Sekretariat nach umfassenden Konsultationen mit den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften erarbeiteten Entwurf vorgeschlagen. Der Entwurf befaßt sich mit Alkohol- ebenso wie mit Drogenmißbrauch und bemüht sich um die angemessene Berücksichtigung des Rechts des Einzelnen auf Schutz vor ungerechtfertigter Einmischung in die Privatsphäre auf der einen Seite sowie, auf der anderen Seite, der Schutzinteressen der Beschäftigten, der Öffentlichkeit und der Umwelt vor den Gefahren, die unvermeidlich sind, wenn Arbeitnehmer unter dem Einfluß bewußtseinsveränderter Stoffe Dienst tun. Der Vorstand begrüßte die Initiative und beschloß, das Papier nach Vornahme kleinerer Änderungen zu veröffentlichen und an alle der ITF angeschlossene Gewerkschaften zu verschicken.

Auf Vorschlag des Generalsekretärs beschloß der Vorstand darüber hinaus, den Sekretär der ITF-Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, der auch die Sektionen Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste sowie die Hafenerbeitersektion betreut, zum Stellvertretenden Generalsekretär zu ernennen.

Nach einer ausführlichen Debatte nahm der Vorstand schließlich die vom Schweizerischen Eisenbahnverband auf dem Kongreß in Florenz ausgesprochene Einladung an, den 37. ITF-Kongreß 1994 in der Schweiz abzuhalten.

Nobelpreis in Anerkennung des Freiheitskampfes der Bevölkerung Burmas

Die Verleihung des Friedensnobelpreises 1991 an die führende burmesische Oppositionspolitikerin und Kämpferin für die Demokratisierung ihres Landes, Aung San Suu Kyi, wurde von der internationalen Gewerkschaftsbewegung freudig begrüßt.

„Eine bessere Wahl hätten die Mitglieder des Nobelkomitees kaum treffen können. Mit der Verleihung des diesjährigen Friedensnobelpreises an Suu Kyi, die zum Symbol des Kampfes des burmesischen Volkes für Demokratie geworden ist, haben sie erstaunliches Urteilsvermögen bewiesen und dem Ansehen des Komitees einen großen Dienst erwiesen,“ erklärte IBFG-Generalsekretär John Vanderveken.

Anschließend forderte er die Regierung von Burma zur Freilassung aller politischen Gefangenen einschließlich der Friedensnobelpreisträgerin, dieser „prominenten, mutigen und unbestrittenen Botschafterin des Friedens“, auf.

In der Begründung seiner Wahl würdigte das Nobelkomitee Suu Kyis gewaltfreien Kampf für Demokratie und Menschenrechte als „eines der herausragendsten Beispiele persönlichen Mutes, das Asien in den letzten Jahrzehnten erlebt hat.“

Suu Kyi, Tochter des burmesischen

Nationalhelden General Aung San, steht seit Juli 1989 in Rangun unter Hausarrest und hatte seit mehr als einem Jahr keinen Kontakt zu ihrer Familie oder Freunden.

Sie zählte zu den wichtigsten Anführern des mit der militärischen Machtübernahme brutal niedergeschlagenen Volksaufstandes von 1988. Obwohl sie bereits seit zehn Monaten unter Hausarrest stand, konnte ihre Partei, die Nationale Liga für Demokratie, bei den Parlamentswahlen im Mai 1990 einen triumphalen Sieg erringen.

Die regierende Militärjunta setzte sich jedoch über das Wahlergebnis hinweg und blieb weiter an der Macht. Den anhaltenden Druck aus aller Welt, die Macht an demokratisch gewählte Politiker abzugeben und die Menschenrechtsverletzungen zu beenden, läßt sie an sich abgleiten.

Nach Bekanntgabe des Namens der diesjährigen Friedensnobelpreisträgerin verstärkten sich die Rufe der internationalen Gemeinschaft nach ihrer sofortigen Freilassung. Die Gefangenenhilfsorganisation Amnesty International, die sich seit langem für Suu Kyi einsetzt, äußerte die Hoffnung, daß die Preisverleihung ihr Schicksal ebenso wie das Hunderter anderer politischer Gefangener in Burma ins Scheinwerferlicht der internationalen

Öffentlichkeit rücken werde.

Ihr britischer Ehemann erklärte, die Behörden Burmas könnten mit der Isolierung seiner Frau nichts gewinnen. Dank ihres unbezähmbaren Willens werde sie weder den Kampf noch ihre Lebensprinzipien aufgeben.

Die unrechtmäßige Regierung von Burma steht vor dem vernichtenden Urteil der Weltöffentlichkeit. Es wäre am besten, sie übergäbe die Macht an die vom Volk gewählte Partei und ließe alle politischen Gefangenen frei.

Wie die burmesische Junta ihre Seeleute behandelt ...

Burmesische Seeleute, die größtenteils auf Billigflaggschiffen beschäftigt sind, haben ein hartes Leben.

In Zusammenarbeit mit den burmesischen Behörden verweigern skrupellose Reeder und Agenten diesen Seeleuten, die häufig gezwungen sind, sehr lange Arbeitszeiten bei äußerst niedriger Bezahlung hinzunehmen, ihre Rechte. Burmesische Seeleute, die auf Billigflaggschiffen anheuern, sind automatisch verpflichtet, eidesstattliche Erklärungen zu unterzeichnen, in denen sie ihre Zustimmung zu dem berüchtigten System der doppelten Buchführung geben und versprechen, alle ausstehenden Heuern zurückzahlen, deren Auszahlung die ITF eventuell für sie durchsetzt. Selbst wenn die Schiffe ITF-Verträgen unterliegen, beschwerten sich die Seeleute aus Angst vor den Konsequenzen nur sehr ungern. Seeleute, die mit Hilfe der ITF Heuernachforderungen erheben, werden routinemäßig auf schwarze Listen gesetzt und von den burmesischen Behörden verfolgt.

Die Einschüchterung von staatlicher Seite bedeutet, daß burmesische Bemannungen, die Unterstützung von der ITF angeschlossenen Gewerkschaften oder ITF-Schiffsinspektoren erhalten, besonderen Schutz benötigen - sie können nicht in ihre Heimat zurückkehren, und auch im Ausland spionieren ihnen Agenten der Regierung nach (über ein Beispiel für diese Praxis berichten wir in unserer Rubrik „Neues von der Billigflaggenkampagne“ an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**). Burmesische Seeleute hoffen wie alle anderen Bürger Burmas verzweifelt auf ein Ende der Militärherrschaft und die Schaffung eines freien und demokratischen Burma, in dem die Arbeitnehmerrechte respektiert werden.

Gewerkschaftstag der italienischen Transportarbeiter

Es wird für die Gewerkschaften immer wichtiger, bei den Entscheidungen über eine europäische Verkehrspolitik mit einer Stimme zu sprechen. Dies unterstrich der Stellvertretende ITF-Generalsekretär David Cockroft in seiner Ansprache vor dem 5. Landeskongreß der der ITF angeschlossenen italienischen Gewerkschaftsföderation FILT-CGIL, der vom 7. bis zum 10. Oktober in Bari (Italien) stattfand.

Die große Flut von Richtlinien und Verordnungen der Kommission für den Bereich der Verkehrswirtschaft bedeute eine erhebliche Belastung der vorhandenen Strukturen, so Cockroft. Daher müßten die angeschlossenen Gewerkschaften größere Anstrengungen unternehmen und mehr Mittel bereitstellen, wenn die Gewerkschaftsseite in angemessener Weise darauf reagieren wolle. Ungeachtet zahlreicher Schwierigkeiten gebe es Anzeichen dafür, daß zumindest einige Argumente der ITF endlich Gehör fänden, insbesondere was die Förderung der Bahnen angehe, erklärte Cockroft und

fügte hinzu, die Erkenntnis setze sich immer mehr durch, daß ohne Bereitstellung zusätzlicher Gelder für den öffentlichen Verkehr viele unserer großen Städte unter der Belastung des ständig zunehmenden Verkehrsaufkommens zusammenbrechen werden.

Er lobte die weitsichtige Entscheidung der Gewerkschaft, die früher dem von Kommunisten kontrollierten WGB angehört hatte, sich von dieser Organisation zu trennen und statt dessen der ITF beizutreten.

„Das Ende des kalten Krieges in der Politik gibt uns die Möglichkeit, durch die Wiederherstellung der ITF als einzige Interessensvertretung der Transportarbeiter auf internationaler Ebene auch den kalten Krieg der Gewerkschaften zu beenden,“ stellte er fest.

Der Kongreß bestätigte Luciano Mancini im Amt des Generalsekretärs und wählte Paolo Brutti als Nachfolger der aus Altersgründen ausscheidenden Donatella Turtura zum Stellvertretenden Generalsekretär.

Wahlsieg für demokratische Gewerkschafter in Hongkong

Zwei führende Gewerkschafter aus Hongkong waren unter den erfolgreichen Kandidaten der zur Demokratiebewegung gehörenden Gruppierungen bei den ersten Direktwahlen zum Gesetzgebenden Rat der Kolonie am 15. September.

Die prominenteste Partei der Demokratiebewegung in Hongkong, United Democrats of Hong Kong (UDHK), gewann 12 der 18 Sitze, um die sich die Kandidaten in neun Wahlkreisen bewarben. Mit ihren anhaltenden Angriffen auf die Volksrepublik China im Anschluß an das Massaker vom Tiananmen-Platz im Juni 1989 und ihrer nachdrücklichen Forderung nach einer demokratischeren Regierungsform in Hongkong konnte die Partei eine große Zahl von Anhängern gewinnen, wie sich bei diesen Wahlen erstmals deutlich gezeigt hat.

Lau Chin Shek, Vorsitzender des vor kurzem in Hongkong gegründeten Gewerkschaftsdachverbandes CTU, gewann seinen Sitz als Kandidat eines Bündnisses mit dem Christian Industrial Committee, während Szeto Wah, stellvertretender Vorsitzender der Lehrgewerkschaft und einer der Spitzenpolitiker seiner Partei, in Kowloon East problemlos einen Sitz für die United Democrats errang.

Zusammen mit dem Parteivorsitzenden und prominenten Anwalt in Hongkong, Martin Lee, der als eindeutiger Sieger in seinem Wahlkreis Island East hervorging, werden die Gewerkschafter unter den Mitgliedern des Rates den Kern der ersten effektiven Opposition in der Kronkolonie bilden.

Ebenfalls als an der Basis populäre Befürworter der Demokratiebewegung erfolgreich waren Frederick Fung, der einen der beiden Sitze für Kowloon West errang, sowie Lee Wing-tat.

Im Wahlkreis New Territories East mußte die Partei nur einen einzigen Sitz abgeben, und zwar an die unabhängige Kandidatin Emily Lau, eine prominente Befürworterin von Demokratie und Menschenrechten und Vorsitzende der Journalistenvereinigung von Hongkong. Frau Lau, die früher als Korrespondentin für die einflußreiche, in Hongkong erscheinende Zeitschrift *Far Eastern Economic Review* arbeitete, wird als einzige Frau in den Gesetzgebenden Rat einziehen.

Trotz der erheblichen Anstrengungen örtlicher pekingfreundlicher Gruppen und in der chinafreundlichen Presse veröffentlichten Aufrufen an die Wähler, nicht für Anhänger der UDHK zu stimmen, konnte keiner der von Peking unterstützten Kandidaten einen Sitz errin-



VDHK-Vorsitzender Martin Lee nach den Wahlen in Hongkong

gen. Die UDHK, deren Selbstvertrauen durch diese hervorragenden Wahlergebnisse verständlicherweise erheblich gestärkt wurde, setzt sich nun beim Gouverneur dafür ein, in Anerkennung dieses Mandats der Bevölkerung bei der Auswahl der 17 von ihm ernannten Mitglieder des Gesetzgebenden Rates eine größere Zahl von Persönlichkeiten der Demokratiebewegung zu berücksichtigen - zur Zeit sind nur zwei der indirekt gewählten Mitglieder Anhänger der UDHK, eine Reihe weiterer unterstützen die Partei in einzelnen Fragen.

Außerdem wird sich der Druck auf die Regierung verstärken, mindestens ein Mitglied des nur aus ernannten Mitgliedern bestehenden höchsten Entscheidungsgremiums der Kolonie, des Exekutivrats, aus der Demokratiebewegung zu wählen, auch wenn die Entscheidung, entweder Martin Lee oder Szeto Wah - die beiden bestqualifizierten Anhänger der Demokratiebewegung unter den neu

gewählten Abgeordneten - für den Exekutivrat zu nominieren, in Peking sicherlich auf wenig Gegenliebe stoßen würde.

Mit der schrittweisen Erhöhung des Anteils der direkt gewählten Sitze im Gesetzgebenden Rat im Laufe der nächsten fünfzehn Jahre werden auch die Wahlverfahren in Hongkong grundlegenden Veränderungen unterworfen sein, wodurch nicht nur mehr Demokratie im Rat einzughalten wird, sondern ihm auch gegenüber der Bevölkerung, und nicht wie bisher nur gegenüber der Wirtschaft, eine größere Rechenschaftspflicht auferlegt wird.

*Wie wir soeben erfahren, befindet sich unter den 17 von David Wilson, dem Gouverneur von Hongkong, ernannten Mitgliedern des Exekutivrates, dem wichtigsten politischen Entscheidungsgremium der Kronkolonie, nicht ein einziges Mitglied der United Democrats. Der Exekutivrat wird also auch in Zukunft von konservativen und Wirtschaftsinteressen kontrolliert.

ITF-Kontakte zu führenden Gewerkschaftern in Hongkong

Seit dem Beginn des langfristigen Bildungsprogramms für Asien und den pazifischen Raum im Jahre 1985 steht die ITF in engem Kontakt zu Lau Chin Shek. Das gewerkschaftliche Bildungszentrum von Hongkong, das er zu jenem Zeitpunkt leitete, gab dem Programm in Hongkong wertvolle Unterstützung. Darüber hinaus stellte das Zentrum der ITF eine Ausbilderin für Führungskräfte, Elizabeth Tang, zur Verfügung. Kurz vor seiner Wahl hielt sich Lau Chin Shek zu umfassenden Gesprächen mit dem Generalsekretär und dem Regionalsekretär Mo Hoda im ITF-Sekretariat in London auf (vergl. **ITF-Nachrichten** Mai 1991).

Zusammenbruch der alten Ordnung in Afrika

— Gewerkschaften an der Spitze der Demokratiebewegungen

Die Gewerkschaften stehen weiterhin an der Spitze der weiter anschwellenden Welle von Demokratiebewegungen in Afrika (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1991).

In Niamey, der Hauptstadt des westafrikanischen Staates Niger, erklärte die Nationalversammlung ihre Souveränität und löste die seit 17 Jahren an der Macht befindliche Militärregierung des Landes auf.

Nach einem Militärputsch im Jahre 1974 unter Führung des Stabschefs der Streitkräfte, Seyni Kountché, der anschließend das Amt des Präsidenten übernahm, wurde jedwede politische Betätigung in Niger verboten. Nach Kountchés Tod im Jahre 1987 übernahm ein weiterer Angehöriger des Militärs, Ali Saibou, seine Nachfolge. Die Gewerkschaften und Studentenvereinigungen konnten 1988 mit ihren Protesten gegen das Regime eine schrittweise Liberalisierung erzwingen. Allerdings waren die Streitkräfte weiterhin in maßgeblichen Positionen an der Regierung beteiligt. Saibou sah sich schließlich im September diesen Jahres unter dem Druck der vereinigten Front der Gewerkschaften und Studenten, deren gemeinsame Maßnahmen das Land lahmzulegen drohten, gezwungen, der Einberufung einer Nationalversammlung zuzustimmen.

Die Entscheidung der Versammlung zur Auflösung der Regierung fiel im Anschluß an eine Untersuchung der schrecklichen Vorfälle vom Mai 1990 in Tchintabaraden, bei denen die Streitkräfte einen Angriff von Rebellen mit der Ermordung mehrerer hundert Stammesmitglieder der Tuareg beantworteten. Dies war nur ein Beispiel von einer langen Liste politischer Mißhandlungen und Morde, mit der sich die Versammlung befaßte.

Die mehreren tausend Delegierten der Versammlung stimmten für die Auflösung der bestehenden Institutionen und die Ernennung eines Ministerpräsidenten sowie einer Übergangsregierung, die bis nach Abschluß von Wahlen die Geschäfte des Landes führen soll.

GEWERKSCHAFTEN FORDERN DEMOKRATIE

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) äußerte im Rahmen von Missionen, die sich vom 23. bis zum 25. September in Niger bzw. am 27. und 28. September in Mali aufhielten, seine Unterstützung für die wichtige Rolle der Gewerkschaftsdachverbände beider Länder während der Übergangsphase zur Demokratie in ihren jeweiligen Ländern. Gewerkschafter aus Niger und

Mali nahmen an der ersten Sitzung des IBFG-Ausschusses zur Verteidigung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Afrika teil, die am 6. November in Brüssel stattfand.

WEGEN BEKÄMPFUNG DER KORRUPTION VERHAFTET

Die internationale Gewerkschaftsbewegung protestierte auch gegen die Verhaftung von vier führenden Gewerkschaftern im westafrikanischen Staat Benin. Die Gewerkschafter wollten die Polizei daran hindern, Mitgliedern der Berufsfahrgewerkschaft Schutzgelder abzupressen. Der IBFG gab in einem Schreiben an den Präsidenten der Republik Benin, S. E. M. Nicephore Soglo, seiner Unterstützung für die Gewerkschaften Ausdruck.

SITZUNG IN BOTSWANA

Mit seinen Initiativen setzt der IBFG die im Juli auf einer in Botswana gemeinsam mit dem Gewerkschaftsdachverband von Botswana veranstalteten Konferenz aufgenommene Tätigkeit fort. Zum Abschluß der Konferenz war die "Erklärung von Gaborone" verabschiedet worden, in der die Rechte und Aufgaben der Gewerkschaften und anderer Teile der afrikanischen Gesellschaft beschrieben wurden.

Gewerkschaften aus 37 afrikanischen Ländern erklärten ihre Unabhängigkeit von jeglicher Beeinflussung von außen sowie ihre Entschlossenheit, innerhalb ihrer Organisationen demokratische Strukturen zu gewährleisten.

DER NÄCHSTE BITTE!

Die Hoffnungen auf eine Demokratisierung wachsen im zentralafrikanischen Staat Zaire, wo die Regierungspartei Mouvement populaire de la révolution (MPR) von Präsident Mobutu Sese Seko nach 26 Jahren an der Macht und 24 Jahren als einzige zugelassene politische Partei langsam aber sicher ihre Kontrolle über das Land lockert.

Oppositionsparteien wurden offiziell im Frühling dieses Jahres zugelassen und im Mai fand die erste Kundgebung von Oppositionskräften während der Regierungszeit Mobutus statt.

Diese Schritte werden begleitet von zunehmenden Unruhen in Zaire. Im September entlud sich die Unzufriedenheit der Bevölkerung über das Regime in Unruhen und Plünderungen in der Haupt-

stadt Kinshasa. Frankreich und Belgien entsandten Truppen in das Land, die bei der Evakuierung von Ausländern behilflich sein sollten. Ironie der Geschichte: Bereits 1978 hatte Frankreich interveniert, damals um das Regime zu konsolidieren. Selbst auf die Gefahr hin, daß der Eindruck entstehen könnte, sie wolle Mobutu erneut zu Hilfe kommen, drängte die französische Regierung den Präsidenten zur Wiedereinrichtung einer Nationalversammlung.

Bisher gab Mobutu diesbezüglich keine festen Zusagen, doch sind optimistische Beobachter der Überzeugung, daß sich der Präsident einem solchen Schritt nicht widersetzen wird. Ein ermutigendes Signal war ein Auftritt Mobutus im Fernsehen am 24. September, in dem er seinem Glauben an den "unumkehrbaren demokratischen Prozeß" Ausdruck gab.

Andere Beobachter weisen darauf hin, daß dem Präsidenten nicht viel anderes übrigbleibt, nachdem diese jüngste Krise gezeigt hat, daß er sich nicht länger auf die Unterstützung seiner Streitkräfte verlassen kann.

Kibassa Malibu erklärte im Namen der demokratischen Oppositionspartei Union pour la démocratie et le progrès social (UDPS):

"Wenn der Zeitpunkt gekommen ist, werden wir die (National-)Versammlung unterstützen ... Es liegt an uns, in Zukunft die politische Initiative an uns zu reißen."

NEUER PRÄSIDENT IN SAMBIA

Wie zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten** bekannt wurde, stimmte die Bevölkerung Sambias mit überwältigender Mehrheit für die Bewegung für Mehrparteiendemokratie (MMD), die mit 80 Prozent der Stimmen die Kontrolle über das Parlament übernahm und den 48jährigen Sohn eines Bergarbeiters und ehemaligen Vorsitzenden des Gewerkschaftsdachverbandes von Sambia (ZCTU), Frederick Chiluba, zum Nachfolger des Führers der Unabhängigkeitsbewegung Sambias und Staatspräsidenten Kenneth "KK" Kaunda erklärte. Kaunda gestand seine Niederlage ein.

Chiluba ist eine in der weltweiten Gewerkschaftsbewegung wohl bekannte und hoch angesehene Persönlichkeit. Unter Kaunda wurde er viele Male verhaftet und verleumdet. Trotzdem bat er nun den ehemaligen Präsidenten um Hilfe beim Aufbau eines neuen Sambia.

Europäische Freihandelszone geschaffen

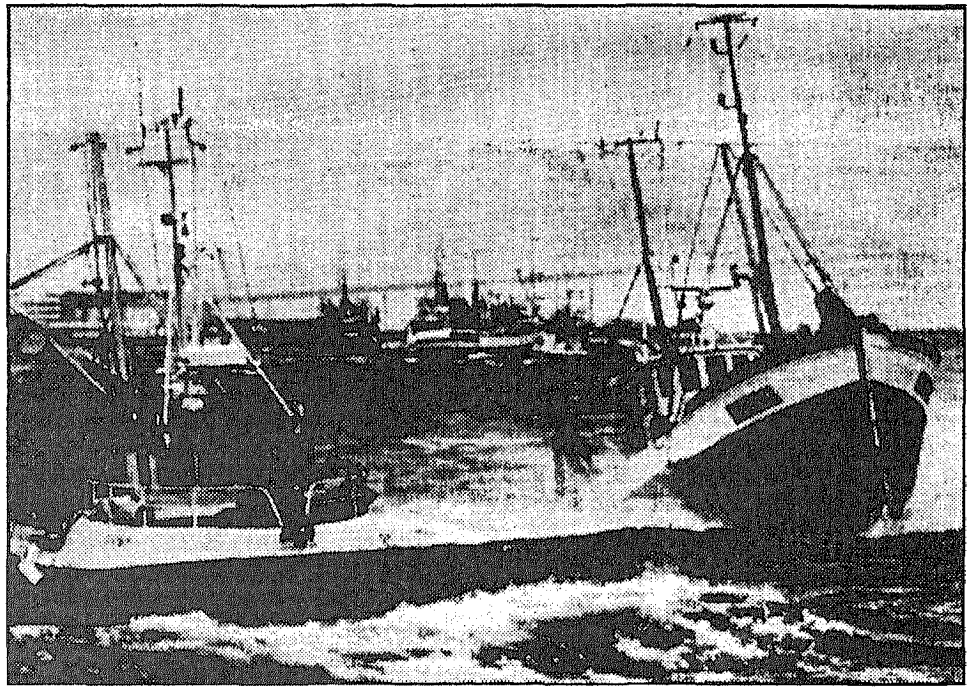
Nach gut zweijährigen Verhandlungen konnte in den frühen Morgenstunden des 22. Oktober der Schlußstrich unter den Vertrag über die Schaffung eines Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) gezogen werden. Dies ist der Grundstein eines riesigen Handelsblocks, dem neben den 12 Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft auch die sieben Länder der Europäischen Freihandelszone (EFTA) angehören.

Der Vertrag wird nun dem Europäischen Parlament sowie den nationalen Parlamenten jedes einzelnen EG- und EFTA-Staates zur Genehmigung vorgelegt. In der Schweiz wird darüber hinaus ein Referendum über den Vertrag stattfinden. Die neue Handelszone soll zeitgleich mit dem einheitlichen europäischen Binnenmarkt Anfang 1993 in Kraft treten.

Mit einer Einigung über die Fangrechte in skandinavischen Gewässern und die Unterstützung für Spanien, Portugal und Griechenland konnten am 21. Oktober die letzten Hindernisse aus dem Weg geräumt werden, die der Schaffung der 19 Nationen umfassenden Europäischen Freihandelszone - des größten gemeinsamen Marktes der Welt - noch im Wege standen. Einen Tag zuvor war eine weitere heißumstrittene Frage, die Transitquoten für Österreich und die Schweiz, gelöst worden.

In der Frage der Transitrechte erklärte sich Österreich bereit, 1992 1,3 Mio. Genehmigungen für Lkws aus dem EG-Bereich auszustellen. Damit wird die Zahl der Genehmigungen für alle Mitgliedsländer der Gemeinschaft praktisch eingefroren. Einzige Ausnahme ist Griechenland, dem durch ein in letzter Minute gemachtes Zugeständnis 62.500 Genehmigungen zugesagt wurden. Im Gegenzug soll Griechenland das Doppelte des bewilligten zusätzlichen Verkehrsaufkommens per Bahn befördern. Nach 1992 werden die Genehmigungen auf der Grundlage eines Systems von "Umweltpunkten" vergeben, das durch Belohnung schadstoffarmer Fahrzeuge zu einer Verringerung des Schadstoffausstoßes um 60 Prozent während der 12jährigen Laufzeit der Transitvereinbarung führen soll.

Die Schweiz gewährt ausländischen Lkws mit einem Gesamtgewicht von bis zu 28 Tonnen uneingeschränkte Transitrechte. Daneben dürfen insgesamt 50 38-Tonnen-Lkws pro Tag über die Alpenpässe des Landes die Grenzen passieren, sofern diese schwereren Fahrzeuge weniger als zwei Jahre alt sind, leicht verderbliche Waren bzw. Komponenten für die "Just-in-time-Produktion" befördern und



Norwegische Fischereifahrzeuge blockieren den Hafen von Oslo aus Protest gegen die Vereinbarung

die Schienenkapazitäten ausgelastet sind.

Zur Begrenzung der Umweltschäden hat die EG mit diesen beiden Alpenländern bereits bilaterale Absprachen über den Ausbau des kombinierten Verkehrs getroffen. Durch den Bau neuer Eisenbahntunnels unter den Alpen soll darüber hinaus die Schienenkapazität spürbar erhöht werden.

Während es Österreich und der Schweiz gelungen ist, den dringend benötigten Schutz des empfindlichen Ökosystems der Alpen in diesen Vereinbarun-

gen festzuschreiben, sind die Fangvereinbarungen ein schwerer Schlag für die norwegischen und isländischen Fischer, in deren Augen der verstärkte Zugang von EG-Trawlern zu den nordischen Fanggründen eine ernstzunehmende Bedrohung der Fischbestände und der Arbeitsplätze in der Fischereiwirtschaft darstellt. Während der abschließenden Verhandlungen demonstrierten die norwegischen Fischer ihren Protest mit einer Blockade norwegischer Fischereihäfen.

Gewerkschaftskongreß in Rumänien

Die enormen Fortschritte beim Aufbau der demokratischen Gewerkschaftsbewegung in Rumänien seit der Revolution von 1989 sind zu einem großen Teil der Stärke der der ITF angeschlossenen rumänischen Berufsfahrgewerkschaft (SSR) zu verdanken.

Dies war der Kernpunkt der Ansprache des Stellvertretenden ITF-Generalsekretärs David Cockroft vor dem ersten Kongreß des unabhängigen Gewerkschaftsdachverbandes FRATIA, der vom 23. bis zum 28. September in Bukarest stattfand.

In Anerkennung dieser Tatsache wählte der Kongreß den Vorsitzenden der Berufsfahrgewerkschaft Miron Mitrea zum FRATIA-Vorsitzenden.

Während seines Aufenthalts in Bukarest führte Cockroft Gespräche mit führenden Mitgliedern der SSR über gewerkschaftliche Bildungsprogramme und über Unterstützung für im Ausland tätige rumänische Fahrer.

Anschließend reiste er in Begleitung eines in der Gewerkschaft organisierten Berufsfahrers zu Gesprächen mit einem Beitritt zur ITF interessierten Seeleutegewerkschaften nach Varna an der bulgarischen Schwarzmeerküste, bevor er in die bulgarische Hauptstadt Sofia weiterflog, wo er ähnliche Gespräche mit Alexander Angelov, dem Vorsitzenden der Transportföderation im unabhängigen Gewerkschaftsdachverband Podrepa, führte.

Indonesische Regierung verfolgt freie Gewerkschaftsbewegung

Die indonesische Regierung bleibt bei ihrem harten Kurs gegen die inzwischen schon seit knapp einem Jahr bestehende freie Gewerkschaftsföderation SBMS (Freie Gewerkschaft Solidarität) oder Setia Kawan (vergl. ITF-Nachrichten September 1991).

Im Anschluß an einen Arbeitnehmerprotest in Jakarta wurde SBMS-Generalsekretär Saut Aritonang im Juni von Offizieren der Streitkräfte entführt und vier Tage lang verhört. Vier weitere an den Protesten beteiligte SBMS-Mitglieder wurden ebenfalls kurzfristig von Offizieren der Streitkräfte, die zweifellos auf Anordnung der Regierung handelten, festgehalten, geschlagen und verhört.

Diesen Maßnahmen folgte eine Warnung der Regierung, daß alle Arbeitnehmer, die an Demonstrationen teilnehmen, verhaftet und vor Gericht gebracht würden.

Trotz dieser staatlichen Schikane gewinnt die SBMS jedoch ständig neue Mitglieder unter den weit unterbezahlten und auf gröbste Weise ausgebeuteten Fabrikarbeitern Indonesiens, die z. B. Markensportschuhe für ausländische Firmen herstellen.

Vor allem in der Hauptstadt Jakarta und deren industriellem Umland, wo die einzige offizielle Gewerkschaft SPSI mit ihrer Mitgliederwerbung wenig erfolgreich war, kann die SBMS auf Unterstützung rechnen. Allerdings zählt die neue Föderation eigenen Angaben zufolge auch in den Provinzen insgesamt etwa 25.000 inoffizielle Mitglieder.

Die meisten ihrer Mitglieder sind in der Textil-, Bekleidungs- sowie der Nahrungsmittel- und Getränkeindustrie oder aber in der Chemie-, Gummi- und Lederindustrie beschäftigt.

Die neue unabhängige Gewerkschaftsföderation stellt eine Herausforderung für die repressive Regierung dar, die bisher konsequent alle Arbeitnehmerrechte mißachtet. Der gesetzlich festgelegte Mindestlohn steht in großen Teilen der Wirtschaft lediglich auf dem Papier, und Fabrikarbeiter in und um Jakarta können ihr Überleben mit den weit unter der staatlich definierten Armutsgrenze liegenden Löhnen nur mit Mühe sichern.

Die SBMS verfolgt vier Hauptziele: eine am Wert der hergestellten Waren orientierte Bezahlung; menschenwürdige Arbeitsbedingungen mit angemessener Begrenzung von Überstunden und Arbeitszeit; mehr Sicherheit im Arbeitsumfeld sowie das Recht der Arbeitnehmer auf Beitritt zu einer Gewerkschaft ihrer Wahl.



Indonesien heute: Um das Recht der Arbeitnehmer auf Gründung von Gewerkschaften ihrer Wahl ist es schlecht bestellt (Foto: IBFG)

In nächster Zukunft wird die Föderation die Fabriklöhne sowie das Verhältnis zwischen Arbeitskosten und Exporten der fraglichen Unternehmen untersuchen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung will sie an internationale Arbeitnehmerorganisationen weiterleiten. Darüber hinaus plant sie eine internationale Kampagne, um Unternehmen in Nordamerika, Europa und Asien mit Fertigungseinrichtungen in Indonesien zur fairen Behandlung ihrer Belegschaften zu veranlassen.

Die gegen Spitzenfunktionäre und Mitglieder der SBMS gerichteten zunehmenden Einschüchterungsversuche sind ein Indiz dafür, daß die Föderation von der Regierung ernstgenommen wird. Aritonang sieht in der zur Zeit verstärk-

ten Aktivität seiner Organisation auch ein Mittel, ihre Ziele größeren Teilen der arbeitenden Bevölkerung näherzubringen.

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) gewährt der neuen Föderation seine volle Unterstützung. Er verurteilte aufs schärfste die militärischen Vergeltungsmaßnahmen gegen die an den Streiks der jüngsten Zeit beteiligten Arbeitnehmer, und seine Regionalorganisation für Asien und den pazifischen Raum, Apro, forderte Indonesien in einer Botschaft an den Arbeitsminister Cosmas Batubara dringend zur Ratifizierung von IAO-Übereinkommen 87 über Vereinigungsfreiheit sowie zur Anerkennung der SBMS auf.

Generalstreik in Frankreich

Ein 24stündiger Generalstreik der französischen Transportarbeiter brachte am 25. Oktober das ganze Land zum Stillstand.

Anlaß für den Streik, zu dem die französische Gewerkschaft Force Ouvrière (FO) aufgerufen hatte und der auch von anderen französischen Gewerkschaften unterstützt wurde, waren die Aushöhlung der Löhne, Arbeitslosigkeit und Unzufriedenheit mit den Sozialversicherungsleistungen.

In den Straßen von Paris kam der Verkehr zum Erliegen. 50 Prozent der Metrozüge mußten außer Dienst gestellt werden, zwei Strecken wurden gar nicht bedient. Die Hälfte der Busse in der Hauptstadt standen still, und am Nachmittag verließen die Taxifahrer ihre Stände, um an einer Massenkundgebung teilzunehmen. Zehntausende Gewerkschaftsmitglieder und Anhänger zogen in ganz Frankreich in Massendemonstrationen durch die Straßen.

Die Stromversorgung Frankreichs wurde durch Arbeitskampfmaßnahmen der Energiearbeiter erheblich beeinträchtigt.

Auch das Krankenhauspersonal und die Arbeitnehmer im öffentlichen Sektor machten in den letzten Wochen durch Protestaktionen auf sich aufmerksam. 25 Prozent des Krankenhauspersonals und mehr als ein Fünftel aller Mitarbeiter der Post beteiligten sich an dem Generalstreik.

Schwierige Zeiten für die französische Regierung - eine Demonstration gewerkschaftlicher Solidarität in diesem Ausmaß hatte sie nicht vorhergesehen.

Unterdessen führte die Frage der Arbeitsplatzsicherheit im Anschluß an den Zusammenschluß von Air Inter und Air France am 23. Oktober zu einem Streik der Arbeitnehmer in der Zivilluffahrt, während Hafenarbeiter in Le Havre, Bordeaux und Marseille Anfang des Monats Arbeitskampfmaßnahmen im Zusammenhang mit einer möglichen Änderung ihrer Beschäftigungsbedingungen planten: Die Reeder fordern von der Regierung eine Gesetzesänderung, die Einstellungen und Entlassungen in den Häfen erleichtern soll.

Gewalttätige Demonstrationen der Landwirte, die damit ein Nachgeben der Regierung in der Frage der Absenkung der europäischen Agrarpreise zu verhindern hoffen, verstärkten den Druck auf die Minister. Premierministerin Edith Cresson schlug während eines Auftritts im Fernsehen am 25. Oktober eine versöhnliche Tonlage an, als sie erklärte, die Klagen einiger Arbeitnehmer seien durchaus gerechtfertigt.

Unterdessen gehen die Lohnverhand-

lungen weiter. Den Arbeitnehmern im öffentlichen Sektor liegt ein Angebot in Höhe von 6 Prozent vor. Während konservative Kreise dieses Angebot als zu hoch ansehen, mußten andere Stimmen zugeben, daß die Regierung nun den Preis für ihre Hinhaltenaktik gegenüber den

gerechtfertigten Lohnforderungen während der Verhandlungsrunde 1988/89 zahlt.

Auf jeden Fall haben die Gewerkschaften wohl ihr Ziel erreicht, die Regierung zu einer Überprüfung ihrer Wirtschafts- und Sozialpolitik zu zwingen.

ITF-Bildungsprogramm macht Fortschritte

Im Rahmen der Vorbereitungen für die nächste Phase des langfristigen ITF-Bildungsprogramms für Asien und den pazifischen Raum wurden während der vergangenen zwei Monate Bildungstätigkeit und Planungsaktivitäten in der Region verstärkt.

ERSTER FRAUENLEHRGANG IN MALAYSIA

Einen bedeutenden Schritt nach vorn stellte der erste Bildungslehrgang für weibliche Mitglieder in der Geschichte der langjährigen ITF-Mitgliedergewerkschaft Railwaymen's Union of Malaya (RUM) dar, der im September in Malaysia stattfand. Verantwortlich für die Organisation dieses äußerst erfolgreichen zweitägigen Grundlehrgangs, an dem auch Regionalsekretär Mo Hoda teilnahm, war der ITF-Bildungsbeauftragte S. Veerasingham.

Nach seiner Rückkehr nach London zeigte sich Hoda gegenüber den **ITF-Nachrichten** zutiefst beeindruckt vom Enthusiasmus der 25 Teilnehmerinnen und ihrer Wißbegierde hinsichtlich der Rolle der internationalen Gewerkschaftsbewegung.

Traditionell finden sich in Malaysia nur wenig Frauen unter den Gewerkschaftsmitgliedern. Doch in dem Maße, wie sich hier und in anderen Ländern der Region die Einstellungen gegenüber Frauen ändern, verstärkt die RUM ihre Mitgliederwerbung unter den Eisenbahnerinnen, die mit etwa 1.000 von 8.000 Beschäftigten bei den Bahnen ein vielversprechendes neues Mitgliederpotential darstellen.

Während seines Aufenthalts in Malaysia nahm Hoda auch an einer Sondersitzung des malaysischen Rates der ITF teil, auf der ein dreiköpfiger Bildungsausschuß eingerichtet wurde, der einen Zeitplan für die Bildungstätigkeit im Rahmen des Regionalprogramms erarbeiten soll.

Auch das nationale Bildungsprogramm in Pakistan erhielt mit der Einrichtung eines kleinen Bildungsausschusses zur Unterstützung der ITF-Bildungsbeauftragten und zur Beurteilung der Bedürfnisse der angeschlossenen Gewerkschaf-

ten einen neuen Anstoß. Für die nächste Zukunft ist außerdem eine Zusammenkunft der Spitzenfunktionäre der Gewerkschaften des Landes geplant, die über Möglichkeiten für eine Wiederbelebung des Bildungsprogramms in Pakistan beraten werden.

Die der ITF angeschlossene Organisation of Karachi Port Trust Workers machte unterdessen die großzügige Zusage, zehn Prozent aller Gewerkschaftsbeiträge für die Bildungsarbeit zur Verfügung zu stellen, sobald die offizielle Genehmigung für den direkten Einzug der Gewerkschaftsbeiträge von den Löhnen vorliegt.

SEMINAR IN TOKIO LÄUTET DIE NÄCHSTE PHASE EIN

Die Vorbereitungen für das in diesem Monat in Tokio geplante Seminar, auf dem die Entscheidung über die endgültige Gestaltung der nächsten - ebenfalls auf fünf Jahre angelegten - Phase des regionalen Bildungsprogramms der ITF fallen wird, stehen kurz vor dem Abschluß. Während seiner jüngsten Reise in die Region hielt sich Mo Hoda auch in Japan auf, wo er an einer detaillierten Planungssitzung mit Mitgliedern des japanischen Koordinierungsausschusses und dem Vertreter im ITF-Büro in Tokio, Shigi Wada, teilnahm.

Zu dem Seminar, das von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Japan organisiert und finanziert wird, wurden die Bildungsbeauftragten aus den 14 derzeit an dem Programm teilnehmenden Ländern ebenso wie die Mitglieder des ITF-Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum eingeladen.

Zur Diskussion stehen werden u. a. die Rolle der ITF und der Geberorganisationen während der nächsten Phase des Programms sowie die Vorbereitungen für die angestrebte Eigenfinanzierung des Programmes. Die von den Bildungsbeauftragten bereits eingereichten detaillierten Vorschläge für die zweite Phase dieses wichtigen langfristigen Projekts werden zur Zeit von den Geberorganisationen geprüft.

Hungerstreik in China hält Erinnerung an Tienanmen wach

Mit einem Hungerstreik protestieren die chinesischen Dissidenten Wang Juntao und Chen Ziming gegen die 13jährige Haftstrafe, zu der sie wegen ihrer Rolle in der Demokratiebewegung des Landes verurteilt wurden, sowie gegen die Mißachtung grundlegender Rechte und Freiheiten der chinesischen Bürger.

Die beiden werden unter unmenschlichen und gesundheitsgefährdenden Bedingungen in schmutzigen Zellen des berühmtesten Pekinger Gefängnisses Nr. 2 in Einzelhaft gehalten. Die abscheulichen Haftbedingungen bedrohen Juntaos Leben und machen eine Begnadigung aus medizinischen Gründen dringendst erforderlich. Auch Zimings Gesundheit ist aufgrund der Haftbedingungen angeschlagen.

Unterdessen begann Shen Tong, einer der Studentenfürher während der Proteste der Demokratiebewegung 1989, einen Hungerstreik vor der Botschaft der Volksrepublik China in Washington (USA), um seine beiden Mitkämpfer aus der Demokratiebewegung zu unterstützen.

Tong erklärt, er werde so lange keine Nahrung zu sich nehmen, bis die chinesischen Behörden die Einzelhaft der beiden Aktivisten aufheben und ihnen angemessene medizinische Versorgung gewährleisten.

Tongs Hungerstreik machte die US-Öffentlichkeit auf das Schicksal der zwei chinesischen Dissidenten aufmerksam und konnte ihnen breite Unterstützung von Menschen- und Bürgerrechtsvereinigungen ebenso wie aus der Gewerkschaftsbewegung sichern. Unter den Absendern von Protestnoten fand sich auch die der ITF angeschlossene Transportation—Communications International Union (TCU), die in einem Schreiben an US-Außenminister James Baker appelliert, von der chinesischen Regierung die sofortige Freilassung der beiden Männer zu fordern.

In ihrem Schreiben bezeichnet die TCU den Hungerstreik der drei Chinesen als "Beweis, daß die auf dem Tienanmen-Platz entzündete Fackel der Freiheit und Demokratie in China bald wieder hell aufleuchten wird."

*Entgegen offizieller Dementis von seiten der chinesischen Regierung liegen eindeutige und erschreckende Hinweise darauf vor, daß noch immer ein großer Teil der chinesischen Exporte in Gefängnissen produziert wird, in denen häufig auch politische Gefangene wie Wang Juntao und Chen Ziming einsitzen. Von ei-

ner heimlichen Reise nach China im Sommer diesen Jahres brachte der heute in den USA lebende Harry Wu, der früher selbst als politischer Gefangener in einem chinesischen Gefängnis saß, unwiderlegbare Beweise mit, daß diese menschenverachtende Praxis auch heute noch weiterexistiert. Ebenfalls vor kurzem aus China zurückgekehrt ist eine Delegation, der u. a. der Sekretär/Kassenwart der Abteilung Lebensmittelarbeiter und ver-

schuldigung, Häftlinge in großem Maßstab zur Zwangsarbeit heranzuziehen. Dieses Material wurde auch in einer Dokumentation des US-Fernsehens ausgestrahlt.

Als der Skandal Anfang dieses Jahres bekannt wurde, sagte die chinesische Regierung die Beendigung dieser Praxis zu. Anfang September stellten die US-Zollbehörden bei Kontrollen bei einer Reihe von Firmen, die der Umgehung



wandte Dienstleistungsbereiche des amerikanischen Gewerkschaftsdachverbandes AFL-CIO, Jeffrey Fiedler, sowie drei US-Kongreßabgeordnete angehörten. Sie hatten mit chinesischen Regierungsbeamten Gespräche über die Häftlingsarbeit geführt.

Seine Rückkehr nach China bedeutete für Wu ein erhebliches persönliches Risiko - wäre er erkannt worden, hätte er sich in höchster Lebensgefahr befunden -, doch blieb ihm in seinen Augen keine andere Wahl, wenn die volle Wahrheit ans Licht kommen sollte.

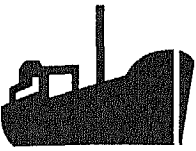
Während seines Aufenthalts erhielt er Zugang zu 20 Arbeits-/Umerziehungslagern, wo er Gefangene bei der Fließbandarbeit sah und mit Lagerbeamten sprechen konnte, die dringendes Interesse einer Ausweitung des Exporthandels äußerten.

Mit den Tonbändern und Fotos, die er von seiner Reise mitbrachte, untermauert er seine gegen China erhobene Be-

der Exportquoten aus China verdächtigt wurden, fest, daß noch immer in chinesischen Arbeitslagern hergestellte Textilien importiert werden.

Bei seiner Zeugenaussage im Rahmen einer gemeinsamen Anhörung vor Unterausschüssen des Repräsentantenhauses verurteilte Fiedler das verbreitete Zwangsarbeitssystem in chinesischen Gefängnissen. Trotz der öffentlichen Empörung im Anschluß an das Bekanntwerden dieser Praktiken habe die Regierung keine Maßnahmen ergriffen, um den Import dieser Produkte zu unterbinden. Wenn sie auch nur die geringste Aussicht haben wolle, diese schändliche Praxis auszurotten, müsse die Regierung zusätzliche Zollbeamte einstellen.

Im Namen des AFL-CIO appellierte er an den US-Kongreß, in der Frage der Zwangsarbeit in chinesischen Gefängnissen an seiner "mißtrauischen, fordernden, fragenden, wachsamem und realistischen" Haltung festzuhalten.



Solidaritätsaktion in Schweden

Dank der Solidaritätsmaßnahmen schwedischer Hafenarbeiter in Göteborg gegen ein im bundesdeutschen Zweitregister verzeichnetes Schiff konnten gleich für drei Schiffe reguläre Kollektivverträge abgeschlossen werden.

Die unter der Flagge des bundesdeutschen Zweitregisters fahrende, deutschen Reedern gehörende *Fenris* ist in der europäischen Küstenschifffahrt eingesetzt. Sie beschäftigt eine 8köpfige Besatzung: vier deutsche und vier philippinische Seeleute. Die deutschen Seeleute wurden nach dem landesweiten deutschen Kollektivvertrag bezahlt, während die Filipinos nur 360 US-Dollar Grundheuer sowie Überstundenbezahlung für 120 Stunden (1,90 US-Dollar pro Stunde) erhielten.

Die der ITF angeschlossene bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) warb die philippinischen Seeleute als Mitglieder und forderte die Reeder anschließend auf, den bundesdeutschen Kollektivvertrag auf alle Besatzungsmitglieder anzuwenden.

Unvorsichtigerweise wies das Unternehmen das Ansinnen der Gewerkschaft zurück. Die Verhandlungen wurden unterbrochen. Über die ITF bat die Gewerkschaft ÖTV die schwedischen Gewerkschaften um Hilfe.

Als das Schiff am Freitag, den 18. Oktober, um 07.00 Uhr in Göteborg einlief, wurde es von ITF-Billigflaggeninspektor Sten-Ove Niklasson empfangen:

„Ich forderte den Kapitän auf, einen Kollektivvertrag zu unterzeichnen und der Besatzung die entsprechenden Heuernachzahlungen auszus zahlen. Für seine Antwort gab ich ihm bis 11.30 Uhr Zeit - doch sie kam nicht,“ berichtete Niklasson.

Daraufhin bat die schwedische Seeleutegewerkschaft die schwedische Transportarbeitergewerkschaft (die die Hafenarbeiter organisiert) und die Kommunalarbeitergewerkschaft (der die Kranfahrer angehören) um solidarische Unterstützung.

Die beiden ITF-Mitgliedsgewerkschaften unterbrachen daraufhin die Arbeiten beim Entladen der Steinkohlefracht.

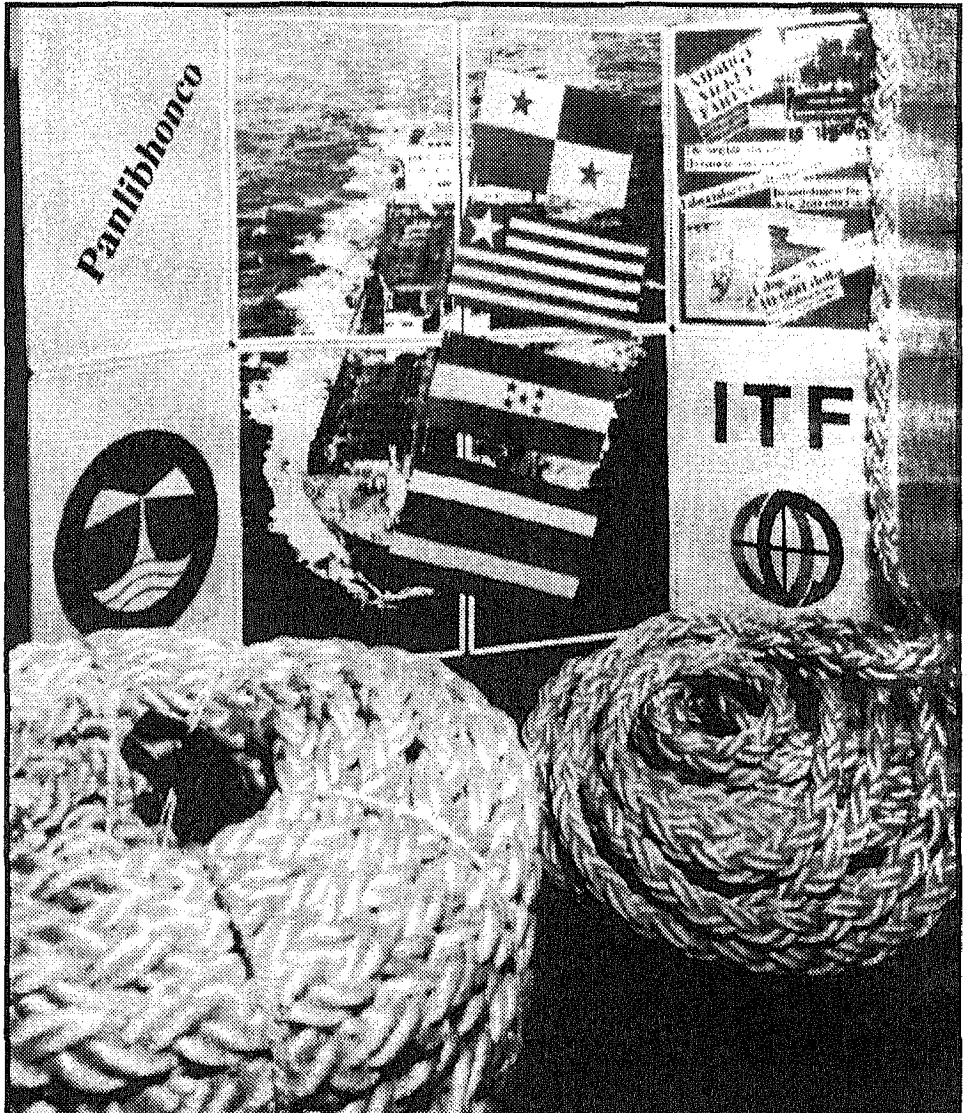
Die Blockade dauerte das ganze Wochenende über an, während die Gewerkschaft ÖTV mit den Reedern verhandelte, die schließlich den ursprünglichen Forderungen der Gewerkschaft (einschließlich der Heuernachzahlungen)

nachkamen. Die gesamte Besatzung wurde rückwirkend zum 1. Oktober dem bundesdeutschen Kollektivvertrag unterstellt.

Darüber hinaus erklärte sich das Unternehmen zur Unterzeichnung des landesweiten deutschen Kollektivvertrags für das unter der Zweitregisterflagge fahrende Schiff *Frega* sowie eines ITF-Muster-

kollektivvertrages für die in Antigua und Barbuda registrierte *Nora* bereit.

Am Nachmittag des Dienstag, 23. Oktober, wurde der Boykott aufgehoben und das Schiff lief mit Kurs auf den belgischen Hafen Zeebrugge aus - ein Musterbeispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften auf internationaler Ebene.



Seit ihrer Eröffnung im September kamen bereits 9.000 Besucher zu einer Ausstellung im Schiffahrtsmuseum von Göteborg. Unter dem Titel „Panlibhonco“ befaßt sie sich mit der Geschichte der ITF-Billigflaggenkampagne und zeigt aktuelle Beispiele wie z. B. die Fälle der *Black Prince* und der *Scandinavian Star*. Im Rahmen der Eröffnungsfeiern richtete sich der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander mit einer deutlichen Warnung vor den Konsequenzen der Einrichtung eines Zweitregisters an die schwedische Regierung.

Am 23. Oktober sprach der Stellvertretende ITF-Generalsekretär David Cockroft auf einer ebenfalls mit der Ausstellung in Zusammenhang stehenden Veranstaltung über internationale Solidarität und das neue Europa. Er sagte die volle Unterstützung aller der ITF angeschlossenen Gewerkschaften gegen jedweden Versuch der neuen schwedischen Regierung zu, ein schwedisches Zweitregister einzurichten, und erläuterte die Bedeutung internationaler Solidarität im Rahmen des EG-Binnenmarktes, dem sich Schweden anschließen möchte.

Reeder und Gewerkschaften vereinbaren Anhebung der IAO-Heuer

Wichtigstes Ergebnis der diesjährigen Sitzung der zweigliedrigen Paritätischen Schifffahrtskommission der IAO (JMC), die vom 17. bis zum 25. Oktober 1991 in Genf stattfand, war eine Einigung über die Anhebung der IAO-Mindeststeuer für Seeleute (die die ITF als Mindeststeuer für unter Nationalflagge fahrende Schiffe anerkennt) um 49 US-Dollar auf 335 US-Dollar im Monat mit sofortiger Wirkung sowie über die Tagesordnung für die nächste Schifffahrtssitzung der Internationalen Arbeitskonferenz.

An der Sitzung der Paritätischen Schifffahrtskommission - vom Standpunkt der ITF aus gesehen eine der erfolgreichsten in ihrer Geschichte - nahmen als Vertreter der Reeder und der Seeleute etwa 90 Delegierte und Berater teil. Sprecher der Seeleute war K. Mols Sørensen, Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion, als Sekretär der Seeleutegruppe fungierte der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander.

Die sowohl in Dollar als auch in Pfund Sterling ausgedrückte IAO-Mindeststeuer ist in der 1958 verabschiedeten IAO-Empfehlung 109 betreffend die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke festgelegt und stellt die international empfohlene Mindestmonatssteuer für einen Vollmatrosen dar.

Die neue Mindeststeuer von 335 US-Dollar oder 196 Pfund Sterling gilt seit dem 25. Oktober 1991.

Außerdem beschloß die JMC eine weitere Anhebung der Mindeststeuer auf 356 US-Dollar bzw. 208 Pfund Sterling mit Wirkung vom 25. Oktober 1992. Dies ist das erste Mal in der Geschichte der JMC, daß die Seeleute eine Anhebung der Mindeststeuer in zwei aufeinander folgenden Jahren durchsetzen konnten.

Zwar sind diese neuen Beträge nicht ganz so hoch, wie die Seeleutegruppe gewünscht hätte (sie hatte eine sofortige Anhebung auf 378 US-Dollar gefordert), doch konnte sie den Reedervertretern in der JMC immerhin die Zustimmung zur Verabschiedung eines überarbeiteten Modus für die regelmäßige Überprüfung der IAO-Mindeststeuer auf der Grundlage der von ihr vorgeschlagenen Kriterien abringen.

In einer auf der Sitzung verabschiedeten Entschließung erklärte sich die JMC damit einverstanden, sich an der Vollmatrosenheuer in einer repräsentativeren Auswahl von Ländern zu orientieren und bei der Berechnung der IAO-Heuer in Zukunft Mechanismen für einen Ausgleich von Wechselkursschwankungen sowie eine Anpassung an die Entwicklung der Einzelhandelspreise einzubauen.

Die JMC beschloß darüber hinaus, beim IAO-Verwaltungsrat die Einrichtung eines zweigliedrigen Heueranpassungsausschusses zu beantragen, so daß in Zukunft eine

regelmäßige Anpassung der IAO-Heuern auch ohne Einberufung einer Vollkonferenz der JMC vorgenommen werden kann. Der zweigliedrige Ausschuß soll darüber hinaus den Auftrag erhalten, Möglichkeiten zur Messung der Produktivität als Faktor bei der Festlegung der Mindeststeuer zu prüfen.

Während der detaillierten Beratungen über die verbleibenden Tagesordnungspunkte, darunter die geplante Überarbeitung verschiedener grundlegender IAO-Verwaltungsdokumente für die Seeschifffahrt, Veränderungen im Arbeitsumfeld an Bord von Schiffen und bei der Beschäftigung von Seeleuten sowie eine Überprüfung der Anwendung der Mindestnormen für die Seeleute, stieß die Seeleutegruppe auf heftigen Widerstand von seiten der Reedervertreter, die entweder den derzeitigen Status quo überhaupt beibehalten oder die Behandlung dieser Fragen auf eine künftige Sitzung verschieben wollten.

Im Laufe der Debatte wurden verschiedene Kompromisse erarbeitet, doch wurden zum Abschluß der Sitzungsperiode 18 Entschließungen in den für die ITF wichtigsten Bereichen verabschiedet.

Hierzu zählen Entschließungen zu Fragen, für die sich die ITF aktiv einsetzt, wie z. B. Heuern, Arbeitszeiten und Bemannung, Heimschaffung gestrandeter Seeleute und Ausweitung der Hafenstaatenkontrolle ebenso wie Entschließungen im Zusammenhang mit dem Strukturwandel in der Schifffahrtswirtschaft und der zunehmenden Internationalisierung der Schiffsverwaltung und der Einstellung von Seeleuten.

Weitere während der Sitzungsperiode verabschiedete Entschließungen befaßten sich mit Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen, der Zusammenarbeit zwischen IAO und anderen UN-Gremien sowie Ausbildung und Befähigungsnachweisen des Offshore-Personals.

Beide Seiten der JMC empfahlen übereinstimmend die Einberufung einer dreigliedrigen technischen Schifffahrtskonferenz für 1995 sowie einer ausschließlich Schifffahrtsfragen gewidmeten Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1996, auf der wichtige IAO-Verwaltungsdokumente im Hinblick auf die Arbeitsaufsicht; Heuern, Arbeitszeiten und Bemannung; und die Arbeitsvermittlung für Seeleute überarbeitet werden sollen. Beiden Sitzungen werden ferner Anträge auf Beratung einer Teilüberarbeitung von IAO-Übereinkommen 147 über Mindestnormen in der Handelsschifffahrt aus dem Jahre 1977 vorliegen, bei der es um die Aufnahme zusätzlicher IAO-Verwaltungsdokumente in den Anhang zu dem Übereinkommen geht, die bis dahin entweder von einer ausreichenden Anzahl von Ländern ratifiziert wurden oder aus anderen Gründen aufgenommen

werden sollten.

Zum Thema Alkohol und Drogen appellierte die JMC an die IAO, im nächsten Jahr eine dreigliedrige Expertensitzung einzuberufen, die eine Politik für die Schifffahrtswirtschaft sowie Vorschläge für ein Vorsorgeprogramm der IAO, u. a. in Form von Materialien für die Bildungsarbeit, erarbeiten soll.

Angesichts der für nächstes Jahr vorgesehenen Anhebung der IAO-Mindeststeuer auf einen Stand, der der niedrigsten Mindeststeuer in einem von der ITF gebilligten Gesamtbemannungskostenvertrag entspricht, sowie der Einigung über eine Alkohol- und Drogenpolitik und die Notwendigkeit der Anpassung von IAO-Übereinkommen und -Empfehlungen an die veränderten Gegebenheiten dieses Wirtschaftsbereichs hat die ITF allen Grund, mit den Ergebnissen der diesjährigen Sitzung der JMC zufrieden zu sein.

DB29 - keine öffentliche Untersuchung

Die Forderung der ITF nach einer umfassenden Untersuchung des Untergangs der Taucherplattform 29 (DB29) am 15. August im südkinesischen Meer, bei dem 30 Personen ums Leben kamen (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1991), wurde zumindest teilweise erfüllt.

Offenbar hat ein Vertreter des panamaischen Schifffahrtsbüros in Hongkong bereits eine vorläufige Untersuchung des Untergangs der Plattform vorgenommen. Einzelheiten über die Ergebnisse liegen allerdings nicht vor.

Außerdem wurde inzwischen Kapitän Alfred Fiore von Panama mit einer Untersuchung in Singapur beauftragt. Die Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen und es wurde bisher nicht bekannt, ob, und wenn ja welche Erkenntnisse sie erbracht hat.

Mit diesen Informationen reagierten die Behörden Panamas und der Schifffahrtsdirektor in Hongkong auf die Schreiben des Stellvertretenden Generalsekretärs Ake Selander an die Schifffahrtsämter beider Länder, in denen dieser seine Besorgnis über den Untergang der Plattform und die große Zahl von Todesopfern zum Ausdruck brachte.

Hongkong selbst kann keine Untersuchung durchführen, da die Plattform sich niemals in seinen Hoheitsgewässern aufgehalten hatte und in Panama registriert war. Allerdings hat es den Behörden Panamas seine Unterstützung in jeder Form angeboten.

Eine Zusage der Regierung Panamas, daß sie die - von der ITF geforderte - umfassende öffentliche Untersuchung des Untergangs der Plattform einleiten werde, steht bisher noch aus.

Sparmaßnahmen bei Stena gefährden Sicherheit

Die der ITF angeschlossenen britischen Schiffahrtsgewerkschaften NUMAST und RMT protestieren nachdrücklich gegen die jüngst von Sealink Stena Line bekanntgegebenen Pläne für einen Abbau von Arbeitsplätzen.

Nach einer aggressiven Übernahme-schlacht stieg das schwedische Unternehmen Stena Line im Jahre 1990 durch den Kauf von Sealink British Ferries zum größten Fährunternehmen der Welt auf.

Inzwischen gab das Unternehmen für den Sealink-Bereich Verluste in Höhe von 300 Mio. schwedischen Kronen (48,5 Mio. US-Dollar) vor Steuern bekannt und schockierte die britischen Gewerkschaften mit der Ankündigung von Plänen für einen drastischen Abbau von 1.568 der 6.000 Arbeitsplätze in Großbritannien bei gleichzeitigem Einfrieren der Löhne.

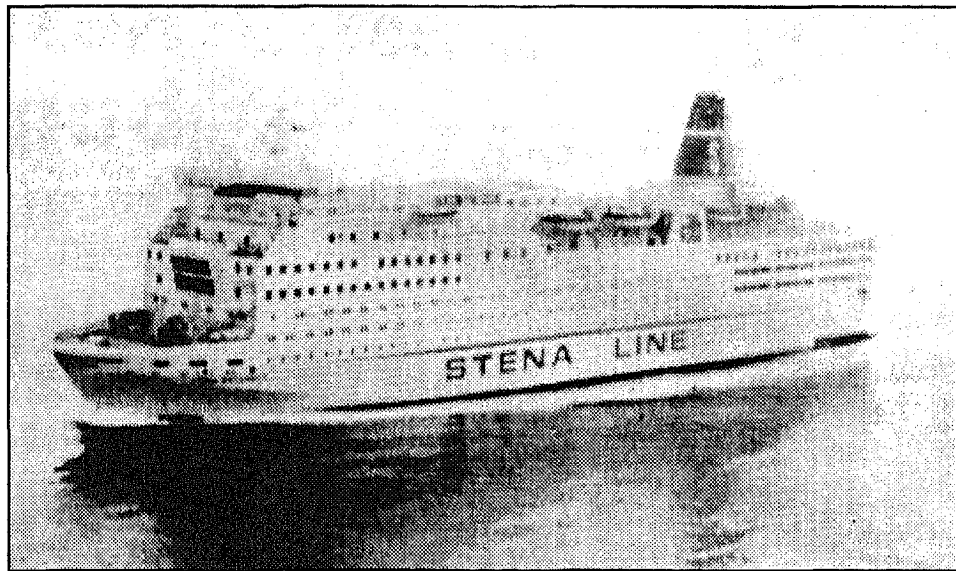
Der Fährverkehr auf der Strecke Folkestone-Boulogne soll zum Jahresende eingestellt werden und die derzeit zwischen den beiden Orten verkehrenden Fähren entweder verkauft oder verchartert werden, während die *Stena Challenger* von der Strecke Dover-Calais abgezogen und auf einer anderen Route der Stena Line eingesetzt werden soll.

Die Verärgerung der Gewerkschaften ist um so größer, als Stena Line einseitig eine Vereinbarung über das Rationalisierungsprogramm aufkündigte, das das Unternehmen im vergangenen Jahr nach der Übernahme von Sealink in Gang gesetzt hatte. Im Rahmen des ursprünglich von dem Unternehmen vorgeschlagenen Programms unter dem Motto "Der Weg nach vorn" wurde die Zahl der Besatzungsmitglieder pro Fähre von vier auf 2,2 reduziert und ein neues Arbeitsschema eingeführt, in dessen Rahmen alle Ruhezeiten an Bord des Schiffes verbracht werden müssen.

NUMAST gab eine unabhängige Untersuchung der Folgen dieser Änderungen in Auftrag, die vor allem die wegen Übermüdung zu erwartenden weitreichenden Konsequenzen für die Schiffssicherheit hervorhob.

Im Mai diesen Jahres konnte eine Vereinbarung erzielt werden, aufgrund derer Dover (der am stärksten frequentierte Hafen) von den Veränderungen ausgenommen und die Arbeitszeit auf allen Strecken auf zehneinhalb Stunden begrenzt wurde. Dieses Maßnahmenpaket befindet sich seither in der betrieblichen Erprobung, wobei insbesondere die Arbeitszeiten streng überwacht wurden. Trotzdem arbeiten einige Offiziere Berichten zufolge gelegentlich bis zu 15 Stunden ohne Unterbrechung.

Nun unterrichtete das Unternehmen seine Mitarbeiter, daß es zu den ursprünglichen Vorschlägen zurückkehren will,



und zog das Angebot von Ausgleichszahlungen in Höhe von 12 Prozent zurück.

Sowohl RMT als auch NUMAST zeigten sich über diese Nachricht schockiert:

"Unserer Auffassung nach bedeutet dies einen weiteren Angriff auf die Sicherheitsmargen, die bereits durch die von dem Unternehmen vor weniger als einem Jahr eingeführten Einsparungen erheblich beschnitten wurden," erklärte ein NUMAST-Sprecher und fügte hinzu, für die Kürzungen seien Managementfehler verantwortlich zu machen.

Auch in den Augen der RMT werden die Änderungen Auswirkungen auf die Sicherheit haben, da die Einsparungen längere Arbeitszeiten für kleinere Bemannungen bedeuten.

Bisher werden Arbeits- und Ruhezeiten vom britischen Verkehrsministerium bei der Berechnung der Mindestbemannung nicht berücksichtigt. Allerdings werden entsprechende Vorschriften für Anfang nächsten Jahres erwartet.

Während die Ruhezeiten für Flugpiloten und Lkw-Fahrer auf internationaler Ebene genau geregelt sind, gibt es keine vergleichbaren Vorschriften für Seeleute.

Die ITF setzt sich schon seit einiger Zeit intensiv für ein internationales Verwaltungsdokument zur Regelung der Arbeitszeiten ein und machte auf der Sitzung des Gemeinsamen Ausbildungsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschiffahrt (IMO) im September 1991 Eingaben zum Übermüdungsfaktor. Der Ausschuss empfahl daraufhin eine Überarbeitung der IAO-Übereinkommen im Sinne einer Berücksichtigung dieses Problems sowie die Einrichtung einer Arbeitsgruppe in Zusammenarbeit mit der Weltgesundheitsorganisation (WHO).

Stena Line ist offensichtlich überzeugt,

daß Sealink durch eine Verringerung der Arbeitskosten von 40 auf 25 Prozent sowie eine Finanzspritze genügend Auftrieb bekommen wird, um die Geschäftslage im Laufe des nächsten Jahres grundlegend zu verbessern.

Insbesondere angesichts des stark gewachsenen Bewußtseins hinsichtlich der Schiffahrtssicherheit nach den zahlreichen Führungslücken der jüngsten Zeit wird das Unternehmen jedoch mit der Preisgabe der Sicherheit nicht das erforderliche Vertrauen potentieller Kunden gewinnen können.

Neue Stiftung für Berufsmedizin in der Schiffahrt

In Zusammenarbeit mit der Weltgesundheitsorganisation (WHO), der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschiffahrt (IMO) wurde vor kurzem eine neue wissenschaftliche Gesellschaft - die Internationale Gesellschaft für berufliche Gesundheit in der Seeschiffahrt - gegründet, deren Ziel in der Förderung der wissenschaftlichen Erforschung des Gesundheitszustandes von Arbeitnehmern in der Seeschiffahrt sowie in der Erarbeitung von Maßnahmen zur Gesundheitsvorsorge liegt.

Die Gesellschaft wird internationale Studien über Fragen der beruflichen Gesundheit in der Seeschiffahrt fördern, weltweit Informationen über entsprechende Forschungsarbeiten sammeln, Berichte und Richtlinien erarbeiten und internationale Konferenzen über die Gesundheit in der Seeschiffahrt organisieren.

Die erste derartige Sitzung fand im Juni diesen Jahres unter dem Titel "Internationales Symposium über die Gesundheit in der Seeschiffahrt" in Turku (Finnland) statt.

Chilenen feiern Streikerfolg



Siegreiche chilenische Schiffsoffiziere am Flughafen von Lissabon

Der erste Streik von Schiffsoffizieren seit 23 Jahren (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1991) führte im September zu einem bedeutenden Sieg für die chilenischen Seeleute.

Mitglieder der Offiziersgewerkschaft Sindiacto de Empresa No. 1 Southern Shipmanagement (Chile) Ltda. konnten eine der Inflationsrate entsprechende Lohnerhöhung um 5,6 Prozent, eine Erhöhung der Dollar-Zulage um 1,50 US-Dollar am Tag, eine Anhebung der Bezahlung für die Arbeit an Sonn- und Feiertagen sowie für Bereitschaftszeiten, ein Urlaubsgeld in Höhe eines Monatsgehalts, die Übernahme der Transportkosten im Todesfall sowie eine Kriegsgefahrenversicherung über bis zu 90.000 US-Dollar durchsetzen.

Darüber hinaus wurden ihnen eine Überstundengarantie von 120-135 Stunden im Monat sowie Ausbildungs- und Dienstzulagen zugesichert.

Der zweiwöchige Streik begann am 4. September, nachdem Southern Shipmanagement seine Beteiligung an der ersten

Kollektivverhandlungsrunde seit Gründung des Unternehmens im Jahre 1981 verweigert hatte.

Southern Shipmanagement verwaltet die Schiffe zweier chilenischer Schifffahrtsgesellschaften. Seine Flotte besteht aus elf Billigflaggenschiffen, auf denen neben Chilenen auch Seeleute von den Philippinen, aus Burma, Pakistan und Osteuropa beschäftigt sind, sowie acht unter Nationalflagge fahrenden Schiffen.

Nachdem sich in einer Urabstimmung 96 Prozent der Gewerkschaftsmitglieder für Arbeitskampfmaßnahmen ausgesprochen hatten, traten mehr als 160 Offiziere in den Streik und hielten damit 10 Schiffe in Häfen in den Vereinigten Staaten, Chile, Portugal, Brasilien, Ecuador und Spanien fest.

Hector Azua Almeida, Präsident der Gewerkschaft, dankte den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in einer persönlichen Botschaft für die den Bemannungen während des Streiks gewährte Unterstützung:

“Wir wissen die großzügige solidari-

sche Unterstützung für unsere rechtmäßige Bewegung zu schätzen, und insbesondere natürlich die Unterstützung der ITF-Vertreter für unsere Offiziere in ausländischen Häfen,” erklärte er.

“Eure Unterstützung hat unsere Bewegung gestärkt, so daß wir für unsere Ziele kämpfen und gewährleisten konnten, daß der Kampf dank internationaler Unterstützung wirklich erfolgreich war. Unsere Gewerkschaft bietet Euch unsere bedingungslose Unterstützung und Solidarität an, wann immer ihr sie benötigt. Der Kampf und die erfolgreiche Durchsetzung unserer Ziele sind ein gutes Beispiel für die chilenische Handelsmarine; und alle Schifffahrtsvereinigungen werden von den Ergebnissen profitieren.”

*Der Streik wurde auch von den chilenischen Gewerkschaftsdachverbänden FETRICH und SIPROMAN unterstützt, deren Beitrittsgesuche an die ITF vom Vorstand auf seiner Sitzung im Oktober genehmigt wurden.

Transtasmanische Schifffahrt unter Beschuß

Die transtasmanische Schifffahrt ist Angriffen von seiten der neuseeländischen Regierung ausgesetzt - bisher jedoch erfolglos.

Die neuseeländischen Minister für Verkehr bzw. Handelsbeziehungen kritisierten die langfristige Vereinbarung, die garantiert, daß nur mit Seeleuten aus Australien und Neuseeland bemannte und unter der Flagge von Australien bzw. Neuseeland fahrende Schiffe zwischen den beiden Ländern verkehren dürfen.

Verkehrsminister Rob Storey erklärte, daß aufgrund der neuen Arbeitsgesetze Neuseelands alle Länder Zugang zum Wettbewerb im Verkehr zwischen Neuseeland und anderen Ländern haben sollten.

Unter dem neuen Gesetz zur Regelung der Beschäftigungsverträge, so stellte er fest, können Verleger, Transport- und Stauereiunternehmen, die ausländische Schiffe auf der Tasmansee chartern oder bedienen, auf Vertragsbasis mit privaten Frachtschlags- oder Hafendienstleistungen zusammenarbeiten, die sonst zum Ziel gewerkschaftlicher Aktionen werden könnten.

Gerry Evans von der der ITF angeschlossenen New Zealand Seafarers' Union erklärte, diese Maßnahmen würden Arbeitslosigkeit in dem Sektor zur Folge haben. Wenn drittklassige Billigflaggenschiffe mit Besatzungen aus der Dritten Welt auf dieser Strecke eingesetzt würden, könne niemand mehr mit ihnen konkurrieren, stellte er fest.

Zwei Schiffe sollen demnächst aus dem transtasmanischen Verkehr abgezogen werden und Gewerkschafter gehen davon aus, daß auch Holzunternehmen den Einsatz von Schiffen mit ausländischer Besatzung auf den transtasmanischen Strecken erwägen, was zum Abzug eines weiteren, mit neuseeländischen Seeleuten bemannten Schiffes führen könnte.

Die Maßnahmen zielen vor allem auf den Chartermarkt für Massengutfrachter ab, bei dessen Reedern Einsparungen auf Kosten der Besatzung und damit der Sicherheitsnormen besonders beliebt sind.

Sehr zum Bedauern der neuseeländischen Regierung erhält sie von ihren Kollegen in Australien nicht die erforderliche Unterstützung für ihre Drohungen.

Die australische Regierung strebt zur Zeit eine Reform der Schifffahrt unter ihrer Flagge an. Frank Beaufort, Vorsitzender der australischen Verladervereinigung, verweist auf die derzeit äußerst wettbewerbsorientierten Frachtraten in der Linienschifffahrt und erklärt, daß die Kunden mit den regelmäßigen Diensten durchaus zufrieden seien.

Der australische Schifffahrtsminister Bob Collins sprach sich öffentlich gegen den Einsatz von Billigflaggenschiffen in der australischen Küstenschifffahrt aus, nachdem ihm die australische Schifffahrtssicherheitsbehörde Berichte vorgelegt hatte, wonach 60 Prozent aller von ihr inspizierten Schiffe unter ausländischer Flagge wegen Beanstandungen festgehalten werden mußten. In seinen Augen handelt es sich bei vielen dieser Schiffe um "Todesfallen" (vergl. ITF-Nachrichten Oktober 1991).

Die australische Regierung ist über die große Zahl von Massengutfrachtern, die nach Übernahme von Ladung in australischen Häfen untergehen, beunruhigt und kündigte eine Untersuchung der Untergänge der jüngsten Zeit an.

EG-Kommission rügt deutsches Zweitregister

Eine Stellungnahme der EG-Kommission, wonach die Bestimmungen des Gesetzes zur Einrichtung des Deutschen Internationalen Schiffsregisters (GIS) eine staatliche Beihilfe laut Definition des EG-Gründungsvertrages darstellen, könnte weitreichende Auswirkungen für die europäische Schifffahrtspolitik haben.

Die Stellungnahme wurde vor dem Europäischen Gerichtshof abgegeben, der sich mit einem vom Arbeitsgericht Bremen an ihn verwiesenen Fall befaßt. Das Arbeitsgericht hatte über eine von Bodo Ziesemer, Betriebsrat bei der Soman Neptun Schifffahrts AG, eingereichte Klage bezüglich der Beschäftigungsbedingungen eines auf einem im GIS registrierten Schiff tätigen philippinischen Funkoffiziers zu verhandeln.

Der Europäische Gerichtshof ist um eine Entscheidung in der Frage gebeten, ob die Bundesrepublik mit dem Gesetzgebungsverfahren zur Einrichtung des GIS gegen das Gemeinschaftsrecht verstoßen habe. Insbesondere geht es dem Arbeitsgericht um eine Klärung der Frage, ob der Ausschluß ausländischer Seeleute, die auf GIS-Schiffen beschäftigt sind, von bundesdeutschen Kollektivverträgen und ihre Beschäftigung zu im Vergleich zu deutschen Seeleuten ungünsti-

geren Heuern und Bedingungen mit den Bestimmungen von Artikel 92 (staatliche Beihilfen) und Artikel 117 (Sozialvorschriften) der Römischen Verträge vereinbar sei.

In ihrer schriftlichen Eingabe an das Gericht äußert die Kommission die Auffassung, daß das bundesdeutsche Zweitregister eine staatliche Beihilfe laut Definition in Artikel 92 des Gründungsvertrages darstelle und die Bundesrepublik daher den im Gründungsvertrag vorgesehenen Verfahren unterworfen sei, nach denen die Kommission alle in den Mitgliedstaaten bestehenden Beihilferegeln überprüft.

Dies bedeutet, daß die Bundesrepublik das Gesetz erst hätte in Kraft setzen dürfen, nachdem sie die Kommission unterrichtet und diese ihre endgültige Entscheidung darüber getroffen hatte, ob die in dem Gesetz vorgesehenen Beihilfen mit den Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft in Einklang stehen.

In ihren Schlußfolgerungen argumentiert die Kommission, daß der deutsche Staat mit der Beschäftigung ausländischer Seeleute auf GIS-Schiffen zu niedrigeren Heuern und Bedingungen als den in der Bundesrepublik geltenden den Verlust von Steuern und Sozialversicherungsbei-

trägen in Kauf nehmen und das Gesetz damit eine "aus staatlichen Mitteln" gewährte Beihilfe darstelle.

Andererseits erklärt die Kommission, sie sehe keinen Grund, das GIS aufgrund von Artikel 117 (Sozialvorschriften) des Vertrages abzulehnen, in dem die Mitgliedstaaten Einigkeit über die Notwendigkeit zum Ausdruck bringen, auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen hinzuwirken. Als Begründung führt die Kommission an, daß ausländische Seeleute auf im bundesdeutschen Zweitregister registrierten Schiffen zwar unter ungünstigeren Bedingungen als deutsche Seeleute arbeiteten, die Klausel für die Mitgliedstaaten jedoch nicht von direkt bindender Wirkung sei. Sollte sich der Gerichtshof der Auffassung der Kommission hinsichtlich der Gewährung einer staatlichen Beihilfe anschließen, dann wäre das Deutsche Internationale Schiffsregister - zumindest vorläufig aufgrund einer rechtlichen "Formalität" - mit den Römischen Verträgen nicht vereinbar.

Eine solche Entscheidung könnte auch Konsequenzen für andere Zweitregister in der Gemeinschaft - z. B. das DIS in Dänemark - mit sich bringen, die ohne die im Vertrag vorgesehenen Notifizierungsverfahren durch spezielle Gesetzesmaßnahmen in Kraft gesetzt wurden.

Sri Lanka: Bemannungsagentur bedroht Seeleute

Mit ihrem schamlosen Versuch, eine Gruppe von Seeleuten zu bedrohen, die nichts weiter forderten als die ihnen zustehenden Heuern, hat sich die Bemannungsagentur Magnum Maritime (PVT) Ltd aus Sri Lanka die Verachtung von Seeleuten und rechtschaffenen Reedern aus der ganzen Welt zugezogen. Die aus Seeleuten aus Sri Lanka bestehende Bemanning der US-Reedern gehörenden und unter zypriotischer Flagge fahrenden *Offi Gloria* heuerte in Colombo bei Magnum Maritime an. Heuern erhielten die Seeleute allerdings keine, und auch ihre "Verträge" bekamen sie nicht zu Gesicht.

Da es ihnen laut Musterrolle und Verträgen ausdrücklich verboten war, die ITF oder irgendeine außenstehende Gewerkschaft um Hilfe zu bitten, hielten sich die Seeleute strikt an die vorgesehenen Beschwerdeverfahren.

Die Seeleute wiesen den Kapitän des Schiffes unzählige Male darauf hin, daß sie noch nicht bezahlt worden seien. Er erklärte sich außer Stande zu helfen und erzählte ihnen, daß auch ihm noch nicht sein volles Gehalt ausgezahlt worden sei. Er sei nur für das Schiff, nicht aber für das Wohlergehen der Bemanning verantwortlich!

Daraufhin wandten sich die Seeleute schriftlich an den Direktor für Handelschiffahrt in Sri Lanka und den Hafenkaptän von Colombo, erhielten jedoch keine Antwort.

Im September lief das Schiff in Inchon (Korea) ein. Ein Vertreter der der ITF angeschlossenen Seeleuteföderation FKSU, Kwang-Jo Ko, besuchte das Schiff am 29. September. Er sprach etwa drei Stunden lang mit der Bemanning und dem Kapitän. Es wurde vereinbart, daß der Bemanning die ihr zustehenden Heuern ausgezahlt werden sollten.

Am nächsten Tag erhielten die Seeleute den vollen Betrag.

Dann ging ein Fax von Felix Chandra von Magnum Maritime ein. Wegen der schwerwiegenden Drohungen, die dieses unglaubliche Dokument beinhaltet, geben wir es hier in weiten Teilen wieder [leider sind einige Stellen wegen der Übertragungsqualität unleserlich - Hervorhebungen in Großbuchstaben im Original]:

"Ich habe von den Reedern erfahren, daß Sie wegen angeblicher Nichtauszahlung Ihrer Heuern für vier Monate eine Beschwerde an die ITF gerichtet haben ...

... Laut den Bestimmungen des von Ihnen in Colombo unterzeichneten Bemanningvertrages ist es Ihnen untersagt, sich mit einer Beschwerde bezüglich ihres Arbeitsverhältnisses an irgendeine andere Person oder Organisation als den

HAFENMEISTER IN COLOMBO zu wenden. Sie [unleserlich] wenn Sie [unleserlich] verstoßen [unleserlich] Ihr Seeleutebuch eingezogen und ein LEBENS-LANGES BESCHÄFTIGUNGSVERBOT auf einem von Colombo auslaufenden Schiff gegen Sie verhängt werden könnte.

Mit Erschütterung und Bedauern nehme ich daher zur Kenntnis, daß Sie alle einen Bericht an die ITF geschickt haben. Ich bin überzeugt, daß Sie in die Irre geleitet und falsch beraten wurden. Sie sollten sich aber dessen bewußt sein, daß dies zu Ihrer Entlassung und Rückschaffung nach COLOMBO führen kann, wo Sie vor einer Untersuchungskommission erscheinen müßten, da Sie gegen die Vorschriften der HANDELSMARINE DES SCHIFFAHRTSMINISTERIUMS, SRI LANKA, verstoßen haben."

Chandra fordert eine Erklärung von der Besatzung, "weshalb Sie auf diese Weise gegen die Reeder vorgegangen sind, die so freundlich waren, Sie zu beschäftigen."

Ein erfolgreicher Streik u

Eine Gruppe russischer Seeleute sieht sich Schikanen ihres staatlichen Schiffahrtsunternehmens ausgesetzt, weil sie die ITF zu Hilfe rief.

Die Bemanning der einer russischen Reederei gehörenden, unter zypriotischer Flagge fahrenden *Novorossiisk* trat im Mai vergangenen Jahres im italienischen Hafen Fiumicino in Streik - obwohl das Schiff einem ITF-Vertrag unterstand, erhielten die Besatzungsmitglieder die ihnen zustehenden Heuern nicht in vollem Umfang. Die der ITF angeschlossenen italienischen Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften unterstützten die Bemanning mit Solidaritätsaktionen.

"Das Unternehmen legte uns Blankoverträge zur Unterschrift vor," berichtet der Schiffselektriker Eremenko Nikolay. "Aber nur vier Leute der Besatzung unterschrieben - wir übrigen 24 weigerten uns."

In Italien blieb das Schiff erst einmal liegen. Schließlich reiste ein Vertreter der Schweizer Bemannungsagentur Acomarit mit ausreichend Geld im Koffer an, um die ausstehenden Heuerforderungen in vollem Umfang zu begleichen.

Die Maßnahmen waren von Erfolg gekrönt, und die ausgezahlten Bemanningmitglieder wurden heimgeschafft. Damit hatten ihre Schwierigkeiten jedoch erst begonnen.

Das Schiffahrtsunternehmen *Novorossiisk* - das offensichtlich bei den weniger angesehenen westlichen Billigflaggen-

In ihrer Antwort erklärte die Bemanning, sie habe sich keine Verfehlung zu Schulden kommen lassen.

Diese unglaubliche Behandlung von Seeleuten kann nicht hingenommen werden. Die ITF hat eine Protestnote an Magnum mit Kopie an die US-amerikanischen Reeder des Schiffes - Prescott Corporation in Houston/Texas - geschickt.

Die Verantwortung für die Angelegenheit liegt letzten Endes bei Prescott Corporation. Die ITF, die von einem US-amerikanischen Unternehmen erwartet, daß es sich für die Respektierung der grundlegenden Menschen- und Gewerkschaftsrechte seiner Beschäftigten einsetzt, gab bei einer Zusammenkunft mit dem Unternehmen zu verstehen, daß in ihren Augen eine Verurteilung der von Magnum ausgesprochenen Drohungen und eine deutliche Distanzierung von den Einschüchterungsversuchen und den Schikanen seitens seiner Agenten in dieser bedauerlichen Angelegenheit dringend geboten wäre.

reedern in die Lehre gegangen ist, was die Verwaltung von Schiffen angeht - versuchte, der Bemanning das Geld wieder abzupressen.

"Wir wurden aufgefordert, das Geld zurückzugeben, aber dazu war niemand bereit," erklärt Nikolay.

Den Männern wurde zu verstehen gegeben, daß sie bei *Novorossiisk* keine Beschäftigung mehr zu erwarten hätten, wenn sie die Gelder nicht zurückzahlten.

Daraufhin wandte sich die Bemanning an ihre Gewerkschaft, die der ITF angeschlossene Unabhängige Föderation von Gewerkschaften der Arbeitnehmer in der Fluß- und Seeschiffahrt (IFWTWU)*.

"Entlassen haben sie die Leute nicht, sie haben ihnen lediglich keine neuen Stellen angeboten oder wenn, dann nur an Land," erklärt Roald Aliakrinsky von der IFWTWU.

Die Mehrzahl der Besatzungsmitglieder gab den Erpressungsversuchen der Reeder nach und zahlte die Heuern zurück, doch fünf blieben hart:

"Das waren die Mutigsten, die Hartnäckigsten," so Aliakrinsky.

Das Unternehmen versuchte, die Seeleute vor ein russisches Gericht zu bringen. Bei einem Landgericht wurde ein Verfahren eingeleitet. Das Unternehmen beschuldigte seine Mitarbeiter illegaler Streikmaßnahmen und forderte die Rückgabe des Geldes.

"Die Gewerkschaft stellte sich hinter ihre Mitglieder," erklärt Aliakrinsky. "In

Argentinische Gewerkschaften bekämpfen Ausflagungspläne

Gewerkschaften in Argentinien ziehen gegen einen Regierungserlaß vor Gericht, der den Lebensunterhalt argentinischer Seeleute bedroht. Am 6. September setzte die argentinische Regierung unter Umgehung des Parlaments den Erlaß Nr. 1772/91 in Kraft. Damit wird es argentinischen Reedern ermöglicht, ihre Tonnage auf Billigflaggenregister zu übertragen. Während sie weiterhin alle Privilegien des nationalen Registers genießen, können die Billigflaggenreeder ihre Schiffe im Ausland registrieren und ausländische Seeleute zu niedrigeren als den derzeit geltenden argentinischen Heuern einstellen. Für die weiterhin auf diesen Schiffen beschäftigten argentinischen Seeleute bedeutet dies, daß sie für weniger Geld länger arbeiten müssen und ihre Ansprüche auf Rente und andere Sozialleistungen verlieren. Viele werden auch ohne eine entsprechende Entschädigung ihren Arbeitsplatz verlieren. Selbst in Argentinien verschuldeten Reedern wird der Flaggentransfer erlaubt, mit dem automatisch alle steuerlichen Verpflichtun-

gen in Argentinien fortfallen. Obwohl es sich bei der Änderung offiziell um eine vorläufige Maßnahme für einen Zeitraum von zwei Jahren handelt, hat die Regierung keine Regelung für eine Rückkehr der Billigflaggenschiffe unter das nationale Register nach Ablauf dieser Zeit vorgesehen. Einem Bericht der der ITF angeschlossenen Schiffsoffiziersgewerkschaft Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante in Buenos Aires zufolge haben bereits 110 Reeder ihre Absicht bekundet, nach Panama oder Liberia auszuflaggen. Vertreter dieser Länder halten sich zur Zeit in Argentinien auf, um für die "Vorzüge" ihrer jeweiligen Register zu werben. Auch an den Registern von Zypern, Vanuatu und den Bahamas zeigen sich die Reeder interessiert. Die der ITF angeschlossene Seeleutegewerkschaft Sindicato de Obros Maritimos Unidos (SOMU) hat sich mit anderen Gewerkschaften des Sektors zusammengeschlossen, um eine Umsetzung des Erlasses, der nicht nur gegen die argentinische Verfassung, sondern auch gegen das Schiffs- und Arbeitsrecht verstößt, nach Möglichkeit zu verhindern. Nachdem ihre Klage zunächst zurückgewiesen wurde, haben sich die Gewerkschaften inzwischen an das Berufungsgericht gewandt.

Die Billigflagge der Cayman-Inseln ist überzeugt, daß sie sich "mit wesentlich größerem Nachdruck als viele allzu selbstzufriedene nationale Verwaltungen um eine generelle Anhebung der Normen bemüht," heißt es in einem Schreiben des Obersten Schiffsinspektors Alan MacNaughton vom 10. Oktober. Wie Cy Wentworth (vergl. Abschnitt über Vanuatu weiter unten) wehrt sich MacNaughton dagegen, daß die ITF durch die Bank alle Billigflaggenregister verurteilt. MacNaughton verteidigt keineswegs das Billigflaggensystem generell - "Wenn sich Ihre Initiative gegen solche Billigflaggen richtet, die ihre feierlichen Zusagen bezüglich IMO- und IAO-Übereinkommen brechen, wünschen wir Ihnen guten Erfolg..." Da MacNaughton hin und wieder auch von blinden Anhängern des Billigflaggensystems an und für sich zitiert wird (z. B. dem in New York erscheinenden Schiffszeitungsmagazin *ISSR*, das offenbar eine Verbesserung der Unfallstatistiken Zyperns zu erkennen glaubt!), sei darauf hingewiesen, daß auch er an manchen Billigflaggenregistern einiges auszusetzen hat. MacNaughton läßt uns außerdem wissen, daß 15 Schiffe wegen "anhaltender Verstöße gegen unsere Gesetze" aus dem Register gestrichen worden seien. Dies mag zwar interessant sein, doch würde die ITF gerne erfahren, um welche

Schiffe es sich dabei handelt (dies wird wegen des auf den Cayman-Inseln streng gehüteten "Kundengeheimnisses" nicht mitgeteilt), gegen welche Gesetze sie verstießen (die zynische Frage drängt sich auf, ob die vielleicht etwas mit der Gebührenordnung zu tun gehabt haben sollten), und über welchen Zeitraum sich "anhaltend" erstreckt? Immer wieder fordern schließlich Reeder ebenso wie Billigflaggenregister die ITF auf, ihre Kampagne gegen Billigflaggenschiffe einzustellen und ihre Angriffe statt dessen auf "unternormige" Schiffe zu konzentrieren. Um es noch einmal zu wiederholen: Dies zielt am unveränderten Kernpunkt der ITF-Kampagne vorbei - daß nämlich erst durch das Entstehen des Billigflaggensystems ein Klima in der Schifffahrtswirtschaft geschaffen wurde, in dem unternormige Schiffe blühen und gedeihen. Der einzige Ausweg besteht in einem internationalen Ordnungsrahmen in Verbindung mit der strikten und einheitlichen Handhabung der nationalen Sicherheitsvorschriften bei echten nationalen Registern. Natürlich weiß die ITF, daß bestimmte Regierungen hinsichtlich des Zustandes der unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe wesentlich mehr tun könnten - doch sind dies Probleme, die auf nationaler Ebene in Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften, Reedern und Regierungen der betreffenden Länder gelöst werden sollten. Das größte Hindernis auf dem Weg zu derartigen Verbesserungen ist und bleibt das Vorhandensein des kommerziellen Billigflaggenmarktes, der den Reedern aller Nationen einen Fluchtweg vor ihrer rechtmäßigen Flagge (und den damit verbundenen Verpflichtungen) eröffnet. Dank des Wettbewerbs zwischen den Registern (schließlich und endlich wollen sie alle Geld verdienen) finden einzelne Reeder immer eine Flagge, die ihre Seelenverkäufer zu einem bestimmten Preis akzeptiert. Einzelne Billigflaggenregister mögen durchaus einen höheren Standard anstreben und es gibt bestimmt auch sichere, ordnungsgemäß verwaltete Billigflaggenschiffe, deren Bemannungen nicht mißbraucht werden - doch letztendlich sind alle von diesen Registern verabschiedeten Regelungen für die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe nicht verbindlich. Wenn sie dem Reeder nicht gefallen, sucht er sich ein anderes Register. Vielleicht gibt es auf dem Markt sogar eine Nische für eine "hochwertige Billigflagge", doch ändert das nichts daran, daß auch sie Teil des Systems und damit für das Problem insgesamt verantwortlich ist. Solange das Billigflaggensystem existiert (und jeder

Forts. auf Seite 18

seine Folgen

einem Schreiben an das Gericht machten wir darauf aufmerksam, daß die Augen aller russischen Seeleute und der gesamten ITF auf ihm ruhten."

Das Gerichtsverfahren wurde niedergeschlagen. Dann wandte sich die Gewerkschaft der Arbeitsplatzsuche zu.

Im September kam Aliakrinsky mit den fünf standhaften Seeleuten auf der Suche nach Arbeit nach London. Zwei von ihnen wurde inzwischen von Acomarit eine neue Stelle - auf einem unter liberianischer Flagge und einem unter schweizerischer Flagge fahrenden Schiff - vermittelt.

Eremenko Nikolay, der dritte Steuermann Popov Nikolay und der zweite Steuermann Vyguzov Alexandr waren allerdings noch auf Arbeitssuche, als sie mit den **ITF-Nachrichten** sprachen.

Eremenko Nikolay hatte 21 Jahre lang für Novorossiisk gearbeitet und ist empört über die Behandlung, die ihm widerfuhr:

"Aber ich bin der ITF für all ihre Hilfe äußerst dankbar," erklärte er, "und wir hoffen, bald wieder Arbeit zu finden."

Ende Oktober konnte die ITF Popov Nikolay und Vyguzov Alexandr an einen neuen Arbeitgeber vermitteln. Einige Wochen später fand auch Eremenko Nikolay einen neuen Job.

*Die IFWTWU hat inzwischen alle erforderlichen Formalitäten erfüllt und ist ein vollwertiges ITF-Mitglied.

... erheblicher Zuwachs für griechische Flagge

Forts. von Seite 17

Neulingwieder niedrigere Gebühren und lockerere Vorschriften bietet), müssen alle Billigflaggenregister gemeinsam die Verantwortung für die erschreckenden Zustände in dem Wirtschaftsbereich tragen - und die sind wirklich beschämend. Im Gegensatz zu allen anderen Wirtschaftszweigen der Welt haben sich die Unfallzahlen in der Seeschifffahrt, seit die Billigflaggen gegen Ende der 40er Jahre erstmals an Bedeutung gewannen, kaum verbessert. Die ITF-Kampagne gegen Billigflaggenschiffe wird so lange fortgesetzt, bis sich die Staatengemeinschaft der Welt endlich dazu entschließt, diesen ultraliberalen freien Markt für den Handel mit Souveränitätsrechten auszutrocknen.

Am 16. Oktober berichtete die britische Schifffahrtszeitung *Lloyd's List* über den von Reedern und Managern des zyprischen Billigflaggenregisters an die ITF herangetragenen Wunsch nach Aufhebung des über sie verhängten Status einer Billigflagge. Beim Überfliegen des Artikels konnte beim Leser der - falsche - Eindruck entstehen, die ITF werde diesem Wunsch auf der Sitzung ihres Fair-Practices-Ausschusses (FPC - dem gemeinsamen Gremium der ITF-Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften, das die Kampagne überwacht) im Juni nächsten Jahres nachkommen. Allerdings traf der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander mit dem zyprischen Reederrat zusammen und die Gespräche über das Register werden wohl fortgesetzt - die ITF ist getreu einer alten gewerkschaftlichen Tradition jederzeit gerne bereit, mit Reedern, Managern oder Registerbeamten zu sprechen. Der Artikel nennt eine Reihe von Punkten, in denen die ITF Maßnahmen von zyprischer Seite erwartet - zum einen die Ratifizierung des IAO-Übereinkommens 147, zum anderen die Zweifel an einer angemessenen Umsetzung vorhandener Gesetze und Vorschriften und, ganz wichtig, in den Worten Selanders: "Die Unfallzahlen in Zypern sind noch immer viel zu hoch." Der Kernpunkt (in dem Artikel nicht erwähnt) ist jedoch wie immer bei der ITF-Politik die Frage nach der nutznießenden Eigentümerschaft. Unabhängig vom Register gilt ein Schiff als Billigflaggenschiff, wenn die Eigentümerschaft des Schiffes nicht im Flaggenland angesiedelt ist - "Die Anregung seitens der

zyprischen Reeder, daß in Zypern verwaltete Schiffe ausländischer Reeder nicht als Billigflaggenschiffe behandelt werden sollten, dürften ein Wunschtraum bleiben, aber die ITF ist im Zusammenhang mit der nutznießenden Eigentümerschaft bereit, in gewissem Umfang auch die Frage des Wohnsitzes in Betracht zu ziehen," erklärt Selander. Das zweite

dessen Schiffe von Fall zu Fall überprüft werden. Es gibt tatsächlich eine ganze Reihe von Schiffen echter zyprischer Reeder im zyprischen Register - und wenn der entsprechende Nachweis vorgelegt wird, werden diese von der ITF natürlich auch als Nationalflaggenschiffe behandelt. Eine Änderung des Status der zyprischen Flagge wäre nur für diese Schiffe von Bedeutung - jedes unter zyprischer Flagge fahrende Schiff, dessen Eigentümerschaft nicht in Zypern liegt, ist und bleibt ein Billigflaggenschiff.

Eine Vorbedingung für den Übergang zu einem System der Einzelfallüberprüfung im Falle Zyperns, so Selander, wäre die Gewährleistung transparenter Unternehmensstrukturen in der zyprischen Reedereiwirtschaft: Die ITF müßte ungehinderten Zugang zu genauen und zutreffenden Informationen über die tatsächlichen Eigentumsverhältnisse der in Zypern registrierten Schiffe haben. Wie viele andere Billigflaggen auch operiert das zyprische Schiffsregister noch immer viel zu gerne im Schutze des Betriebsgeheimnisses.

Dank der von der Regierung vor etwa einem Jahr angeordneten Absenkung der Tonnagesteuer kann die griechische Flagge ein gesundes Wachstum verzeichnen. Seither wurden 110 Schiffe neu registriert, und der Umfang der Flotte beläuft sich zur Zeit auf 23,4 Mio. BRT - damit wird sie zur größten Flotte der Europäischen Gemeinschaft.

Berichten zufolge erwägt die indische Regierung, der inländischen Flotte ein Ausflaggen zu ermöglichen. Unter Berufung auf die Unfähigkeit der indischen Regierung, der indischen Flotte Investitionsmittel in harter Währung zur Verfügung zu stellen, scheint auch der Minister für den Binnenverkehr, Jagdish Tytler, diesen Schritt zu befürworten. Indien war bisher ein überzeugter Gegner des Billigflaggensystems, und die mögliche Genehmigung des Ausflaggens würde auf heftigen Widerstand von seiten der indischen Seeleutegewerkschaft stoßen.

In Jamaica empfahl eine Sonderarbeitsgruppe der Regierung die Einrichtung eines neuen Billigflaggenregisters. Der Generalmanager der Hafenbehörde Jamaicas, Lucien Rattray, erklärte allerdings: "Wir werden vorsichtig sein, wenn wir daran denken, den Weg einer Billig-

Forts. auf Seite 19



Kriterium für eine Billigflagge bildet das vom FPC erstellte ITF-Verzeichnis. Dies ist keineswegs eine vollständige Liste aller Billigflaggenschiffe der Welt, sondern vielmehr ein Katalog von Registern mit einem überwiegenden Anteil von Schiffen ausländischer Reeder. Manche Register z. B. führen neben Billigflaggenschiffen auch eine erhebliche Anzahl von echten Nationalflaggenschiffen einheimischer Reedereien. Wenn eine Billigflagge ihr Register schließt und die Mehrzahl der darin verzeichneten Schiffe nicht als Billigflaggenschiffe anzusehen sind, wird die ITF (wie im Falle Singapurs geschehen) den Status des Registers ändern und die nutznießende Eigentümerschaft jedes Schiffes einzeln überprüfen. Im Gegensatz hierzu geht die ITF bei einem als Billigflagge ausgewiesenen Register davon aus, daß es sich bei den darin geführten Schiffen um Billigflaggenschiffe handelt. Natürlich kann auch hier das Gegenteil bewiesen werden - und genau in dieser Verteilung der Beweislast liegt für die ITF der Unterschied zwischen einem Billigflaggenregister und einem Register,

... eine Botschaft aus Vanuatu



Wer ist der Mann in dem weißen Overall, und wie kommt er in die *ITF-Nachrichten*? Dieses Foto ist der sehr gut gemachten und auf Hochglanzpapier gedruckten "Cayman Island Shipping Brochure" entnommen. Oberinspektor Alan MacNaughton schickte der ITF sechs Kopien zwecks "Studium und Weitergabe, je nach Wunsch ..." zu. Das Foto (auf Seite sieben) zeigt einen der "Inspektoren der Verwaltung", und wir drucken es hier als Dokument von allgemeinem Interesse ab. 1988 kritisierten wir die Cayman-Inseln, weil sie nur über einen "Inspektor" verfügten. Nun stellt sich die Frage, ist dies unser Mann oder handelt es sich um einen Neuzugang? Wie dem auch sei, sein Blick scheint sehnsüchtig aufs Meer hinauszuschweifen - vielleicht wird ja eines Tages, irgendwann einmal, ein auf den Cayman-Inseln registriertes Schiff den Hafen seiner winzigen Heimatinsel anlaufen, und dann kann dieser sympathische Mann es inspizieren ...

Forts. von Seite 18

flagge einzuschlagen." Allerdings - das beste wäre, die Finger ganz davon zu lassen.

Die neue rechtsgerichtete Regierungskoalition in Schweden arbeitet Gerichten zufolge an einem Gesetz zur Einrichtung eines Zweitregisters. Bis dahin werden die vorhandenen Flaggengesetze gelockert - außerdem können schwedische Reeder ab 1. Januar ausflaggen.

Cy Wentworth, schillernder Vertreter des Billigflaggenregisters von Vanuatu, reagierte auf eine Stellungnahme der ITF, die zum internationalen Schifffahrtstag am 26. September in Form eines Artikels mit der Überschrift "ITF startet neuen Angriff auf freie Flaggen" in der britischen Schifffahrtszeitung *Lloyd's List* erschien. Darin wurde darauf hingewiesen, daß Billigflaggenschiffe mit doppelt so großer Wahrscheinlichkeit sinken als unter anderer Flagge fahrende Schiffe und die Spitzenpositionen in den jährlichen Beanstandungsstatistiken der Hafenstaaten-

kontrolle in Europa einnehmen - Fakten, die regelmäßigen Lesern dieser Veröffentlichung wohlbekannt sind (auch wenn sie nicht mit unseren Schlußfolgerungen übereinstimmen). In dem Artikel hieß es ferner, die ITF verlange, den Passagieren von Kreuzfahrtschiffen, bevor sie an Bord gehen, die Unfallstatistiken und Untersuchungsergebnisse der Hafenstaatenkontrolle auszuhändigen. Wentworth schickte eine Fotokopie des Artikels mit einer Notiz an den Stellvertretenden ITF-Generalsekretär Ake Selander: "Hallo Ake - und entspricht der beigefügte Artikel wirklich Deinen Vorstellungen? Wie war das mit der Predigt aus dem Alten Testament, in der es um bestimmte deutliche Unterschiede zwischen Schafen und Ziegen ging? Mit besten Wünschen immer Dein - Cy." Ob Vanuatu als Schaf oder Ziege anzusehen wäre, ist eine interessante Frage. 1990 inspizierten die Behörden der europäischen Hafenstaatenkontrolle lediglich 46 in Vanuatu registrierte Schiffe, aber immerhin zwei davon wiesen so schwere Mängel auf, daß sie festgehalten wurden (das ergibt eine

weit über dem Durchschnitt liegende Arrestierungsquote von 4,3 Prozent). Der Fairness halber sei zugestanden, daß die Zahl der Schiffe nicht ausreicht, um eine statistisch wirklich relevante Aussage zu machen. Allerdings enthielt eine vor kurzem bei der ITF eingegangene Postwurfsendung des Schifffahrtsdienstes von Vanuatu mit der unzutreffenden Anrede "An unsere Freunde in der Schifffahrtswelt" ein Dokument mit dem Titel "Wie Verzögerungen im Rahmen von Inspektionen der Hafenstaatenkontrolle zu vermeiden sind". Darin wird behauptet, daß Vanuatu im Hinblick auf Beanstandungen durch die Hafenstaatenkontrolle "hervorragend" dastehe. Verzögerungen lassen sich am ehesten vermeiden, in dem man sein Schiff einer echten Nationalflagge unterstellt, angemessen ausgebildete und gewerkschaftlich organisierte Seeleute beschäftigt und seine Verwaltung qualifiziertem Personal überträgt. Egal wie sehr sich eine Billigflagge um Qualität bemüht, ihr wird immer diese echte Verbindung zwischen Eigentümerschaft, Verwaltung und Besatzung fehlen.

Wie sicher ist das NIS?

Ist das Norwegische Internationale Schiffsregisters (NIS), was die Sicherheit angeht, auf den Standard einer Billigflagge abgesunken, oder liegt es näher bei den traditionellen Flaggen? Ein Artikel in den **ITF-Nachrichten** vom September 1991 befaßte sich mit dem Jahresbericht des Sekretariats der europäischen Hafenstaatenkontrolle. Darin hieß es, die Behörden hätten im Jahre 1990 insgesamt 441 Schiffe festgehalten, und nur sieben Schiffsregister der Welt hätten es auf mehr als 20 festgehaltene Schiffe gebracht. Mit der Ausnahme Norwegens handelt es sich bei allen diesen Registern laut ITF-Verzeichnis um Billigflaggenstaaten.

Dieser Sachverhalt demonstriert, daß die schlechtesten Schiffe in diesen Registern zu finden sind. 53 Prozent aller festgehaltenen Schiffe stammten aus Billigflaggenländern.

Daß der Sicherheitsstandard von Billigflaggenregistern unter dem Durchschnitt liegt, ist wieder und wieder bewiesen worden. Sie weisen weltweit die größte Zahl von Schiffsunglücken auf, und auch bei den Inspektionen der Hafenstaaten (so wie in diesem europäischen Bericht) findet dieser traurige Befund stets aufs Neue seine Bestätigung.

Das NIS allerdings gilt bei der ITF nicht als Billigflagge. Wohl handelt es sich bei den in dem Register verzeichneten Schiffen nicht norwegischer Reeder um Billigflaggenschiffe, doch die große Mehrzahl der darin registrierten Schiffe gehören norwegischen Reedern und verdienen daher diese Bezeichnung nicht. Die norwegische Arbeitgebervereinigung im Schiffs- und Offshore-Sektor (ASO), der die große Mehrzahl der NIS-Reeder angehört, fühlte sich durch die Erwähnung ihres Registers in den **ITF-Nachrichten** offensichtlich angegriffen: "Wir haben der ITF niemals übertriebene Objektivität in ihrer Berichterstattung vorgeworfen. Dessen ungeachtet hielten wir die führenden Funktionäre und Sprecher der ITF immer für sehr intelligente und anständige Leute. Mit einigem Kopfschütteln und einem gequälten Lächeln lesen wir daher Ihren Artikel mit statistischen Informationen über den Jahresbericht 1990 der Hafenstaatenkontrolle auf Seite 5 der September-Ausgabe der **ITF-Nachrichten**," heißt es in einem Schreiben von Rolf Hasselgard.

Nach Berechnungen der ASO ergeben die 23 norwegischen Schiffe, die im Anschluß an Inspektionen auf insgesamt 649 Schiffen festgehalten wurden, einen Durchschnitt von 3,5 Prozent - der Durchschnitt für alle inspizierten Schiffe aus allen Registern belief sich auf 4,48. Damit liege das NIS "... einen vollen Prozentpunkt unter dem Durchschnitt."

Ganz so einfach ist dies alles jedoch nicht. Die ITF ist vor allem über die absolute Zahl festgehaltener Schiffe beunruhigt - wenn man den Durchschnitt einmal beiseite läßt, gehört Norwegen zu dem exklusiven Klub von sieben Registern, die mehr als 20 festgehaltene Schiffe aufweisen können. Egal wie viele hochwertige Schiffe im NIS registriert sind, zeigt dies, daß es auch über eine erhebliche Anzahl von Schiffen mit Billigflaggenstandard verfügt.

Außerdem sagt der Durchschnitt aller Register herzlich wenig aus. Häufig wurden nur ein oder zwei Schiffe eines Registers inspiziert und bei vielen Registern

1,57 Prozent. Auch die Register ehemaliger Ostblockländer stehen gut da. Der Prozentsatz beträgt für Polen 0,46 Prozent, für die Tschechische und Slowakische Föderative Republik 0 Prozent und für die UdSSR - deren Register 1990 mit 1.689 die größte Zahl inspizierter Schiffe aufwies - sah nur sechs ihrer Schiffe (das entspricht 0,55 Prozent) wegen Beanstandungen am Auslaufen gehindert.

Wenn es den Norwegern gelänge, ihre 3,5 Prozent auf diesen Stand zu drücken, dann könnten sie zu Recht von respektablem Sicherheitsmargen sprechen.

Die Reeder akzeptieren in ihrem Schreiben, daß die augenblickliche Lage



ARBEIDSGIVERFORENINGEN FOR SKIP OG OFFSHOREFARTØYER

NORWEGIAN SHIPPING AND OFFSHORE FEDERATION

gab es gar keine festgehaltenen Schiffe (= 0 Prozent).

Der Anteil der festgehaltenen Schiffe der einzelnen Register reicht von 0 bis 27,7 Prozent (für die Billigflagge der Bahamas). Insgesamt wurden von 3.177 besichtigten Billigflaggenschiffen 233 (7,33 Prozent) festgehalten.

Gegenüber den Billigflaggen mit 233 arretierten Schiffen wurden von der übrigen Weltflotte 208 Schiffe festgehalten. Zieht man hiervon die norwegischen Schiffe ab, bleiben 185 festgehaltene Schiffe bei insgesamt 5.261 Inspektionen (3,38 Prozent).

Damit liegt Norwegen über dem Durchschnitt für die Flotte der nicht als Billigflaggen angesehenen Schiffe. Natürlich weisen auch eine Reihe echter nationaler Register sehr schlechte Ergebnisse bei der Hafenstaatenkontrolle auf. Doch hier liegt ein entscheidender Unterschied: Ein nationales Register mit einer echten Verbindung zwischen Reeder und Flagge verfügt über Mittel und Wege, auf nationaler Ebene Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität zu ergreifen. Eine solche echte Verbindung besteht bei den Billigflaggenregistern nicht, und wenn sie die Normen anheben, können unternormige Schiffe problemlos abwandern.

Der Anteil der festgehaltenen Schiffe der norwegischen Flotte sollte mit anderen traditionellen Schiffsregistern in reichen Industrieländern verglichen werden. Der Kontrast ist beeindruckend. Schweden bringt es auf 0,51 Prozent, Großbritannien auf 1,8 Prozent, Dänemark auf

nicht ideal ist: "Wir arbeiten ständig an einer Verbesserung des Standards unserer Flotte auf nationaler und internationaler Ebene. Bedauerlicherweise gehören einige der von der Hafenstaatenkontrolle inspizierten Schiffe Unternehmen, die nicht der norwegischen Reedervereinigung ASO angehören und daher nicht unserem Einfluß unterliegen. Die norwegischen Seeleuteorganisationen und wir selbst stimmen deswegen darin überein, daß Kontrollen und Maßnahmen von norwegischer Seite sich vor allem auf den 'nicht organisierten' Teil der norwegischen Hochseeflotte konzentrieren sollten."

Dies ist ein sehr wichtiger Punkt. Die ASO gibt offensichtlich zu, daß die Kontrolle der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften im NIS wie bei einer Billigflagge nicht Aufgabe der Regierung ist, sondern dem guten Willen der Reeder überlassen bleibt.

Kann die norwegische Regierung höhere Normen auf diesen nicht organisierten Schiffen durchsetzen? Will sie dies überhaupt? Oder würden die unternormigen Schiffe in einem solchen Fall einfach zu den Billigflaggenregistern zurückkehren, von denen sie gekommen sind?

Die ITF begrüßt die Bemühungen der ASO um eine Verbesserung der Normen und eine Zusammenarbeit mit den norwegischen Seeleutegewerkschaften, doch so lange es "nicht organisierte" NIS-Schiffe gibt und so lange Schiffe ausländischer Reeder im NIS registriert sind, werden die Diskussionen in der ITF über den Status des Registers weitergehen.

Kroatische Gewerkschaft setzt ITF-Vertrag für polnische Bemannung durch

Die Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Kroatien (deren Beitritts-gesuch der ITF-Vorstand auf seiner Sitzung im Oktober stattgegeben hat - vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) hat ihre praktische Unterstützung für die ITF-Billigflaggenkampagne bereits vor ihrem Beitritt unter Beweis gestellt. Während die unter liberianischer Flagge fahrende *Champion* im August im kroatischen Hafen Rijeka im Trockendock lag, kam Predrag Brazzoduro, ein Funktionär der Gewerkschaft, der koreanischen Bemannung zu Hilfe (vergl. **ITF-Nachrichten** September 1991). Dank seiner Unterstützung und der engen Zusammenarbeit mit der ITF konnte die Auszahlung von mehr als 90.000 US-Dollar an die Bemannung durchgesetzt werden. Seither hat sich die Lage in den vom Krieg geschüttelten ehemals jugoslawischen Gebieten erheblich verschlechtert. Die Seeleute sind bei der zeitweiligen Blockade der kroatischen Häfen durch die jugoslawische Bundesmarine zwischen die Fronten geraten - und die Gewerkschaft ist mit der Bereitstellung von Unterkünften und medizinischer Versorgung für ihre heimatvertriebenen Mitglieder sowie den schwierigen Verhandlungen über Sondervorteile für kroatische Seeleute auf ehemals unter jugoslawischer Flagge fahrenden Schiffen, die inzwischen auf Billigflaggenregister übertragen wurden, mehr als ausgelastet. Andere Gewerkschaftsorganisationen in Kroatien haben ihre gewerkschaftliche Tätigkeit wegen des Krieges "vorläufig eingestellt" - die Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft hingegen verstärkte ihre Aktivitäten. Aus einem schon fast unglaublich anmutenden Engagement für die Ziele der ITF heraus und aus Solidarität mit den Seeleuten auf Billigflaggenschiffen drohten Brazzoduro und seine Gewerkschaft mitten im Krieg Arbeitskampfmaßnahmen an, um die Forderungen einer Besatzung sowie die Unterzeichnung zweier neuer ITF-Verträge durchzusetzen. Als die unter maltesischer Flagge fahrende und mit polnischen Seeleuten bemannte *Cova da Iria*, die einer schweizerischen Reederei gehört, in Rijeka einlief, gab es für sie keinen Kollektivvertrag. Die Besatzungsmitglieder waren seit fünf bis sechs Monaten nicht mehr bezahlt worden und hätten außerdem Anspruch auf eine Kriegsgefahrenzulage in irgendeiner Form gehabt. Die in der kroatischen Gewerkschaft organisierten Hafentarbeiter waren ohne zu zögern bereit, die Forderungen der Bemannung nach Auszahlung ihrer Heuern und Abschluß eines ITF-Musterkollektivvertrages durch Boykottmaßnahmen zu unterstützen. Das Unter-



nehmen gab nach, zahlte die Besatzungsmitglieder aus und gab seine Zustimmung zur Unterzeichnung eines Vertrags für dieses und ein weiteres seiner Schiffe. Diese erfolgreiche Aktion - kroatische Gewerkschaft unterstützt polnische Bemannung - wäre vor zwei Jahren noch völlig undenkbar gewesen und stellt einen historischen Wendepunkt für die ITF-Billigflaggenkampagne dar.

Die afrikanischen Besatzungsmitglieder des unter der Flagge von Antigua fahrenden, 32 Jahre alten Küstenschiffes *Dorina* wurden wie Sklaven behandelt. Vier kenianische Besatzungsmitglieder waren Ende April zu Heuersätzen eingestellt worden, die weit unter den ITF-Mindestheuern lagen, und erhielten selbst hiervon nur einen Teil ausgezahlt. Als das Schiff fünf Monate später im Hafen von **Bremen (Bundesrepublik Deutschland)** einlief, wandten sie sich an ITF-Schiffsinspektor Ali Memon und erklärten ihm, sie wollten die Reeder durch einen Streik zur Zahlung ihrer Heuern zwingen. Memon verurteilte ihre Behandlung als "illegal" und bezeichnete die Heuern als "Hungerlohn". Von den Reedern verlangte er eine Erklärung, die er auch erhielt - auch wenn sie etwas anders ausfiel als erwartet. Der Vertreter der Reeder versicherte, es bestehe kein Anlaß zur Sorge, da mit dem Hafenskapitän in Mombasa vereinbart worden sei, einen Teil der Heuern der Bemannung als Anreiz für sie einzubehalten, ein paar Monate lang an Bord zu bleiben! Die Reeder der *Dorina*, behauptete er, wüßten genau, wieviel Geld sie den Leuten schuldeten und würden es ihnen zum gegebenen Zeitpunkt auszahlen. Die Anschuldigung, die Seeleute wür-

den wie Vertragssklaven behandelt, wies er mit dem Hinweis zurück, das Unternehmen habe den Seeleuten, die in Kenia keine Arbeit finden konnten, doch immerhin eine Beschäftigung angeboten. Selbst diese Erklärung konnte Memon den Reedern nur unter größten Schwierigkeiten entlocken. Sein erster Versuch, die *Dorina* zu besuchen, schlug fehl, nachdem ihm der Vertreter der Reeder erklärt hatte: "Wir bestimmen, wen wir an Bord lassen, und dazu gehören ganz bestimmt nicht die Vertreter einer Gewerkschaft wie der Ihren." Das Unternehmen, fügte er hinzu, wolle mit Gewerkschaften und ihren Mindestheuern nichts zu tun haben. Schließlich reichten der Druck von seiten der ITF und die Aufmerksamkeit, die der Fall in der örtlichen Presse erregte, aber doch aus, um das Unternehmen zur Auszahlung der Gelder zu bewegen. An einem Punkt war angedroht worden, die Besatzung der *Dorina* auszutauschen, doch wurde diese Drohung inzwischen zurückgenommen, und die ursprüngliche Bemannung hat ihre Arbeit wieder aufgenommen.

Die estnische Bemannung der jordanischen Reedern gehörenden, unter der Flagge Panamas fahrenden *Yousef* unterstand einem nicht von der ITF gebilligten Vertrag eines estnischen Schiffsverwaltungsunternehmens. Alle Seeleute aus dem Gebiet der ehemaligen UdSSR haben Anspruch auf die in dem zwischen ITF, IFWTWU und Acomarit geschlossenen Gesamtbemannungskostenvertrag vorgesehenen oder darüber hinausgehenden Bedingungen. Die ITF setzt sich mit Wort und Tat dafür ein, daß Seeleute

Forts. auf Seite 22

... Spion auf burmesische Seeleute angesetzt

Forts. von Seite 21

nicht weniger als diese Heuern erhalten. Häufig, wenn Seeleute solchen schlechteren Verträgen unterstehen, müssen sie feststellen, daß sie gar noch weniger als versprochen verdienen - entweder aufgrund der durch und durch illegalen Praxis der doppelten Durchführung oder weil ihnen die vorgesehenen Heuern ganz einfach nicht ausgezahlt werden. Seeleute aus den baltischen Ländern und aus Rußland sollten wissen, daß nicht von der ITF gebilligte Heuern häufig gleichbedeutend sind mit gar keinen Heuern. Die Bemannung der *Yousef* war seit Monaten nicht bezahlt worden, als das Schiff im Oktober den niederländischen Hafen Rotterdam anließ. Die Reeder schuldeten Heuern in Höhe von mindestens 30.000 US-Dollar. ITF-Billigflaggeninspektor Gert-Jan Harmsen kam der Bemannung zu Hilfe, die inzwischen die ausstehenden Heuern in vollem Umfange erhalten hat.

Am 8. Oktober ließ Schiffahrtsanwalt Jerry Dodson im Hafen von New Orleans (USA) die US-Reedern gehörende, unter liberianischer Flagge fahrende *Challenger* wegen Einbehaltung der Heuern arrestieren. Die aus britischen und philippinischen Seeleuten bestehende Bemannung hatte seit Monaten keinen Pfennig ihrer Heuern ausgezahlt bekommen. Der US-Billigflaggenkoordinator der ITF, John Sansone, leistete wie üblich hervorragende Arbeit bei der Koordinierung der Forderungen der Bemannung und der Zusammenstellung der Dokumente für die gerichtliche Arrestierung des Schiffes.

Wenn ein Schiff mit einer großen Zahl von Ersatzleuten oder "Decksjungen" an Bord in einem Hafen einläuft, werden die Behörden meistens mißtrauisch. Es ist eine allgemein bekannte Tatsache, daß sich bestimmte Unternehmen pakistanschen oder anderen Staatsbürgern, die nach Europa wollen, als illegale Helfer bei der Einwanderung anbieten. Zur Zeit werden etwa 10.000 - 12.000 US-Dollar für einen Platz auf einem Schiff gezahlt. Abgesehen davon, daß der Versuch, illegale Einwanderer einzuschmuggeln, in den meisten Fällen scheitert (und damit mehr oder weniger gleichbedeutend ist mit Diebstahl an so schon armen Menschen), ist diese Frage auch für die Seeleutegewerkschaften von großer Bedeutung, da sich Regierungen zum Teil veranlaßt sehen, den Anspruch der Bemannungen auf Landurlaub durch strenge und umständliche Vorschriften einzuschränken, um so den illegalen Menschenhändlern das Handwerk zu legen. Dabei sind diese Rechte bereits heute in vielen Ländern scharfen Angriffen ausgesetzt. So hatte z. B. die griechischen Reedern gehörende, unter Panama-Flagge fahren-

de *Sealo 1*, als sie im Oktober in Tilbury (Großbritannien) ankam, viel zu viele - nämlich zehn - Decksjungen an Bord. ITF-Billigflaggeninspektor Bryan Allen stellte fest, daß viele der pakistanschen Besatzungsmitglieder weder über Ausweispapiere noch über eine Qualifikation als Seemann verfügten. Die unqualifizierten Besatzungsmitglieder wurden daraufhin auf Kosten der Reeder heimgeschafft und für die echte Bemannung griechische Heuern ausgehandelt.

Manche Billigflaggenschiffe sind eine so offensichtliche Schande, daß einem unwillkürlich der Gedanke an eine Zwangsverschrottung kommt. Die ITF hat sich schon mit unzähligen Beschwerden verschiedener Besatzungen befaßt, die das Unglück hatten, auf der 28 Jahre alten, im Billigflaggenregister von St. Vincent geführten *Husum* anzuheuern. Die Details ändern sich, doch unzureichende Bemannung, sicherheitsgefährdende Praktiken wie z. B. Überladen und keine Bezahlung sind immer wiederkehrende Klagen der Seeleute, die es mit diesem Schiff britischer Reeder zu tun bekommen. Die Behörden der Hafenstaatenkontrolle haben sich ebenfalls schon häufig mit dem Schiff befaßt. Am 23. Oktober wurde es in Rotterdam (Niederlande) von Lieferanten, die auf die Begleichung ihrer Rechnungen warteten, arrestiert. Die aus britischen und lateinamerikanischen Seeleuten bestehende Bemannung, der noch Heuerzahlungen in Höhe von 11.000 US-Dollar zustehen, wandte sich an den ITF-Billigflaggeninspektor Gert-Jan Harmsen, der sich ihrer Forderungen inzwischen angenommen hat.

Im Oktober lief die in Monaco ansässigen Reedern gehörende, unter zyprischer Flagge fahrende und mit philippinischen Seeleuten bemannte *Bulk Topaz* im Hafen von Bremen (Bundesrepublik Deutschland) ein. Ein Kollektivvertrag für das Schiff existierte nicht. Also nahm ITF-Billigflaggeninspektor Ali Memon mit den Reedern Verhandlungen über einen ITF-Vertrag auf. Daraufhin erklärte die der ITF angeschlossene Föderation der Transport-, Erdöl- und Landarbeiter von Zypern, sie habe bereits einen zyprischen nationalen Kollektivvertrag für Schiffe zyprischer Reeder mit den ausländischen Reedern unterzeichnet, aber niemanden davon unterrichtet. Memon stellte jedoch fest, daß der Bemannung noch nicht einmal die zyprischen Heuern ausgezahlt wurden: Man einigte sich auf einen ausstehenden Betrag in Höhe von 30.290 US-Dollar, und das Unternehmen versprach, die Bemannung im nächsten Anlaufhafen des Schiffes - Hamburg - auszuzahlen. Diesem Versprechen kam es am 29. Oktober nach.

Am 15. September wandte sich die Polizei in Austevoll (Norwegen) mit einem Hilferuf an den norwegischen ITF-Billigflaggeninspektor Steiner Garberg. Er sollte einen Streit an Bord der in Panama registrierten *Sunwa Hopa* schlichten. Die burmesische Bemannung beklagte sich über niedrige Heuern, schlechtes Essen und unmenschliche Bedingungen. "Die uniformierte Polizeibeamtin Anne Kristen Telle kam an Bord und half mir. Sie forderte den Kapitän des Schiffes auf, alle meine Anweisungen zu befolgen und auch die Ankündigung eines Boykotts zur Durchsetzung eines ITF-Musterkollektivvertrags zu unterschreiben," berichtet Garberg. Zwar befanden sich keinerlei Unterlagen über die Heuern an Bord des Schiffes, doch war ganz offensichtlich, daß die koreanischen Besatzungsmitglieder besser bezahlt wurden. Garberg forderte den Abschluß eines ITF-Vertrages für das Schiff. Als sich die Spannungen zwischen den Seeleuten beider Nationalitäten verstärkten, forderte der Kapitän die burmesischen Besatzungsmitglieder zum Verlassen des Schiffes auf. Schließlich wurde vereinbart, einen ITF-Vertrag zu unterzeichnen, den schlechter bezahlten burmesischen Besatzungsmitgliedern eine Heuernachzahlung zu gewähren und sie anschließend in ihre Heimat zurückzuschaffen. Ein verdächtig aussehender Japaner, der sich als Herr Kageyana vorstellte, bestand darauf, "daß die burmesischen Besatzungsmitglieder nur mit einem Linienflug direkt nach Burma heimgeschafft werden" sollten, wo sie zweifellos von den Behörden in Empfang genommen und verhaftet worden wären - die Militärherrscher in Burma sind bekannt für die schlechte Behandlung, die sie ihren zur See fahrenden Bürgern angedeihen lassen. Nach Rücksprache mit der Flughafenpolizei konnte Garberg die Flugroute der Bemannung ändern, so daß sie mit einem Flug, der, so hoffen wir, nicht beschattet wurde, sicher in einem anderen Land als Burma ankamen.

Eine Ausgabe der ITF-Nachrichten wäre nicht vollständig ohne die jüngste Fortsetzung der langen Gokal/Gulf East Shipmanagement-Saga (vergl. ITF-Nachrichten Oktober, September, August, Juni/ Juli 1991). Überall auf der Welt sehen sich Bemannungen von der in eine Finanzkrise geratenen Reederei mit Sitz in Pakistan in Stich gelassen. Im letzten Monat sah es so aus, als ob immer die Angelegenheiten von ein oder zwei Schiffen geregelt würden (d. h. Bemannung und Gläubiger wurden ausgezahlt), während ein paar neue Schiffe in Schwierigkeiten gerieten. In der Zwischenzeit scheint sich der langsame Niedergang von Gokal beschleunigt zu haben. Gleichzeitig gab es seit

Forts. auf Seite 23

... spanischer Kapitän verschwindet mit \$ 108.000 im Gepäck

Forts. von Seite 22

unserem letzten Bericht keine neuen Einigungen. Am 22. Oktober erhielt die ITF eine Nachricht der in Pakistan ansässigen Bemannungsagentur TerraMarine Agencies (TMA), wonach die Verwaltung der Gulf East-Schiffe "unserem Schwesterunternehmen übertragen worden ist ... - unseren Informationen zufolge ist die augenblickliche Situation vor allem das Ergebnis des plötzlichen Zusammenbruchs der BCCI-Bank. Im Augenblick verfügen die Reeder nicht über die nötigen Finanzmittel, um die Außenstände für die Schiffe zu begleichen. Aber die Lage ist nicht so hoffnungslos wie es vielleicht aussehen mag." Ihren eigenen Angaben zufolge bemüht sich die TMA in der Mehrzahl der Fälle um individuelle Lösungen. Die Agentur hofft, demnächst die Bemannung der unter liberianischer Flagge fahrenden *Carnival* auszahlen zu können; für die ebenfalls unter liberianischer Flagge fahrende *Confidence Sea* (die in Abidschan an der Elfenbeinküste festliegt) hofften sie, bis Ende des Monats eine Regelung gefunden zu haben; im Falle der unter liberianischer Flagge fahrenden *Darien* (Mongla - Bangladesch) bemüht sie sich um "Mittel". Die unter Panama-Flagge fahrende *Garcia de Resende* (Karatschi - Pakistan), deren Bemannungstreikt, nachdem sie seit sechs Monaten nicht bezahlt wurde, ist in den Augen der TMA ein Problemfall, weil der Streik und die damit verbundene Unterbrechung des Entladevorgangs dazu geführt hat, daß das Schiff von Zwangsverwaltern zur Eintreibung der Hafengebühren arrestiert wurde. TMA appelliert an die Bemannung, das Löschen der Fracht zuzulassen, da angeblich zwei wertvolle Ladungen darauf warten, auf das Schiff verladen zu werden, die genügend Einnahmen erbringen würden, um die Bemannung auszuzahlen. Im Falle der unter liberianischer Flagge fahrenden *Halron* (in Douala/Kamerun), deren Bemannung sich weigert, das Schiff zu bewegen, bis sie eine feste Zusage bezüglich der Auszahlung ihrer Heuern erhalten hat, erwartet die TMA "in nächster Zukunft Neuigkeiten bezüglich einer Regelung. Tun unser möglichstes." Die unter liberianischer Flagge fahrende *Medstar* (Madras Roads - Indien) wurde inzwischen bei einer Auktion verkauft. Die Bemannung soll laut TMA vom Gericht ausgezahlt werden. Ein größeres Problem ist die unter liberianischer Flagge fahrende *New Fortune* (Karatschi - Pakistan). Nach Angaben der TMA ist sie "direkt mit BCCI verbunden," so daß eine Umfinanzierung vor Abschluß der Gerichtsverfahren im Falle der BCCI schwierig sein wird. Die unter der Flagge Vanuatus fahrende *Savoydean III* befindet sich in Inchon (Korea) unter Arrest, und die Bemannung soll Gelder aus dem Verkauf

des Schiffes erhalten. Kapitän Nasim Khan von der TMA erklärt: "Für uns ist diese Situation etwas völlig neues, und wir bemühen uns nach Kräften, so viele Schiffe wie möglich zu retten, um die Arbeitsplätze für unsere Seeleute zu erhalten. Bitte haben Sie Geduld; wir hoffen, für alle Schiffe eine Lösung zu finden." Die ITF wünscht der TMA von ganzem Herzen alles Gute bei ihren Bemühungen und hofft, daß diese Tragödie bald ausgestanden ist. Unser Mitgefühl und unsere Solidarität gelten den vielen hundert unschuldigen Seeleuten und ihren verzweiferten Familien, die unsichtbare Opfer eines internationalen Finanzskandals wurden.

Im Fall der unter Panama-Flagge fahrenden, mit lateinamerikanischen Seeleuten bemannten *Red Deer*, die von ihren US-amerikanischen Reedern in **Chittagong (Bangladesch)** im Stich gelassen wurde (vergl. **ITF-Nachrichten** September 1991), konnte inzwischen eine endgültige Lösung gefunden werden. Die Bemannung wurde ausgezahlt und hat das Schiff mittlerweile verlassen. Ein peruanisches Besatzungsmitglied bedankte sich in einem Schreiben an die ITF für ihre "großartigen Bemühungen", der Bemannung zu helfen. Wir gratulieren der Bemannung unsererseits für ihre Hartnäckigkeit in ihrem langen Kampf um die ihr zustehenden Heuern.

Die in Genf ansässige Acomarit Services Maritime würde sich nur zu gerne einmal

mit Kapitän Rodriguez Doval, einem 46 Jahre alten Spanier, unterhalten, der seinen letzten Wohnsitz im nordspanischen Vigo hatte. Doval ist seit dem 17. Oktober verschwunden. Er war Kapitän der unter maltesischer Flagge fahrenden *San Sebastian*, die am 16. Oktober in Rotterdam einlief. Dort sollte die 20köpfige europäische Besatzung ihre Heuern in bar ausgezahlt bekommen. Ein Vertreter der Acomarit hinterlegte am Nachmittag des 16. Oktober 108.000 US-Dollar im Safe des Kapitäns an Bord des Schiffes. Laut Acomarit wurde am 17. Oktober um 6.00 Uhr festgestellt, "daß sich Kapitän Rodriguez Doval nicht mehr an Bord befand und auch ein Teil seines Gepäcks einschließlich seiner Papiere fehlte." Auch eine anschließende Durchsuchung des Schiffes brachte den vermißten Kapitän nicht zum Vorschein. Da der Safe noch immer verschlossen war, ging man davon aus, daß sich das Geld noch an Bord befand. Dies war allerdings ein Irrtum! Da sonst niemand den Safe öffnen konnte, stellte das Unternehmen erneut einen Betrag in Höhe von 108.000 US-Dollar zur Verfügung, um die Bemannung auszuzahlen. Anschließend wurde ein professioneller Panzerknacker beauftragt, den Safe zu öffnen. "Als der Safe schließlich um 20.00 Uhr von einem Spezialisten im Beisein eines Polizeibeamten geöffnet wurde, war er leer ..."

Acomarit hat die Gewerkschaften und die ITF um Unterstützung bei der Suche nach Kapitän Doval gebeten.

Russisches Seeleutebulletin ...



Das ITF-Seeleutebulletin Nr. 6/1991 liegt jetzt auch in russischer Sprache vor. Damit wurde erstmals in der Geschichte eine ITF-Veröffentlichung in russischer Sprache herausgegeben. Dies ist ein Zeichen der zunehmenden Bedeutung russischsprachiger Seeleute auf dem Welt-schiffahrtsmarkt ebenso wie innerhalb der ITF. Falls ihr Kopien für euch selbst oder zur Weitergabe bestellen möchtet, schreibt bitte an die ITF in London. Das Bulletin ist auch in englischer, spanischer, französischer, deutscher, schwedischer, koreanischer, polnischer, chinesischer, japanischer Sprache sowie in Tagalog erhältlich.

Selbstkontrolle - die Antwort auf alle Sicherheitsprobleme?

Der vom britischen Nautical Institute im Juli dieses Jahres herausgegebene Band *"The Management of Safety in Shipping"* (Sicherheitsmanagement in der Schifffahrt) läßt hoffen.

Das Institut, ein internationaler Berufsverband qualifizierter Schiffskapitäne, stellt in 38 Kapiteln mit Beiträgen führender Manager aus dem Wirtschaftsbereich, Schiffskapitäne, der Versicherungswirtschaft und angesehenen Experten in Schifffahrtsfragen wertvolle Informationen und Stellungnahmen zur Schifffahrtssicherheit zusammen.

Das Buch kann als Beleg dafür angesehen werden, daß sich die angesehenen Kreise der internationalen Schifffahrtswirtschaft durchaus ihrer Verantwortung für die Schifffahrtssicherheit bewußt sind.

Es ist unterteilt in drei Abschnitte - "Politik", "Betrieb" und "Menschen". Die Kapitel über den sicheren Betrieb von Massengutfrachtern und die Beförderung von Chemikalien auf dem Seeweg enthalten technische Informationen, ergänzt durch die technischen und praktischen Betrachtungen der Kapitäne, und zählen sicherlich zu den aufschlußreichsten Kapiteln des Buches.

Die Bedeutung von Ausbildung, Kommunikation, Notfallplanung, Sicherheitsunterlagen sowie konstruktiver Motivation der Besatzung werden angesprochen, wobei ein Schwerpunkt auf der Unterstützung durch das landgestützte Management und die wirksame Umsetzung einer Sicherheitspolitik für ganze Flotten liegt.

Erfreulicherweise werden auch die im Wesen der Billigflaggenschifffahrt begründeten Probleme beim Namen genannt, die korrupten Praktiken der Bemannungsagenturen kritisiert und offen zugegeben, daß sich im Namen der Wettbewerbsfähigkeit vorgenommene Kosteneinsparungen in den Bereichen der Sicherheitsbesatzung, Wartung, Mannschaftsunterkünfte oder Ausbildung und Ausrüstung nachteilig auswirken.

Ihr häßliches Gesicht am deutlichsten zeigen die Mängel der Billigflaggenregister jedoch im Bereich der Sicherheitsvorschriften. Kapitän V. Patwardhan, Vizepräsident für Schiffsmanagement bei Western Marine Agencies (USA), wird in diesem Punkt deutlich:

"Bei den Registern verschiedener Flaggenstaaten sind die Schiffahrtsgesetze, die Rechte, Disziplin, Verhalten und Wohlfahrt der Seeleute regeln, unzureichend

oder unwirksam. In diesen Ländern gibt es schlichtweg keine qualifizierten Personen, die solche Gesetze erarbeiten, erlassen und ... durchsetzen können ... Statt dessen wird gegen Bezahlung Hilfe von außen in Anspruch genommen. Die Erfahrung dieser bezahlten Kräfte entscheidet dann über Struktur und Ernsthaftigkeit der Sicherheitsvorschriften."

Das Buch ist aber auch die Reaktion

faßtes Kapitel. Während er die internationalen Bestimmungen des IMO-Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) bedingungslos unterstützt, verweist er auf die begrenzten Mittel der US-Küstenwache und schlägt die offizielle Anerkennung von "Modellunternehmen" durch die IMO vor, deren gute Praktiken im sicheren Schiffsbetrieb zur Nachahmung emp-

"Dabei bleibt jedoch die Frage offen, ob diese begrenzte Selbstkontrolle wirklich einer mit angemessenen Finanzmitteln ausgestatteten Hafenstaatenkontrolle vorzuziehen ist ... "

des Wirtschaftsbereichs auf den schlechten Eindruck, der durch Schiffsunglücke der jüngsten Zeit in der Öffentlichkeit entstanden ist, und daher vom Grundton her letztendlich defensiv.

Obwohl die Manager darin übereinstimmen, daß die Übereinkommen und Verfahren der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) Teil ihrer Sicherheitspolitik sein sollten, erhebt sich nirgendwo der Ruf nach strikterer internationaler Kontrolle der Einhaltung dieser Übereinkommen oder einer Überprüfung ihres Geltungsbereichs.

Viele der in dem Buch vertretenen Autoren machen deutlich, daß sie eine Selbstkontrolle der Wirtschaft begrüßen würden; sie möchten schärfere Maßnahmen vermeiden, die den kommerziellen Betrieb beeinträchtigen könnten:

"Wenn in Zukunft willkürliche einseitig verfügte Gesetzesmaßnahmen vermieden werden sollen, ist durchgreifendes gemeinsames Handeln gefordert; ein Handeln ..., das dem Gesetzgeber beweist, daß die Wirtschaft zur Selbstkontrolle fähig ist, und nicht zuletzt der Öffentlichkeit signalisiert, daß sich die Schifffahrtswirtschaft ihrer Verantwortung bewußt ist und fortwährend an einer Verbesserung der Sicherheitsverfahren und dem Schutz der Umwelt arbeitet," heißt es in einem Beitrag von E. Odorico von der Reederorganisation BIMCO.

Mit der Rolle der Hafenstaatenkontrolle befaßt sich ein von Konteradmiral J. D. Sipes von der US-Küstenwache ver-

fohlen werden könnten.

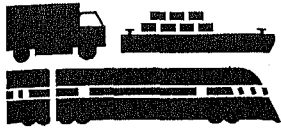
Dabei bleibt jedoch die Frage offen, ob diese begrenzte Selbstkontrolle wirklich einer mit angemessenen Finanzmitteln ausgestatteten Hafenstaatenkontrolle vorzuziehen ist und wie ein solches System, wenn es denn eingeführt würde, durchzusetzen wäre, wenn die US-Küstenwache und andere Hafenbehörden nicht zur Überprüfung der Einhaltung der Normen durch die sogenannten Modellunternehmen eingesetzt werden.

Schließlich sei erwähnt, daß, obwohl sich das Buch mit der Motivierung der Besatzung auseinandersetzt, die Folgen der unangemessenen Bezahlung von Besatzungsmitgliedern nur ein einziges Mal erwähnt werden (im Beitrag eines Kapitäns, der niedrige Heuern als einen der Motivation abträglichen Faktor betrachtet).

Zu erwarten, daß dieses Argument aufgegriffen oder weiterverfolgt würde, wäre vielleicht zuviel verlangt; uns bleibt nichts anderes übrig als darauf hinzuweisen, daß gute Praktiken im Bereich der Sicherheit und generell immer auch angemessene Bezahlung umfassen müssen.

Mit anderen Worten: gut untergebrachte und gut ernährte Besatzungen mit angemessener Ausbildung werden gute Arbeit leisten.

"The Management of Safety in Shipping" ist unter folgender Adresse zu beziehen: The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, GB-London SE1 7LQ.



BINNENVERKEHR

Mehr Platz in europäischen Fahrerhäusern

Die europäischen Lkw-Fahrer können einen wichtigen Erfolg verbuchen.

Die von der EG-Kommission überarbeitete Empfehlung (85/3/EWG) über die neuen Abmessungen von Sattelschlepperfahrzeugen und "Straßenzügen" im grenzüberschreitenden Verkehr sieht eine Verringerung der Ladefläche zugunsten eines geräumigen Fahrerhauses (Länge 2,25 Metern) mit Schlafgelegenheiten im Fahrerhaus hinter dem Fahrer- und dem Beifahrersitz vor.

Dieser Beschluß dürfte zur Abschaffung kurzer Fahrerhäuser und Top-Sleeper-Kabinen führen, wie dies schon lange von der ITF-Sektion Straßentransport gefordert wird.

Europas Straßentransportunternehmen, vertreten durch die Internationale Straßentransport-Union (IRU), hatten für eine einheitliche Längenabmessung von 1,60 Metern für Kabinen mit und ohne Schlafgelegenheiten plädiert, konnten die Kommission jedoch nicht überzeugen.

Die Kommission wird sich nun bemühen, die nationalstaatlichen Regierungen zur Übernahme dieser neuen Längenabmessungen auch für inländische Verkehrsdienste zu bewegen. Die IRU hingegen wird voraussichtlich versuchen, die neuen EG-Abmessungen mit Hilfe nationalstaatlicher Gesetze zu umgehen, die grö-

ßere Ladeflächen, kürzere Fahrerhäuser und Top-Sleeper-Kabinen zulassen und auf deren Verabschiedung sie bei den Regierungen drängt.

Aufgabe der ITF-Straßentransportarbeitergewerkschaften ist es nun sicherzustellen, daß ihre Regierungen das Ansinnen der Unternehmen zurückweisen. Es darf auf keinen Fall dazu kommen, daß die europäischen Straßentransportunternehmen mit ihrem gewinnorientierten Denken eine fortschrittliche Entscheidung unterlaufen, durch die die Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer im grenzüberschreitenden Verkehr erheblich verbessert werden.

Gewerkschaftstagung in Südamerika

Am 7. und 8. Oktober 1991 fand in Asunción (Paraguay) die zweite Sitzung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in der Binnenschifffahrt aus den Ländern an der Südspitze Lateinamerikas statt.

Auf der Grundlage der auf ihrer ersten Sitzung im Dezember 1990 verabschiedeten Entschlüsse berieten die anwesenden Gewerkschaften über die geplante Erweiterung des Wasserstraßensystems Paraguay-Paraná und ihre Auswirkungen auf den Handel zwischen Brasilien, Argentinien, Paraguay und Uruguay (vergl. **ITF-Nachrichten** Februar 1991).

Die Gewerkschaftsvertreter unterstrichen die Notwendigkeit einer offiziellen Miteinbeziehung der Gewerkschaften in die zwischenstaatlichen Beratungen. Angesichts der sozialen Konsequenzen der Erweiterung für die auf dem Wasserstraßensystem tätigen Arbeitnehmer forderten die Sitzungsteilnehmer darüber hinaus die Erarbeitung eines Kollektivvertrages in Rücksprache mit Gewerkschaften aus allen vier Ländern, der Mindestlöhne und -arbeitsbedingungen regeln sollte.

Bei ausführlichen Diskussionen über Fragen der Gesundheit und Sicherheit, Versicherungsschutz, Kommunikation und Ausbildung wurde die Forderung nach Anwendung der Normen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) bekräftigt.

Im Hinblick auf die Registrierung und die Eigentümerschaft von Schiffen beschlossen die Sitzungsteilnehmer, die Ergebnisse von Beratungen über die geplante Freihandelszone im südlichen Lateinamerika (MERCOSUR) abzuwarten,



Gewerkschafter aus Ländern an der Südspitze Lateinamerikas am 8. Oktober in Asunción (Paraguay)

verurteilten jedoch aufs schärfste die jüngst in Argentinien unternommenen Schritte, die Reedern einen Transfer ihrer Schiffe auf Billigflaggenregister ermöglichen, und forderten eine möglichst baldige Lösung des Problems.

Die Vertreter regten darüber hinaus die Einrichtung eines Regionalausschus-

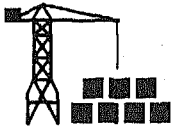
ses zur Koordinierung der Integration und der Anwendung der auf der Sitzung geforderten Normen an.

Auf einer für November geplanten Sitzung in Porto Alegre soll ein Bericht über die zwischenstaatliche Vereinbarung über die Wasserstraße vorgelegt werden.

Huckepack durch die Alpen

Mit einem gemeinsamen Projekt wollen österreichische, italienische und bundesdeutsche intermodale Verkehrsunternehmen bis Ende 1991 Kapazitäten für die Beförderung von 1.226 Lkws am Tag auf transalpinen Eisenbahnstrecken bereitstellen. Ziel des Projekts ist die Beförderung von etwa 1.700 Lkws pro Tag per Schiene - das entspricht etwa der Hälfte des Lkw-Aufkommens, das heute tagtäglich den Brenner-Paß überquert.

In der Schweiz stieg der Anteil des kombinierten Verkehrs während des letzten Jahres um 20 Prozent auf 165.266 Ladungen. Um diesen Ansturm bewältigen zu können, richtete die Hupac SA - das für den kombinierten Schienen/Straßentransport auf den Nord-Süd-Strecken des Landes verantwortliche Unternehmen - in Norditalien ein 90.000 m großes Terminal ein und plant, die Zahl seiner Spezialwaggons im Laufe der kommenden vier Jahre auf 1.855 zu verdoppeln.



HAFENARBEITER

Privatisierungspläne für indische Häfen

Die indische Regierung hat sich zur Förderung einer selektiven Privatisierung in der Hafenvirtschaft entschlossen.

Ein von der Regierung eingesetzter Ausschuss sprach sich in seinem jüngst vorgelegten Bericht für die Beibehaltung der Kontrollen für Hafentarbeiterlöhne und Umschlagsgebühren aus.

Möglicherweise werden für die Arbeitnehmer im privatisierten Sektor Mindestlöhne festgesetzt.

Von der derzeit vorherrschenden Tendenz zu einer willkürlichen Versteigerung von Hafenbetrieben unterscheidet sich die indische Initiative durch ihr Bestreben, die Privatisierungen auf Bereiche zu beschränken, in denen die angebotenen Dienste durch

Modernisierung verbessert werden könnten.

Man kann nur hoffen, daß die vom Regierungsausschuß in seinem Bericht vertretene, ausgewogene Haltung Unterstützung findet. Bis die Frage der Gebühren und Lohnkontrollen geklärt ist, will die Regierung einzelnen Häfen schon einmal die Privatisierung eines Teils ihrer Einrichtungen erlauben.

Rio-Plata-Sitzung in Buenos Aires

Am 1. Oktober fand in Buenos Aires die erste Sitzung der Hafentarbeiter vom Rio Plata statt. Vertreter von fünf der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aus Argentinien und Uruguay nahmen daran teil.

Zur Diskussion standen gemeinsame Probleme und ein Vergleich der Gesetz-

gebung in den beiden Ländern. Außerdem wurde über die geplante Freihandelszone für die Länder im südlichen Lateinamerika - MERCOSUR - beraten. Die Sitzungsteilnehmer unterstrichen die Notwendigkeit einer Berücksichtigung der Interessen der Transportarbeiter in dieser Frage.

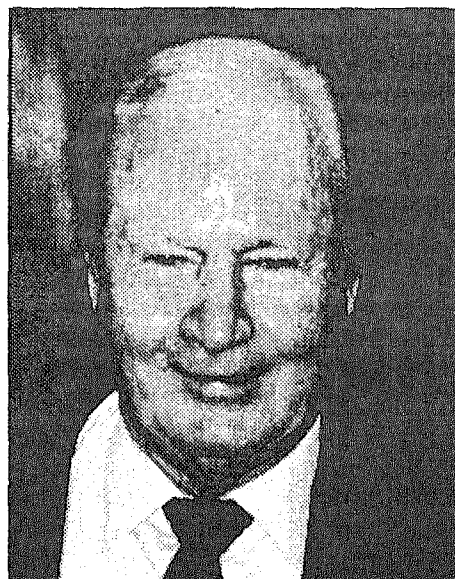
Die anwesenden Delegierten sprachen sich übereinstimmend für regelmäßige Sitzungen zu lateinamerikanischen Fragen, u. a. der wirtschaftlichen Integration, aus und empfahlen die Einberufung einer weiteren Konferenz im Laufe der nächsten sechs Monate, möglicherweise in Uruguay.



LEUTE

John Bowers wurde auf dem 48. Kongreß seiner Gewerkschaft in San Juan (Puerto Rico) im Amt des Präsidenten der US-International Longshoremen's Association (ILA) bestätigt. Als Nachfolger von Walter Sullivan wurde **Robert E. Gleason** zum Sekretär/Kassenwart der ILA gewählt. Gleason war bisher Sekretär/Kassenwart für den Gewerkschaftsbezirk Atlantikküste.

Auf seiner Sitzung am 15. und 16. Oktober in London ernannte der Vorstand **David Cockroft** zum dritten Stellvertretenden ITF-Generalsekretär. Cockroft ist seit Juni 1985 für die ITF tätig und übernahm zu seinen Aufgaben als Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung nach und nach auch die Funktionen des Sekretärs der Hafentarbeitersektion sowie der Sektionen Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste.



John Bowers

Im August wählte die Delegiertenkonferenz der Amalgamated Transport and General Workers' Union von Uganda

Joseph K. Katende zu ihrem Generalsekretär. Er war zuvor 10 Jahre lang nationaler Kassenwart der Gewerkschaft und wurde vor kurzem als Arbeitnehmervertreter in das Beschlußgremium des Arbeitsgerichts bestellt. In dieser Funktion war er bereits mit seinem ersten Fall befaßt. Auf dem ITF-Kongreß in Florenz wurde Katende im vergangenen Jahr in den Sektionsausschuß Straßentransport sowie den Ausschuß für öffentlichen Personennahverkehr gewählt. Neuer nationaler Kassenwart der Gewerkschaft ist **Patric Mwesigwa**.

Jack Adams wurde zum Stellvertretenden Generalsekretär der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) gewählt. Er ist damit Nachfolger von Bill Morris, dem designierten neuen TGWU-Generalsekretär.

ITF kümmert sich um gestrandete Fischer

Einen außergewöhnlichen Schritt unternahm die ITF mit der Heimschaffung der verzweifelten Besatzung eines Fangbootes, nachdem ihr Arbeitgeber verschwunden war und die Leute ihrem Schicksal überlassen hatte.

Die aus Seeleuten aus Nigeria, Ghana und Bulgarien bestehende Besatzung der in Nigeria registrierten *Peace* saß seit September 1990 im schottischen Ullapool fest (vergl. **ITF-Nachrichten** September 1991).

Größerer Sicherheitsabstand für U-Boote

Im Anschluß an die offizielle Untersuchung des Untergangs des Fischtrawlers *Antares* vor der schottischen Westküste im November 1990 (vergl. **ITF-Nachrichten** November/Dezember 1990) wurde bekannt, daß U-Boote in britischen Gewässern künftig einen größeren Sicherheitsabstand zu Fischereifahrzeugen halten müssen.

Als Unfallursache bezeichnete die Untersuchungskommission "menschliches Versagen" von seiten der Offiziere an Bord des atomgetriebenen U-Boots HMS *Trenchant*. Die vierköpfige Besatzung des Trawlers kam ums Leben, nachdem sich das U-Boot in seinen Netzen verfangen und es unter Wasser gezogen hatte.

Die *Antares* war nur das letzte in einer langen Reihe von Fischereifahrzeugen, deren Untergang allen Anzeichen nach durch U-Boote verursacht wurde, die sich in ihren Netzen verfangen hatten.

Verschiedene Trawler-Bemannungen überlebten Vorfälle, bei denen ihre Fahrzeuge kilometerweit rückwärts gezogen wurden, bis die Netze rissen oder das Schiff kenterte, während andere Fischer davon berichten, wie ihre Boote von unerwarteten Wellen überspült wurden.

Einer Empfehlung der Untersuchungskommission folgend erklärte ein Staatssekretär im britischen Verteidigungsministerium, alle U-Boote sollten eine vorgeschriebene Sicherheitszone von 3.000 Metern rund um ein Fischereifahrzeug respektieren. Der neue Sicherheitsabstand tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Das Schiff gehört seit Juli 1990 dem nigerianischen Geschäftsmann S. Ojetu. Seit Januar 1991 hatte die Besatzung keine Heuern mehr erhalten, im Mai gingen ihr die Lebensmittel aus. Bis die ITF eingriff und neue Vorräte kaufte, mußten die Seeleute bei der Bevölkerung des Ortes um Nahrung betteln.

Im August traf sich Ojetu in Schottland mit den verärgerten Fischern. Er versprach ihnen Geld, reiste dann aber am Freitag, den 23. August ab, und ward nicht mehr gesehen.

Die ITF versuchte, über die nigerianische Botschaft in London mit dem Reeder in Kontakt zu treten, allerdings erfolglos.

Am 3. Oktober übernahm der Agent des Reeders die Kosten für die Heimschaffung von drei der sechs bulgarischen Offiziere - die wie Ojetu aus Westafrika stammenden Nigerianer und Ghanaer an Bord blieben zurück.

Also wandte sich die ITF an die Botschaften Nigerias und Ghanas und bat um Unterstützung bei der Heimschaffung der Seeleute. Diese waren auch dazu bereit, erwarteten von den Betroffenen jedoch die Rückerstattung aller vorgelegten Gelder innerhalb von 30 Tagen nach ihrer Rückkehr nach Nigeria bzw. Ghana.

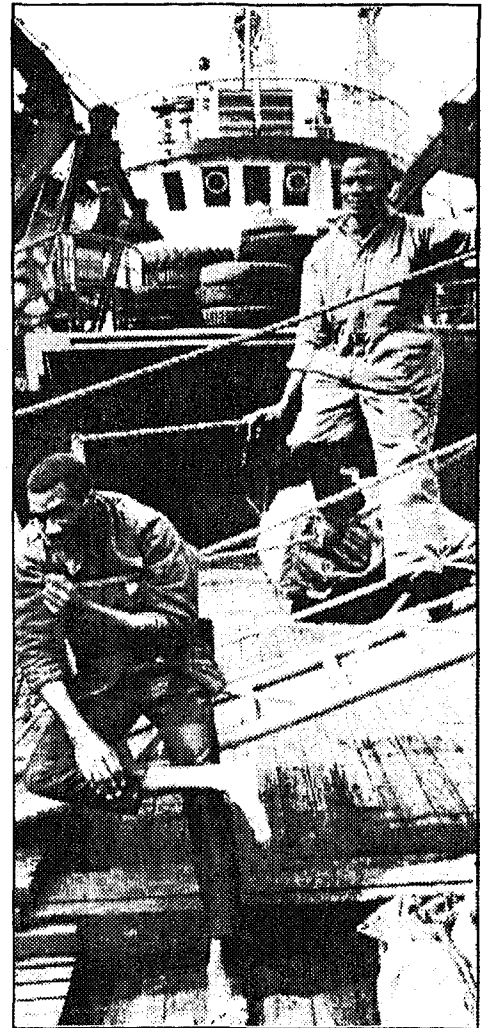
Angesichts derart außergewöhnlicher Umstände, unter denen die Besatzung ganz offensichtlich schwer gelitten hatte, war ITF-Generalsekretär Harold Lewis der Meinung, daß die Männer wenigstens nicht auch noch für diese schreckliche Erfahrung zur Kasse gebeten werden sollten. Also sorgte die ITF im Oktober auf

Sierra Leone schützt seine Fischbestände

Ein 500-Tonnen-Fischereischutzschiff, das die 200-Meilen-Zone vor der Küste des westafrikanischen Staates Sierra Leone kontrolliert, hat in Erfüllung seines Auftrags, die reichen Fanggründe des Landes zu schützen, in diesem Jahr bereits mehr als 22.000 km zurückgelegt.

Das Schiff ist Kernstück des Meeresschutzdienstes, den das Land am 14. Januar ins Leben rief.

Das zu 51 Prozent von der Regierung Sierra Leones kontrollierte und zu 49 Prozent im Besitz ausländischer Investo-



Besatzungsmitglieder an Bord der *Peace*

eigene Kosten für die Heimschaffung der drei Nigerianer, zwei Ghanaer sowie der verbleibenden drei Bulgaren.

Der einzige, dem diese traurige Gelegenheit Glück gebracht hat, ist Besatzungsmitglied Harrison Megbagandhu, der freiwillig in Ullapool zurückblieb, bei der Frau (Audrey), die er dort während seines unfreiwillig langen Aufenthalts kennengelernt und inzwischen geheiratet hat.

ren befindliche Unternehmen Maritime Protection Services Sierra Leone Ltd (MPSSL) wurde gegründet, um die Fischbestände Sierra Leones zu bewirtschaften und zu gewährleisten, daß das Land mit seinen Fischen einen angemessenen Ertrag erwirtschaften kann.

Obwohl noch nicht einmal ein Jahr alt, kann das Programm außerordentliche Erfolge vorweisen: MPSSL hat bereits Einnahmen in Höhe von etwa einer

Forts. auf Seite 28

... Meeresschutz in Sierra Leone

Forts. von Seite 27

Million US-Dollar an die Regierung weitergeleitet und könnte seine Einnahmen nach Angaben des Geschäftsführenden Direktors Richard Blacksley noch erheblich steigern, wenn Verfahren gegen die 15 derzeit festgehaltenen Fischereifahrzeuge eingeleitet werden.

Fanglizenzen werden nur an Schiffe vergeben, die internationalen Normen

entsprechen. Insgesamt 68 Schiffe konnten die Anforderungen der Behörden erfüllen und sich inzwischen bei MPSSL registrieren lassen. Dies steht in deutlichem Kontrast zu der Situation des Jahres 1989, als 169 Schiffe in den Gewässern Sierra Leones illegal Fischfang betrieben und dabei nur 100.000 Dollar in die staatlichen Kassen abführten.

Auch die selbständigen Fischer des

Landes, die von einer deutlichen Zunahme der Fischbestände in ihren traditionellen Fanggründen berichten, sind voll des Lobes für die vorteilhaften Auswirkungen des Programms. Kleine Fischereibetriebe decken 96 Prozent der inländischen Nachfrage nach Fisch zum direkten Verzehr.

TODESFÄLLE

Egil Halvorsen, ehemaliger Vorsitzender der norwegischen Eisenbahnergewerkschaft, starb am 9. September im Alter von 77 Jahren. Erstmals wurde Halvorsen im Jahre 1938, nur drei Jahre nach Aufnahme seiner Tätigkeit bei der Bahn, in den Vorstand der Gewerkschaft gewählt - ein früher Hinweis auf seine spätere Karriere. Auch als die Gewerkschaft während der deutschen Besetzung im Krieg in den Untergrund gehen mußte, blieb er Mitglied des Vorstands und wurde im Juni 1944 wegen seiner "illegalen" Tätigkeit inhaftiert. 1945 nahm er seine gewerkschaftliche Laufbahn wieder auf und half beim Wiederaufbau der Eisenbahnergewerkschaft. Bis zu seiner Wahl zum Stellvertretenden Vorsitzenden im Jahre 1962 war er als Leiter der Bildungsabteilung tätig. Nach dem Tod von Emil Evardsen wurde Halvorsen zum Vorsitzenden gewählt. Dieses Amt hatte er bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand im Jahre 1976 inne. Neben seinen Aufgaben bei der Eisenbahnergewerkschaft verfolgte Halvorsen noch eine große Zahl weiterer politischer und kultureller Interessen. Darüber hinaus war er auch auf der übergeordneten Ebene der norwegischen Gewerkschaftsbewegung



Egil Halvorsen

tätig, u. a. im Rahmen der Nordischen Eisenbahnergewerkschaft, des Staatsangestelltenkartells und des Gewerkschaftsdachverbandes LO. Bei der ITF war Halvorsen viele Jahre lang hoch angesehenes Mitglied des Sektionsausschusses Eisenbahn. 1977 wurde ihm auf dem Kongreß

in Dublin in Anerkennung seiner Verdienste um die internationale Gewerkschaftsbewegung die ITF-Goldnadel überreicht.

D. V. Ramiah, Präsident der Visakhapatnam Port Employees' Union in Indien, verstarb am 17. Juli. Ramiah war auch auf der Ebene des Gewerkschaftsdachverbandes HMS tätig und nahm an zahlreichen nationalen und internationalen Sitzungen teil.

Eric De Swaef, ein führendes Mitglied des Redaktionsteams bei der IBFG-Zeitung Freie Gewerkschaftswelt, verstarb am 27. September im Alter von nur 58 Jahren. Im Laufe seiner fast 30jährigen Tätigkeit für den IBFG gewann De Swaef als für die Beziehungen zur französischsprachigen Presse zuständiger Mitarbeiter des IBFG viele Freunde in der belgischen ebenso wie in der ausländischen Presse. In einem Nachruf nannte IBFG-Generalsekretär John Vanderveken De Swaef einen außergewöhnlichen Journalisten, der seinen Bleistift mit aller Energie in den Dienst der Gewerkschaftsbewegung gestellt hatte.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

5.-7. Nov.

Lateinamerikanische Binnenschiffahrtskonferenz

Porto Alegre
(Brasilien)

20. November

Regionalausschuß für europäische Hafentarbeiter

London

22./23. November

Ausschuß für die Kreuzschiffahrt

Athen

25./26. November

Regionalausschuß für europäische Seeleute

Athen

3.-5. Dezember

Lateinamerikanische Straßentransportarbeiterkonferenz

Mar del Plata
(Argentinien)



Angriff auf Gewerkschaften bei Air New Zealand

Im September entließ Air New Zealand 130 Mitarbeiter des Verpflegungspersonals am Boden und stellte statt dessen nicht gewerkschaftlich organisierte Arbeitnehmer ein. Die Rücksichtslosigkeit, mit der diese Entlassungen vollzogen wurden, ist ein typisches Beispiel dafür, wie sich die Arbeitgeber aufgrund der neuen scharfen Anti-Gewerkschaftsgesetze in Neuseeland über grundlegende Gewerkschaftsrechte hinwegsetzen können. Das Gesetz zur Regelung der Beschäftigungsverträge (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1991 und Juni/Juli 1991) bedeutet eine erhebliche Einschränkung des Streikrechts bzw. jeder anderen Form kollektiver Maßnahmen. Als sich Mitglieder des Kabinenpersonals weigerten, mit den Ersatzkräften zusammenzuarbeiten, wurden ihnen Streikmaßnahmen zur Unterstützung ihrer entlassenen Kollegen gerichtlich untersagt.

Nach Angaben von Fred Anderson, dem Sekretär der der ITF angeschlossenen Airline Stewards and Hostesses of

New Zealand Industrial Union of Workers "stellt das Gesetz im Grunde genommen den Versuch dar, den Arbeitnehmern die Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft zu verleißen. Dies trat nirgends deutlicher zu Tage als bei Air New Zealand, die die Mehrzahl unserer Mitglieder bei den Bodenstewards mit einer Kündigungsfrist von 15 Minuten entließ und ihnen ihre Abschlagszahlungen auszahlte, ohne sich an die im Rahmen der Vereinbarung über die Freisetzung von Arbeitskräften vorgesehenen Konsultationsverfahren zu halten ... Aufgrund des neuen Gesetzes können alle direkten Unterstützungsaktionen mit Vergeltungsmaßnahmen beantwortet werden. Ein Streik ist nur möglich, wenn wir unseren Beschäftigungsvertrag erneuern."

Mit dem Gesetz wird den Gewerkschaften jegliche rechtliche Grundlage und die Anerkennung im Rahmen der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen entzogen. Es erlaubt den Arbeitgebern

die Entlassung jeder beliebigen Gruppe von streikenden Arbeitnehmern und die Mißachtung aller getroffenen Vereinbarungen. Die Bemühungen der Gewerkschaft, gerichtlich gegen das Unternehmen vorzugehen, sind bisher gescheitert.

Die ITF protestierte gegenüber der neuseeländischen Regierung gegen die Entlassungen ebenso wie gegen die gewerkschaftsfeindlichen Bestimmungen des neuen Gesetzes. ITF-Generalsekretär Harold Lewis erklärt:

"Das Gesetz zur Regelung der Beschäftigungsverträge ist eine Charta für Gewerkschaftsfeinde. Es stellt eine ernstzunehmende Verletzung grundlegender Gewerkschaftsrechte dar und ist Anlaß zu tiefer Beunruhigung in der internationalen Gewerkschaftsbewegung. Wir haben diese Angelegenheit im Europäischen Gewerkschaftsbund ebenso wie vor der EG-Kommission zur Sprache gebracht, da es sich unserer Meinung nach um unlauteren Wettbewerb aufgrund repressiver Arbeitspraktiken handelt."

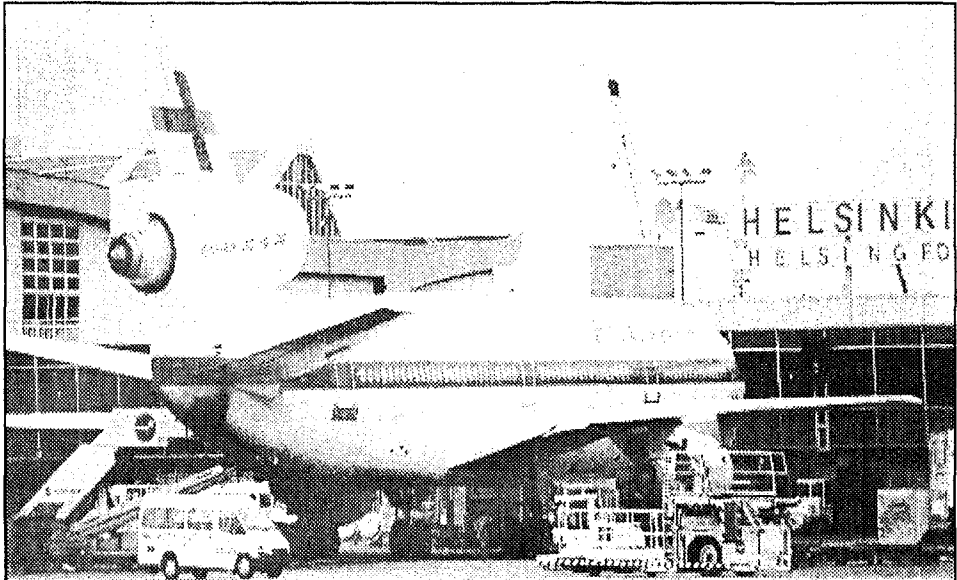
Streik gegen Steuerpläne in Finnland

Wegen eines Streiks konnte am 17. September kein **Finnair**-Flug in Finnland starten.

Die der ITF angeschlossene Luftverkehrsgewerkschaft protestierte damit gegen Pläne der Regierung für die Einführung einer Reisesteuer auf alle Flüge von Finnland aus. Die Gewerkschaft ließ die ankommende Flüge wie gewöhnlich abfertigen, sorgte aber dafür, daß keine Finnair-Maschine das Land verließ.

Unter den Regierungen läßt sich eine zunehmende Tendenz zur Erhebung von Fluggast- bzw. Reisesteuern feststellen. Die australische Regierung verdoppelte vor kurzem die internationale Abflugsteuer. Der Generaldirektor des internationalen Luftverkehrsverbandes IATA, Dr. Gunter Eser, warnte vor kurzem:

"Die zunehmende Belastung durch die von den Regierungen in letzter Zeit erhobenen Steuern könnte der Luftverkehrswirtschaft einen tödlichen Schlag versetzen... In einer Zeit, in der sich die Luftverkehrswirtschaft großen Schwierigkeiten gegenüber sieht, drängen die Regierungen bei den Fluggesellschaften auf nied-



Bestreiktes Flugzeug auf dem Flughafen von Helsinki

rigere Tarife, nur um ihnen dann neue Steuern und Gebühren aufzuerlegen."

Der Streik in Finnland hat offensichtlich zur Aufschiebung der endgültigen Entscheidung über die Steuer geführt.

Tuomo Oksanen von der Luftverkehrsgewerkschaft: "Jetzt hoffen wir darauf, daß die Regierung mehr Phantasie beweist und etwas anderes als eine Steuer auf die Fluggäste vorschlägt."

Privatisierungsvorbereitungen bei Olympic: Verrat an Arbeitnehmerrechten

Im Rahmen ihres Privatisierungsprogramms für Olympic Airways und andere Unternehmen des staatlichen Sektors verkauft die griechische Regierung die Arbeitnehmerrechte.

Im Vorfeld der für die zweite Jahreshälfte 1991 geplanten Privatisierung zog sich Olympic offiziell bereits im August 1991 aus dem öffentlichen Sektor zurück. Gespräche mit bisher ungenannten europäischen und außereuropäischen Fluggesellschaften, die an einem 49%igen Aktienanteil an dem Unternehmen interessiert sind, wurden bereits aufgenommen.

Nach Angaben der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der lizenzierten Flugzeugtechniker (ETEM&P) deuten jüngste Erklärungen des Ministers für Handel und Industrie, Andrianopoulos, darauf hin, daß die Regierung auch bereit ist,

ausländischen Käufern einen Mehrheitsanteil an der Fluggesellschaft zu überlassen. Als Anreiz für Investoren soll das Versprechen dienen, daß "die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen natürlich unabhängig von Zeitpunkt und Form dieser Privatisierungen Veränderungen unterworfen wären."

Ministerpräsident Mitsotakis begann unterdessen einen Rundumschlag gegen die gesetzlich garantierten Arbeitnehmerrechte. Vor kurzem erklärte er: "Heute gibt es in Griechenland keine speziellen Arbeitnehmerrechte."

Dies scheint auf jeden Fall für die Beschäftigten bei Olympic Airways zu gelten. Laut einer sehr ungewöhnlichen neuen Gesetzesverordnung muß die Gewerkschaft im Falle eines unternehmensweiten Streiks bei Olympic der Geschäftslei-

tung der Fluggesellschaft pro Schicht 2.000 Beschäftigte zur Verfügung stellen!

Der Vorsitzende der ETEM&P, J. Georgopoulos, erklärt:

"Das gesetzliche Streikrecht steht bei Olympic heute nur noch auf dem Papier ... Diese Angriffe bereiten den Weg für die Aufhebung grundlegender Arbeitnehmerrechte, die in jahrezehntelangen Kämpfen durchgesetzt wurden. Mit größter Beunruhigung stellen die Arbeitnehmer der drei größten staatlichen Unternehmen fest, daß ihre Beschäftigungssicherheit ernsthaft bedroht ist.

Ungeachtet dessen bleiben wir, was die Zukunft der Fluggesellschaft angeht, bei unserer Auffassung, daß der Luftverkehr und Olympic Airways im öffentlichen Sektor bleiben und alle traditionellen Arbeitnehmerrechte erhalten werden sollten."

Französisches Luftfahrtpersonal streikt gegen Umstrukturierungspläne bei Air France

Flugpiloten und Bordingenieure bei Air Inter traten am 23. Oktober im Rahmen einer gewerkschaftlichen Kampagne gegen den Abbau von Arbeitsplätzen für 24 Stunden in den Streik und hinderten so 95 Prozent aller Flüge von Air Inter am Start.

Im vergangenen Jahr waren Air Inter und UTA von Air France übernommen worden, die nun, nachdem sie ihre beiden Wettbewerber auf dem Inlandsmarkt geschluckt hat, mit der Umstrukturierung beginnt. Bis 1993 soll nach Willen von Air France der Name UTA völlig aus der Luftverkehrswirtschaft verschwunden sein. Es wird befürchtet, daß mit der Umstrukturierung der Abbau von etwa 3.000 Arbeitsplätzen einhergehen wird - etwa 8 Prozent der Beschäftigten wären davon betroffen. Nach Angaben des Unternehmens soll der Abbau durch natürlichen Schwund und freiwilliges Ausscheiden von Mitarbeitern erreicht werden.

Die der ITF angeschlossene französische Transportarbeitergewerkschaft FGTE-CFDT, die Arbeitnehmer bei allen drei Fluggesellschaften organisiert, lehnt den Umstrukturierungsplan nachdrücklich ab. Angaben der Gewerkschaft zufolge liegen ihr Dokumente des Unternehmens vor, nach denen die Arbeitsbe-



Nachdem sie ihre inländischen Konkurrenten geschluckt hat, will Air France nun die Arbeitsbedingungen ihres Personals beschneiden.

dingungen u. a. durch Änderungen an der Arbeitszeit sowie die Einführung neuer flexibler Arbeitsmethoden untergraben werden sollen.

Die FGTE fordert eine Anpassung der Beschäftigungsbedingungen aller Arbeit-

nehmer an den höheren Standard bei Air France. Darüber hinaus fordert die Gewerkschaft Garantien hinsichtlich der Arbeitsplatzsicherheit und lehnt eine Einstellung der Geschäftstätigkeit von UTA grundsätzlich ab.

Weltweite Megacarrier im Anmarsch

Möglicherweise steht demnächst der bisher bedeutendste Schritt in Richtung auf die Gründung eines weltweiten Fluggesellschaftsgiganten bevor.

British Airways und der niederländische Carrier **KLM** führen derzeit Gespräche über ein umfassendes Bündnis - selbst eine Fusion wird Berichten zufolge in Betracht gezogen. Resultat eines derartigen Zusammenschlusses wäre der weltgrößte Luftfrachtcarrier und noch besserer Zugang beider Fluggesellschaften zu den wichtigen Flughäfen Heathrow und Schipol. **KLM** besitzt darüber hinaus einen 20%igen Anteil an **Northwest Airlines** (NWA) in den USA. **BA** ist besonders am Zugang zu US-Strecken interessiert. **NWA** gehört zu den US-Fluggesellschaften, die nicht in direktem Wettbewerb zu **BA** stehen.

Nachdem **Air France** ihre beiden inländischen Konkurrenten **UTA** und **Air Inter** geschluckt hat, tritt die Fluggesellschaft nun an die Stelle von **BA** in den Fusionsverhandlungen mit der nationalen belgischen Fluggesellschaft **Sabena**. **British Airways** soll ihre Augen inzwischen auf eine Kontrollmehrheit beim belgischen Charterflugunternehmen **TEA** gerichtet haben, das im September bei einem belgischen Handelsgericht Konkurs anmelden mußte.

SAS, **Swissair** und **Austrian Airlines** wollen sich zu einer strategischen Betriebspartnerschaft zusammenschließen. Ebenfalls mit von der Partie ist voraussichtlich **British Midland Airways**. Drei kleinere unabhängige skandinavische Fluggesellschaften - **Transwede**, **Norway Airlines** und **Sterling Airways** haben die **TransNordic Group** gegründet, um im Wettbewerb mit **SAS** bestehen zu können.

IBERIA-IMPERIUM

Iberia bereitet sich offenbar durch die Vervollständigung ihres südamerikanischen Luftfahrtimperiums mit einem 45%igen Aktienanteil an der kürzlich privatisierten venezuelanischen Fluggesellschaft **Viasa** auf die im nächsten Jahr bevorstehenden 500-Jahr-Feiern der Ankunft des ersten europäischen Transporteurs in der neuen Welt vor. **Iberia** verfügt bereits über Anteile an der chilenischen Fluggesellschaft **Ladeco** (35 Prozent) sowie **Aerolineas Argentinas** (30 Prozent). Sie hat Angebote für Aktienanteile an der dominikanischen Fluggesellschaft **Dominicana de Aviacion**, den **Lineas Aereas Paraguayas** (**LAP**) sowie der Fluggesellschaft **Pluna** in Uruguay vorgelegt. Auch an **Lan Chile** äußerte **Iberia** Interesse.

Die portugiesische Fluggesellschaft **TAP** baut ihrerseits mit Hilfe der brasilianischen **Vasp** eigene Kontakte in Südame-

rika auf. **Vasp** und eine weitere brasilianische Fluggesellschaft, **Trans-Brasil**, wollen sich zu einer neuen Fluggesellschaft zusammenschließen, die **Varig** aus der Spitzenreiterposition als größte brasilianische Fluggesellschaft verdrängen soll. Darüber hinaus denkt **TAP** über ein mögliches Gemeinschaftsunternehmen mit **Varig** nach, das die portugiesischsprachigen Länder Afrikas bedienen soll. Bereits heute verfügt **TAP** über Beziehungen zur angolanischen Fluggesellschaft **TAAG**.

NEUES VOM LUFTVERKEHR



ANGEBOTE FÜR PAL

British Airways ist ebenso wie die US-Fluggesellschaften **Northwest** und **UAL** daran interessiert, ein Angebot für **Philippine Airlines** (**PAL**) vorzulegen, die bis Ende Januar 1992 privatisiert sein soll. Dabei wird die philippinische Regierung die 520 Mio. US-Dollar Schulden ihrer nationalen Fluggesellschaft zu ihren eigenen Auslandsschulden in Höhe von 29,6 Mrd. US-Dollar hinzuschlagen.

Weitere Konkurse unter den US-Fluggesellschaften führten erneut zu Übernahmen und zum Abbau von Arbeitsplätzen. Durch den Verkauf des größten Teils des Flugbetriebs von **PanAm** an **Delta** werden noch einmal 3.900 Arbeitsplätze verlorengehen. Bereits im August hatte **PanAm** ihren Personalbestand um etwa 5.000 auf 17.300 Mitarbeiter reduziert. Die Übernahme durch **Delta** gilt als die mit dem geringsten Verlust an Ar-

beitsplätzen verbundene Lösung. Die Abmachungen sehen zur Zeit die Schließung von **PanAm's** Wartungseinrichtungen in New York vor. Allerdings weist die der **ITF** angeschlossene **Transport Workers' Union** darauf hin, daß **Delta** nicht über ausreichend Kapazitäten verfügt, um alle notwendigen Wartungsarbeiten auszuführen, und verhandelt daher über die Weiterführung eines Teils bzw. des gesamten Wartungsbetriebs.

USAir, die derzeit die Möglichkeiten sowohl für ein Bündnis mit **Air Canada** als auch für den Kauf eines Teils von **Continental Airlines** prüft, fordert von ihren Beschäftigten einen Lohnverzicht von bis zu 20 Prozent. Die Fluggesellschaft hat ihren Personalbestand bereits um etwa 7.000 Mitarbeiter reduziert. **Continental Airlines** gab 890 Entlassungen sowie Gehaltskürzungen für leitende Mitarbeiter bekannt.

Nach vier Jahren ergebnisloser Verhandlungen konnte das Kabinenpersonal bei der US-Fluggesellschaft **UAL** endlich einen neuen Beschäftigungsvertrag abschließen. Die Einkommen des **UAL**-Kabinenpersonals liegen etwa 12 Prozent unter denen ihrer Kollegen bei **Delta** und **American Airlines**. Viele Mitglieder des Kabinenpersonals bei **UAL** haben seit 1986 keine Gehaltserhöhung bekommen. Die der **ITF** angeschlossene **Association of Flight Attendants** (**AFA**) konnte das Unternehmen an den Verhandlungstisch zwingen, nachdem sie bereits mit den Vorbereitungen für Streikmaßnahmen begonnen hatte. Andere Gewerkschaften hatten zu verstehen gegeben, daß sie Maßnahmen der **AFA** unterstützen würden. **AFA**-Vizepräsident **Fred Casey** erklärt:

„Es war der richtige Zeitpunkt. Das Unternehmen wußte, daß es nun zahlen mußte.“ Der neue Vertrag sieht neben einer sofortigen Gehaltserhöhung für das **UAL**-Kabinenpersonal um 6 Prozent sowie weiteren Anhebungen um 4 Prozent im Jahr während der nächsten fünf Jahre Verbesserungen bei Renten und anderen Leistungen vor.

ARBEITSPLATZABBAU IN KANADA

Während die Verhandlungen mit den USA über den „offenen Himmel“ beginnen, reduzieren die kanadischen Fluggesellschaften ihren Personalbestand. **Air Canada** plant bis Januar 1992 den Abbau von 900 Arbeitsplätzen, dem auch 200 Mitglieder des fliegenden Personals zum Opfer fallen werden. **Canadian Airways International** wollen ihren Personalbestand bis Jahresende um 465 Mitarbeiter verringern. Bereits nach der Übernahme von **Wardair** im Jahre 1989 hatten **CAI** 2.900 Mitarbeiter entlassen.

Arbeitsplätze bedroht - Peruanisches Kabinenpersonal bittet um Unterstützung

Trotz der geplanten Expansion droht 22 Mitgliedern des Kabinenpersonals bei der staatlichen peruanischen Fluggesellschaft der Verlust ihres Arbeitsplatzes.

Am 5. Juli dieses Jahres rief die peruanische Regierung den "Notstand" in dem Unternehmen aus und bevollmächtigte die Direktoren von AeroPeru, gegebenenfalls Entlassungen vorzunehmen.

Die der ITF angeschlossene Luftverkehrsgewerkschaft Sindicato de Tripulantes de la Empresa de Transporte Aereo del Perú SA in Lima wandte sich unverzüglich an die Direktoren, die ihr versicherten, daß kein Mitglied des Kabinenpersonals seinen Arbeitsplatz verlieren werde. Diese Position behielt das Unternehmen auch auf anschließenden Sitzungen bei.

Die Zusagen des Unternehmens stützten sich auf die Tatsache, daß im Bereich des Kabinenpersonals *Personalmangel* herrsche - die Entlassungen sollten vor allem die Verwaltung und das Bodenpersonal des Unternehmens treffen.

Daneben gab es bei AeroPeru Pläne für eine umfangreiche Expansion. Am 9. August erklärte Generaldirektor Raúl Burneo Seminario gegenüber einer Vollversammlung der Mitarbeiter des Unternehmens, daß anstelle alter Maschinen des Typs F28 zwei Flugzeuge vom Typ Boeing 737 angemietet werden sollten. Ab Mitte September, so hoffe das Unternehmen, werde eine "finanziell interessante" Vereinbarung über den Betrieb von Großraumflugzeugen in Kraft sein. Außerdem stehe es in Verhandlungen über ein Gemeinschaftsunternehmen mit der brasilianischen Fluggesellschaft VASP.

Doch auf das Kabinenpersonal wartete ein Schock: Als vor kurzem die Freisetzung bekanntgegeben wurden, standen auch 22 Mitglieder des Kabinenpersonals auf der Liste.

Noch härter traf sie die Tatsache, daß inzwischen 11 neue Mitarbeiter eingestellt und 35 ehemalige Verwaltungsangestellte intern als Kabinenpersonal angeworben wurden. Für ein Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten erscheint es etwas ungewöhnlich, neue Mitarbeiter einzustellen. Wenn jedoch

im gleichen Sektor Entlassungen vorgenommen werden, dann ist dies ein ganz außerordentlicher Vorgang und widerspricht allen gewerkschaftlichen Grundsätzen im Hinblick auf Entlassungen.

In diesem Fall handelt es sich bei fünf der Entlassenen um Gewerkschaftsvertreter, wodurch die Maßnahme des Unternehmens sofort weit finstere Züge annimmt. Man könnte fast den Eindruck gewinnen, es handele sich um eine Diskriminierung von Gewerkschaftsvertretern, die einen Verstoß gegen IAO-Übereinkommen 87 über Vereinigungsfreiheit darstellen könnte.

"Wir bitten um die internationale Unterstützung aller der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, um die Umsetzung dieser in jeder Hinsicht ungerechten Maßnahmen zu verhindern," erklärte der Generalsekretär der Gewerkschaft, Jorge Chavez Montoya, in einem Schreiben an die ITF.

Chavez bittet um Protestnoten an die Adresse folgender Persönlichkeiten (jeweils mit Kopien an das ITF-Sekretariat und an den Sindicato de Tripulantes de la Empresa de Transporte Aereo del Perú SA, Av. Arnaldo Márquez no. 2286, Jesús María, Lima 11, Peru):

Sr. Alberto Fujimori
Präsident der Republik
s/n Palacio de Gobierno
Lima
Peru

Sr. Alfonso de los Heros
Arbeitsminister
s/n Av. Salaverry
Jesús María
Lima
Peru

Sr. Jaime Yoshiyama Tanaka
Minister für Verkehr und Kommunikation
800 Av. de 28 Julio
Lima
Peru

Sr. Alberto Sacio Leon
Vorstandsvorsitzender bei AeroPeru
Av. José Pardo 601 Miraflores
Lima
Peru

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