

POSITIVE SCHRITTE IN RICHTUNG AUF EINE EUROPÄISCHE VERKEHRSPOLITIK

Eine erstaunliche Wende in der Einstellung der europäischen Regierungen zur Verkehrspolitik im Vergleich zu noch vor ein paar Jahren wurde auf der vom Europäischen Parlament und der EG-Kommission organisierten paneuropäischen Verkehrskonferenz vom 29. bis zum 31. Oktober in Prag deutlich.

Spürbarster Beweis hierfür waren die verärgerten Proteste der Vertreter der Arbeitgeber im Straßenverkehr am Ende der Sitzung, denen ihrer Meinung nach keine angemessene Gelegenheit zur Darstellung ihrer Standpunkte gegeben worden war.

WENIGER STRASSE ZUGUNSTEN DER SCHIENE

In fast jedem Redebeitrag auf der Konferenz, zu der über 500 Teilnehmer aus den Ländern der Europäischen Gemeinschaft, der EFTA und Osteuropas zusammengekommen waren, wurde die Notwendigkeit einer koordinierten Verkehrsplanung und eines verstärkten Ausbaus des Schienenverkehrs, der Binnen- und der Küstenschiffahrt hervorgehoben. Das für Verkehr zuständige Mitglied der EG-Kommission, Karel van Miert, setzte im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung ein Signal mit der Feststellung, daß der Straßenverkehr "zu billig" sei.

"In den meisten EG-Ländern übersteigen die Kosten für Bau und Instandhaltung des Straßennetzes bei weitem die Einnahmen aus der Besteuerung der Straßenbenutzer, und kein Land erhebt Gebühren für die verursachten Umweltschäden. Eine Harmonisierung der Treibstoff- und Kraftfahrzeugsteuern in Europa auf dem höchsten Niveau wäre zumindest ein Anfang," erklärte er. Maßnahmen wie z. B. die elektronisch gesteuerte Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren könnten erforderlich sein, um den privaten Autoverkehr zu beschränken und damit der Verkehrsüberlastung in städtischen

Bereichen entgegenzuwirken.

Ungewöhnlich große Aufmerksamkeit wurde auch der Nutzung des kombinierten Verkehrs gewidmet. Diese Frage hatte durch die jüngsten Transitvereinbarungen zwischen der EG auf der einen sowie Österreich und der Schweiz auf der anderen Seite besonderes Gewicht bekommen, da diese beiden Länder einen großen Teil des Schwerlastverkehrs auf Sonderzügen befördern. Praktisch jeder europäische Verkehrsminister unterstrich im Zusammenhang mit einem der zahlreichen Punkte auf der Tagesordnung der Konferenz die Bedeutung, die die Regierungen einem europaweiten Ansatz bei der Verkehrsplanung beimessen. Daß sich dies nicht allein auf den EG-Raum beschränken dürfe, wurde durch Beiträge zur festen Verbindung zwischen Dänemark und Schweden über den Öresund sowie die Notwendigkeit eines Ausbaus der Eisenbahnverbindungen über die UdSSR zum Pazifik und in den Nahen Osten hervorgehoben. Weitere Diskussionsthemen waren die Finanzierung und Verwirklichung neuer Infrastrukturprojekte im Verkehrsbereich (neben den Regierungen hatten die Arbeitgeber in der europäischen Bauwirtschaft die bei weitem größte Delegation zu der Konferenz entsandt); die Probleme im Zusammenhang mit der Überlastung des Luftraums und der Flughäfen, die den europäischen Fluggesellschaften erhebliches Kopfzerbrechen bereiten; sowie die Umwelt- und Sicherheitsaspekte der Verkehrspolitik.

Forts. auf Seite 2

Dezember 1991

ITF trifft niederländische
Verkehrsministerin (S. 5)

Zivilluftfahrt
Flug-/Dienstzeiten (S. 6)

Leute (S. 10)

Hafenarbeiter
Europäische Hafenarbeitercharta (S. 11)

Fischer
Riskanter Beruf (S. 12)

Binnenverkehr
Binnenschiffahrtskonferenz
in Lateinamerika (S. 15)

Fremdenverkehrsdienste
Viajes Mellá (S. 16)

Seeleute
Billigflaggenseminar in Budapest (S. 17)

Todesfälle (S. 24)

Bevorstehende Sitzungen (S. 24)

FROHES FEST!

Die *ITF-Nachrichten* wünschen allen ihren Lesern ein Frohes Weihnachtsfest und alles Gute für das Neue Jahr. Unser besonderer Dank gilt allen angeschlossenen Gewerkschaften und Inspektoren, die uns während des vergangenen Jahres Beiträge zugeschickt haben. Wir hoffen, diese gute Zusammenarbeit auch im kommenden Jahr fortsetzen zu können!

Unsere nächste Ausgabe wird Ende Januar 1992 als kombinierte Ausgabe für Januar und Februar erscheinen.

Forts. von Seite 1

Sträflich vernachlässigt wurden auf der Konferenz die Sozialpolitik und die Rolle der Transportarbeiter in der Verkehrsplanung. Das Sekretariat des Europäischen Parlaments, das für die Organisation der Konferenz verantwortlich war, versuchte diesen Mangel auszugleichen, indem es dem als Vertreter der ITF teilnehmenden Stellvertretenden Generalsekretär David Cockroft im Rahmen der abschließenden Podiumsveranstaltung Gelegenheit zur Abgabe einer kurzen Erklärung zu sozialen Fragen gab. Allerdings hatten die Verantwortlichen nicht mit der gewerkschaftsfeindlichen Einstellung der britischen Regierung gerechnet, deren Verkehrsminister Malcolm Rifkind auf dieser Veranstaltung den Vorsitz führte und anstelle der Gewerkschaften einer Reihe von Sprechern verschiedener führenden Umweltorganisationen das Wort erteilte.

PRAGER ERKLÄRUNG

Die Abschlußveranstaltung war der Verabschiedung der sogenannten "Prager Erklärung über eine europaweite Verkehrspolitik" gewidmet. Die auf der Konferenz zahlreich vertretenen zwischenstaatlichen Organisationen im Verkehrsbereich hatten den Entwurf dieser Erklärung in weiten Teilen bereits im Vorfeld der Veranstaltung erarbeitet. Die Erklärung verweist auf die Notwendigkeit eines wirtschaftlichen, sicheren und umweltfreundlichen Verkehrssystems, ruft nach dem Wiederaufbau der Infrastruktur und einer Umstrukturierung der Verkehrswirtschaft in den Ländern Mittel- und Osteuropas und äußert sich besorgt über "dramatische Entwicklungen, die zu einer schweren Krise und zum möglichen Zusammenbruch der europäischen Verkehrssysteme führen könnten, die unannehmbar hohe Zahl von Opfern bei Verkehrsunfällen sowie die zunehmend negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit der Bevölkerung." Sie ruft nach Verabschiedung einer europaweiten Verkehrspolitik durch alle Regierungen, die sich auf folgende Punkte stützen sollte (Hervorhebungen durch die Redaktion):

*marktwirtschaftliche Grundsätze und *fairen Wettbewerb*;

*ein angemessenes europäisches Infrastrukturnetz, das über rein nationalstaatliche Konzepte hinausgeht;

*Maßnahmen zur Beschränkung des Zuwachses beim Verkehrsaufkommen und der Verkehrsüberlastung durch Ausbau des verkehrsträgerübergreifenden und kombinierten Verkehrs unter Mit-



Pan-Europäische Verkehrskonferenz in Prag

einbeziehung der verschiedenen Verkehrsträger und zunehmender Berücksichtigung der externen Kosten;

*Umweltschutz, rationalen Energieverbrauch, Verkehrssicherheit und Verbesserung der Arbeitsbedingungen;

*einen freien Luftverkehrsmarkt und ein effizientes Flugsicherungssystem;

*Freizügigkeit der internationalen Schifffahrt bei ausreichenden Sicherheitsgarantien, gleichwertigen Arbeitsbedingungen sowie Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltverschmutzung;

*den zunehmenden Einsatz von Informationstechnologien im Verkehr.

SOZIALPARTNER ...

Die Schlußansprache auf der Konferenz hielt Gunther Lüttge, sozialdemokratischer Europaparlamentsabgeordneter aus der Bundesrepublik Deutschland, von dem die Idee zur Einberufung dieser Konferenz kam.

Er unterstrich, daß dem Straßentransport, ungeachtet aller Beiträge im Rahmen der Konferenz, auch in Zukunft die wichtigste Rolle im Güterverkehr zukommen werde. Nun gehe es darum, ständige Einrichtungen zu schaffen, um die auf der Konferenz gewonnenen Erkenntnisse in die Tat umzusetzen, darunter auch ein europäischer Investiti-

onsfonds zur Finanzierung der notwendigen Ausgaben. Er entschuldigte sich dafür, daß die soziale Dimension auf der Tagesordnung nicht berücksichtigt worden sei und nicht ausreichend Zeit für einen Beitrag von Seiten der Gewerkschaftsvertreter zur Verfügung gestanden habe.

Bei der weiteren Entwicklung der Politik müsse den Arbeitgebern ebenso wie den Gewerkschaften die Gelegenheit gegeben werden, ihre Standpunkte in vollem Umfang einzubringen, erklärte er.

Die Gewerkschaften waren auf der Konferenz vertreten durch David Cockroft und Magdalena Brüning vom "Brüsseler Ausschuß". Ebenfalls anwesend waren der europäische ITF-Vizepräsident Eike Eulen von der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) aus der Bundesrepublik Deutschland in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Sektion Transport und Kommunikation des Wirtschafts- und Sozialausschusses der EG (WSA), René Bleser von der FNCTTFEL aus Luxemburg, ebenfalls Mitglied des WSA, sowie Manfred Hölzel, Stellvertretender Vorsitzender des Paritätischen EG-Ausschusses für Luftverkehr von der Gewerkschaft ÖTV.

Massaker in Ost-Timor: Gewerkschaftliche Maßnahmen gegen Indonesien

Mit großer Empörung reagierte die internationale Gewerkschaftsbewegung auf die kaltblütige Ermordung unbewaffneter Zivilisten in dem unrechtmäßig besetzten Gebiet von Ost-Timor durch das diktatorische Regime in Indonesien.

Vor dem Hintergrund des Massakers von Ost-Timor beraten australische Seeleute und Hafendarbeiter über die Verhängung eines Handelsembargos gegen Indonesien.

Nach Angaben der indonesischen Regierungsjunta wurden 19 Menschen getötet, als bewaffnete Truppen am 11. November das Feuer auf einen Trauerzug in Dili (Ost-Timor) eröffneten. Unabhängige Zeugen sprechen von mehr als 50 Todesopfern - Amnesty International veröffentlichte eine Liste mit den Namen vieler der Getöteten. Filmmaterial, das aus dem Land geschmuggelt wurde, zeigt die Streitkräfte, wie sie willkürlich auf unbewaffnete Trauergäste schießen und Verletzte auf einem Friedhof rücksichtslos zusammenschlagen.

Es liegen ferner Berichte über ein weiteres Massaker an 80 verhafteten Demonstranten vor, mit dem die Armee offensichtlich alle Augenzeugen beseitigen wollte.

Die australische Seeleutegewerkschaft und die der ITF angeschlossene Waterside Workers' Federation beraten zur Zeit

Drogenuntersuchungen für US-Transportarbeiter

Mitte Oktober verabschiedete der US-Senat einen Gesetzentwurf, der die stichprobenartige Untersuchung von in sicherheitsrelevanten Bereichen der Verkehrswirtschaft eingesetzten Arbeitnehmern auf Alkohol- und Drogengenuss erlauben würde. Der Gesetzentwurf wird nun zur Unterzeichnung an den US-Präsidenten weitergeleitet, der ihn voraussichtlich mit seiner Unterschrift in Kraft setzen wird.

Vor dem Hintergrund eines U-Bahn-Unfalls in New York, bei dem fünf Insassen eines U-Bahn-Zugs getötet und mehr als 130 verletzt wurden, hatte das Repräsentantenhaus, das sich stichprobenartigen Untersuchungen bisher konsequent widersetzt hatte, eine Woche zuvor seine Zustimmung zu dem geplanten Gesetz gegeben. Der Fahrer des Unglückszuges hatte das doppelte des gesetzlich zulässigen Alkoholgehalts im Blut.

Die US-Gewerkschaften lehnen die Gesetzesmaßnahme mit dem Argument ab, daß die Einführung von stichprobenartigen Untersuchungen eine Verletzung der verfassungsmäßigen Rechte der Arbeitnehmer darstelle.

über die Möglichkeiten für die Verhängung eines Boykotts gegen die indonesische Schifffahrt. Eine endgültige Entscheidung machen sie von der Haltung der indonesischen Regierung zu den jüngsten Vorfällen abhängig.

Unterdessen wurde die Frage an den australischen Gewerkschaftsdachverband ACTU verwiesen, der eine gemeinsame Reaktion der Gewerkschaften auf die Morde erarbeiten soll.

Der Vorstand des IBFG verabschiedete auf seiner Sitzung vom 20. bis zum 22. November in Brüssel eine Entschließung, in der er seiner tiefen Erschütterung und seinem Entsetzen über die Morde Ausdruck gab. Der IBFG fordert eine umfassende, unabhängige Untersuchung der

Vorfälle und die Bestrafung der für die Schüsse verantwortlichen Verbrecher. Er sagte allen internationalen Bemühungen um eine Rückkehr zur vollen Achtung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Ost-Timor einschließlich des Rechts auf Selbstbestimmung seine volle Unterstützung zu.

Die der ITF angeschlossene portugiesische Hafendarbeiterföderation FNSTP verurteilte die Morde und verhängte einen Boykott gegen alle indonesischen Frachten (Import und Export). Als Ausdruck ihrer Solidarität mit den "Märtyrern" von Ost-Timor forderte sie ihre Mitglieder auf, auf allen unter indonesischer Flagge fahrenden Schiffen die Arbeit niederzulegen.

Zollfreier Warenverkauf noch bis 1999

Im Vorfeld der Vollendung des einheitlichen Binnenmarktes in der Europäischen Gemeinschaft im Jahre 1993 äußern sich die europäischen Schifffahrts- und Luftfahrtgewerkschaften ebenso wie Fährunternehmen und Fluggesellschaften beunruhigt über die negativen Auswirkungen des geplanten Verbots des Verkaufs zollfreier Waren auf Schiffen und Flugzeugen für ihre jeweiligen Bereiche.

Über ihre paritätischen Ausschüsse wiesen Arbeitgeber und Gewerkschaften in Schifffahrt und Luftfahrt auf die negativen wirtschaftlichen und sozialen Folgen eines sofortigen Verbots des Verkaufs zollfreier Waren hin, die durch weitere steuerpolitische Maßnahmen im Rahmen der Vollendung des einheitlichen Binnenmarktes noch weiter verschärft würden.

Generalstreik in Italien

Aufgrund eines Generalstreiks der in den drei großen Gewerkschaftsdachverbänden CISL, UIL und CGIL organisierten Arbeitnehmer kam am 22. Oktober der öffentliche Verkehr in ganz Italien zum Erliegen. Mit dem Streik protestierten die Gewerkschaften gegen Sparmaßnahmen, mit deren Hilfe das riesige Haushaltsdefizit Italiens verringert werden soll.

Bus-, Schienen- und Luftverkehr wurden erheblich beeinträchtigt, als fast 14 Millionen Arbeitnehmer - darunter auch Lehrer, Bankangestellte und Fabrikarbeiter - dem Streikaufruf folgten. In Rom und anderen Großstädten fanden darüber hinaus Massendemonstrationen statt.

Der plötzliche Verlust dieser wichtigen Einnahmequelle würde zu einer Anhebung der Beförderungstarife im Luft- und Fährverkehr der EG und einer Einschränkung des Verkehrs führen, was in beiden Bereichen mit dem Abbau von Arbeitsplätzen einhergehen würde. Auch in verwandten Wirtschaftsbereichen wie z. B. dem Fremdenverkehr sei angesichts der höheren Kosten für Pauschalreisen per Flugzeug oder Schiff und dem dadurch ausgelösten Nachfragerückgang auf dem Pauschalurlaubsmarkt mit einer erheblichen Verringerung der Beschäftigungsmöglichkeiten zu rechnen.

Der am 11. November bekanntgegebene Beschluß des Rates der Wirtschafts- und Finanzminister, den Verkauf zollfreier Waren bis Juli 1999 weiterhin zuzulassen, wurde daher von allen Seiten vorbehaltlos begrüßt.

Obwohl es sich nur um einen 4stündigen Streik handelte, war seine Wirkung praktisch über den ganzen Tag verteilt, da Industriearbeiter und andere Beschäftigte jeweils zu Beginn ihrer Schicht die Arbeit für vier Stunden niederlegten.

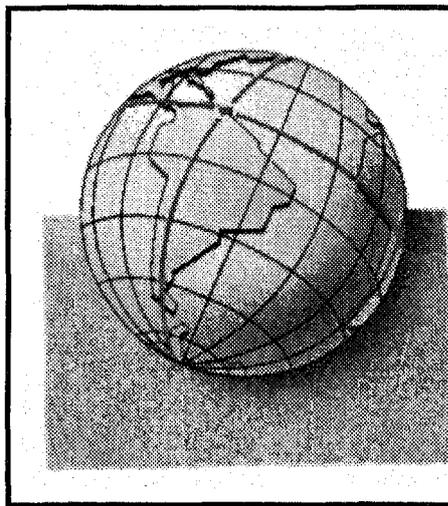
Die Gewerkschaften lehnen Pläne der Regierung für eine Anhebung der Rezeptgebühren, eine Erhöhung der Arbeitnehmerbeiträge zur Rentenversicherung und den Verkauf einer Reihe staatlicher Unternehmen ab. Zwar sehen auch sie die Notwendigkeit, das Haushaltsdefizit zu verringern, doch würden sie Maßnahmen zur Bekämpfung der Steuerhinterziehung und der Einführung einer einheitlichen Einkommenspolitik den Vorzug geben.

Fünf neue IBFG-Mitglieder in Afrika

Zahlreiche neue Mitglieder gewann der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) mit dem Beitritt fünf neuer großer Gewerkschaftsdachverbände aus Afrika. Sie waren unter den acht neuen Mitgliedsorganisationen, deren Beitritts-gesuchen der IBFG-Vorstand auf seiner Sitzung vom 20. bis zum 22. November in Brüssel einstimmig stattgab.

Die Vorstandsmitglieder stimmten auch für den Beitritt des italienischen Gewerkschaftsdachverbandes CGIL (die beiden anderen italienischen Gewerkschaftsdachverbände sind bereits Mitglieder), des brasilianischen Gewerkschaftsdachverbandes Confederação General dos Trabalhadores (CGT) und des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes der Cook-Inseln (eines Außengebietes Neuseelands mit innerer Autonomie).

Bei den fünf neuen angeschlossenen Organisationen aus Afrika handelt es sich um den Gewerkschaftsdachverband von Kapverden, die Confédération Nationale des Travailleurs Sénégalais (CNTS)



Das Emblem des 15. Weltkongresses des IBFG, der im März 1992 in Caracas (Venezuela) stattfinden wird.

aus Senegal, die Central Organisation of Trade Unions (COTU) aus Kenia und die Gewerkschaftsdachverbände Sambias und Simbabwe mit den gleichlautenden Namen Congress of Trade Unions.

Vor dem Hintergrund der langjährigen Bemühungen der afrikanischen Re-

gierungen ebenso wie der Organisation für afrikanische Einheit (OATUU), die Mitgliedschaft afrikanischer Gewerkschaftsdachverbände in internationalen Organisationen zu verhindern, kommt den Neubearbeitungen aus Afrika besondere Bedeutung zu.

Katastrophen-Übereinkommen darf Verkehr nicht ausschließen

Die Unterstützung der ITF wird erforderlich sein, um den Versuch der Arbeitgeber zurückzuweisen, die Verkehrswirtschaft vom Geltungsbereich des geplanten Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über die Verhinderung von Industriekatastrophen auszuklammern, das im nächsten Juni in Genf zur Beratung stehen soll.

Dies wurde auf einer Sitzung der IBFG/IBS-Arbeitsgruppe für berufliche Gesundheit, Sicherheit und Umwelt am 12. und 13. Oktober in Genf deutlich. Unter Hinweis auf die erfolgreichen Bemühungen der ITF um eine Miteinbeziehung

der Verkehrswirtschaft in den Geltungsbereich des Übereinkommens über den sicheren Umgang mit Chemikalien bei seiner Verabschiedung im Jahre 1990 erklärte der Vorsitzende der Arbeitsgruppe, Mike Wright von der United Steelworkers' Union in den USA, daß ähnliche Anstrengungen auch bezüglich des neuen Verwaltungsdokuments unter- nommen werden müßten, das sich in der Folge des tragischen Unglücks von Bhopal (Indien) als dringend notwendig erwiesen habe.

Die Arbeitsgruppe überprüfte das umfassende IBFG-Bildungsprogramm

für Gesundheit und Sicherheit in den Entwicklungsländern, befaßte sich mit der Frage der nuklearen Sicherheit und diskutierte über den Entwurf eines Papiers mit dem Titel "Gewerkschaften- Partner für den Umweltschutz", das im März 1992 auf dem 15. Weltkongreß des IBFG in Caracas (Venezuela) vorgelegt werden soll. Die ITF war durch ihren Stellvertretenden Generalsekretär David Cockroft vertreten.

Korea verzichtet auf Änderung des Arbeitsrechts

Die koreanische Regierung hat dem Druck der Gewerkschaften nachgegeben und auf umstrittene Änderungen in der Arbeitsgesetzgebung des Landes verzichtet.

Mit einem achttägigen Hungerstreik protestierte der Vorsitzende des koreanischen Gewerkschaftsdachverbandes FK TU, Chong-kun Park, Anfang November gegen die Pläne der Regierung, wäh-

rend über die Weigerung der Regierung, sie zu den Änderungen zu konsultieren, verärgerte Gewerkschaftsmitglieder im FK TU-Hauptbüro und verschiedenen in Regionalbüros Sitzstreiks durchführten.

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) forderte den koreanischen Präsidenten Roh Tae Woo in einer Botschaft auf, die Gewerkschaften in den Entscheidungsprozesse miteinzubeziehen. IBFG-Generalsekretär John Vanderveken bezeichnete es als besonders enttäuschend, daß die Regierung die Forderungen der FK TU nach dreigliedrigen Beratungen ausgerechnet zu einem Zeitpunkt zurückweise, da sich Korea um einen Beitritt zur IAO bemühe.

Generalstreik in Venezuela

Gemeinsam riefen venezuelanische Gewerkschaften Anfang November zum Generalstreik auf.

Mit der Arbeitsniederlegung protestierten die Mitglieder der Gewerkschaftsorganisationen CTV, CUTV, CGI und CODESA gegen die Wirtschaftspolitik der Regierung.

Präsident Carlos Andrés Pérez verurteilte den Streik, der das Verkehrssystem des Landes einschließlich der Untergrundbahn in Caracas völlig lahmlegte. Die Bankentätigkeit und der Handel kamen ebenfalls zum Erliegen, zahlreiche Zeitungen konnten nicht erscheinen.

Die Gewerkschaften forderten Gehaltserhöhungen zum Ausgleich eines 30%igen Anstiegs der Lebenshaltungskosten.

Litauen in IAO

Litauen ist als erstes baltisches Land der Internationalen Arbeitsorganisation beigetreten. Damit hat die IAO nun 150 Mitgliedsländer.

ITF-Gespräche mit niederländischer Verkehrsministerin

Auf einer Sitzung in Den Haag am 13. November kam die Beunruhigung der europäischen Transportarbeiter darüber zum Ausdruck, daß die Entwicklungen im Zusammenhang mit der Harmonisierung der Sozialbedingungen in der Europäischen Gemeinschaft weit hinter den Fortschritten bei der Liberalisierung des Verkehrsmarktes zurückgeblieben sind.

Die Stellvertretenden ITF-Generalsekretäre Brothers, Cockroft und Selander trafen dort mit Clive Iddon, Sekretär des "Brüsseler Ausschusses", und Frau Hanja Maij-Weggen, der niederländischen Verkehrsministerin und derzeitigen Vorsitzenden des EG-Rates der Verkehrsminister, zusammen.

Begleitet wurde die Delegation von Ruud Vreeman und John Vriesen, den Vorsitzenden der der ITF angeschlossenen niederländischen Transportarbeitergewerkschaft bzw. der Seeleutegewerkschaft. Zur Diskussion stand ein breites Spektrum von verkehrsbezogenen Fragen, die die EG-Transportarbeitergewerkschaften zur Zeit beschäftigen. Hierzu gehören die gleichmäßige Verteilung der Kosten für die Verkehrsinfrastruktur auf die Benutzer, die Überarbeitung von EG-Verordnung 3820/85 zur Regelung der Lenkzeiten im Straßengüterverkehr, die Pläne für ein europäisches Schiffsregister, das dritte Paket von Liberalisierungsmaßnahmen im Luftverkehr, die Harmonisierung der Lizenzierungsnormen für die Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt sowie die Rolle der Häfen in der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik.

Obwohl sie auch an den angesprochenen allgemeinen Fragen Interesse zeigte, machte Frau Maij-Weggen deutlich, daß sie sich bei dem Gespräch auf die konkreten Entscheidungen konzentrieren wolle, die dem Rat auf seiner Sitzung im Dezember - der letzten Sitzung unter ihrem Vorsitz, bevor die Präsidentschaft am 1. Januar auf den portugiesischen Verkehrsminister übergeht - vorliegen werden.

Einige wichtige Erfolge seien bereits erzielt worden, stellte sie unter Hinweis auf die vor kurzem geschlossenen Transitvereinbarungen mit Österreich und der Schweiz (vergl. **ITF-Nachrichten** November 1991) und den im Juni gefaßten Beschluß des Rates der Finanzminister, mit Wirkung vom 1. Januar 1993 eine Mindestabgabe auf Dieseltreibstoff in Höhe von 245 Ecu pro Tausend Liter vorzuschreiben, fest. Eine Entscheidung über die Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuer stehe noch aus, doch sei sie noch vor Ende 1991 denkbar.

Frau Maij-Weggen sprach sich des weiteren für die Erarbeitung von Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsüberlastung in städtischen Ballungszonen



z. B. in Form von Straßenbenutzungsgebühren aus, wengleich diese Fragen bisher nicht auf der Tagesordnung des Rates stünden. Die Beratungen über eine Überarbeitung von Verordnung 3820/85 hätten begonnen, und die Zahl der Staaten, die eine Änderung im Sinne einer Regelung der Dienstzeiten anstelle der Lenkzeiten befürworteten, sei von 2 auf 6 gestiegen. Allerdings erwartete sie keine raschen Fortschritte in dieser Frage oder hinsichtlich der EUROS-Vorschläge, in deren Zusammenhang es weder einen politischen Konsens über die grundsätzliche Frage der Einrichtung einer europäischen Flagge, geschweige denn über deren Ausgestaltung gebe. Ihr persönlich sage die Vorstellung eines von der Kommission noch zu entwickelnden "qualitativ hochwertigen" europäischen Registers zu.

Zur Frage der Harmonisierung der Lizenzierungsnormen und anderer Sozialbedingungen im Luftverkehr wies sie darauf hin, daß der Rat dringend auf den Abschluß der Arbeiten der JAA (Joint Aviation Authorities) in den Bereichen Ausbildung und Dienstzeitbegrenzung warte. Sie gestand allerdings ein, daß sich die Gemeinschaft im Gegensatz zur JAA über Fragen der Flugzeugsicherheit hinaus auch mit sozialen Aspekten befassen könne.

Abschließend würdigte Frau Maij-Weggen das konstruktive Klima der Diskussion und sprach sich für eine Fortsetzung enger Konsultationen mit den Gewerkschaften bei der Erarbeitung der europäischen Verkehrspolitik aus.

Seminar für sowjetische Verkehrsgewerkschaften

Führende Mitglieder der ehemals staatlich kontrollierten Transportarbeitergewerkschaften aus der in Auflösung befindlichen UdSSR hielten sich im November eine Woche lang als Gäste der der ITF angeschlossenen bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) in Berlin auf.

Die Gewerkschaften, von denen viele bereits zu Zeiten der "Entspannungspolitik" über bilaterale Kontakte zur Gewerkschaft ÖTV verfügten, befinden sich heute allesamt in verschiedenen Stadien des von ihnen angestrebten internen Demokratisierungsprozesses.

Aus diesem Grunde sind sie dringend daran interessiert, mehr über Verkehrspolitik, gewerkschaftliche Organisation, Kollektivverhandlungen, Betriebsdemokratie und Arbeitswirtschaft zu erfahren.

Diese Themen wurden ausführlich von einer Reihe von Referenten aus verschiedenen Organisationsbereichen der Gewerkschaft ÖTV behandelt, allen voran das Mitglied des Geschäftsführenden Hauptvorstandes der Gewerkschaft ÖTV und europäischer Vizepräsident der ITF, Eike Eulen.

Um die internationale Gewerkschaftsarbeit ging es am Ende des Seminars in einer offenen Fragestunde unter Leitung des Stellvertretenden ITF-Generalsekretärs David Cockroft.

Viele der anwesenden Gewerkschaften äußerten Interesse an einem Beitritt zur ITF (die unabhängige Föderation von Gewerkschaften der Arbeitnehmer in der See- und Flußschiffahrt ist bereits Mitglied). Sowohl Cockroft als auch Eulen hoben jedoch nachdrücklich hervor, daß die Gewerkschaften als unverzichtbare Voraussetzung für eine Mitgliedschaft den Nachweis über interne demokratische Strukturen und Verfahren sowie deren Einhaltung erbringen müßten.



ZIVILLUFTFAHRT

US-Kabinenpersonal: Keine Regelung der Flugdienstzeiten in Sicht

Vor knapp 30 Jahren - am 1. Mai 1962 - stand ein gewisser George Prill, Leiter des Flugnormendienstes der US-Zivilluftfahrtbehörde FAA, während einer Anhörung des US-Kongresses auf und erklärte:

“Unzählige Fluggäste verdanken ihr Leben dem Mut und der ruhigen Selbstverständlichkeit, mit der Flugbegleiter ihren Dienst in Krisensituationen versehen ...

Sicherlich werden daher die Notwendigkeit einer Begrenzung der Dienstzeiten und die zur Gewährleistung angemessener Reaktionen in Notsituationen erforderlichen Ruhezeiten für die Flugbegleiter bei unserer Überprüfung der Flugzeitbegrenzungen sorgfältig in Erwägung gezogen werden.”

Fast 30 Jahre später ziehen die US-Zivilluftfahrtbehörden noch immer sorgfältig in Erwägung und umgehen ebenso sorgfältig die Notwendigkeit einer Regelung der Flugzeiten des Kabinenpersonals.

Die FAA scheint sich den Stellungnahmen fast aller unabhängiger Berater zur Flugsicherheit ebenso zu verschließen wie den Maßnahmen der höchsten internationalen Zivilluftfahrtbehörde, die auf eine Flugzeitbegrenzung für das Kabinenpersonal drängt.

Ihr jüngstes Argument veröffentlichte die FAA in einem beratenden Rundschreiben vom November. Darin heißt es, das Kabinenpersonal benötige in einer Notsituation vor allem “psychomotorische Fertigkeiten”, die, laut FAA, “wahrscheinlich eher durch den erhöhten Adrenalinausstoß in einer Notsituation positiv beeinflusst werden.”

Den Flugreisenden soll nun also Glauben gemacht werden, Adrenalin könne besser als alle Vorschriften zum Schutz vor zu großer Übermüdung gewährleisten, daß das Kabinenpersonal seine Sicherheitsaufgaben wirksam erfüllt.

Die der ITF angeschlossene Association of Flight Attendants (AFA) sieht einen Grund dafür, daß Übermüdung beim Kabinenpersonal von den Behörden als Problem noch immer nicht ernst genommen wird, in der Tatsache, daß es sich beim Kabinenpersonal in der Mehrzahl um Frauen handelt.

Nach Meinung von Matt Finucane, bei der AFA zuständig für Flugsicherheit, verhindern “Vorurteile gegenüber einem

sogenannten Frauenberuf”, daß der Sicherheitsfrage die notwendige Beachtung geschenkt wird.

Es könnten aber auch andere, mehr kommerzielle Gründe mitspielen.

Die Luftverkehrswirtschaft setzt sich nachdrücklich gegen eine Regelung der Dienstzeiten des Kabinenpersonals zur Wehr, die in ihren Augen äußerst teuer wäre. Nach Schätzungen einer US-Fluggesellschaft würde eine solche Regelung für sie Kosten in Höhe von 50 Mio. US-Dollar im Jahr bedeuten.

Die Haltung der USA steht in krassem Gegensatz zu der Kanadas, mit dem die USA zur Zeit über ein Abkommen über

den “offenen Himmel” verhandeln. Die kanadische Regierung erklärte vor kurzem in einem Schreiben an ICAO: “Die vorrangige Funktion der Flugbegleiter liegt im Bereich der Sicherheit. Es ist inzwischen nachgewiesen, daß Übermüdung sich negativ auf Urteilsfähigkeit und Leistung auswirkt ...

Eine Kontrolle der Flugzeitbegrenzung für das Kabinenpersonal wird ... gewährleisten, daß das Kabinenpersonal nicht in einem Ausmaß an Übermüdung leidet, das ihm eine rasche und effektive Reaktion im Falle eines Notfalls im Sicherheitsbereich am Ende des Diensttags unmöglich macht.”



ICAO fordert Flugzeitbegrenzung für Kabinenpersonal

Die Vereinigten Staaten sind eines der letzten Länder, die eine Regulierung der Flugdienstzeiten für das Kabinenpersonal noch immer ablehnen. Nach Angaben der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation sprachen sich 41 von 49 Staaten, die auf einen Länderbrief der ICAO antworteten, für die Festlegung von Flug- und Dienstzeitbegrenzungen für das Kabinenpersonal aus. Für das ICAO-Sekretariat stehen diese Begrenzungen in engem Zusammenhang mit der Frage der Sicherheit. Es erklärt:

“In den Augen des Sekretariats sollte von jedem Flugbegleiter und jeder Flugbegleiterin im Dienst erwartet werden können, daß sie bei einem Notfall an Bord der Maschine, der die Fluggäste oder die Fluggastkabine betrifft, ihre Sicherheitsaufgaben erfüllen. Dieser Grundsatz gilt insbesondere im Falle einer Notevakuierung ... Es ist daher die Pflicht des Betreibers, des Betreiberlandes und des einzelnen Flugbegleiters bzw. der Flugbegleiterin, dafür Sorge zu tragen, daß die Leistungsfähigkeit des Personals nicht durch Übermüdung beeinträchtigt ist, wenn es seine sicherheitsrelevanten Dienstpflichten erfüllt. Das Sekretariat gelangte daher zu der Überzeugung, daß das Vorhandensein von Vorschriften zur Begrenzung der Flug- und Dienstzeiten und die Einplanung angemessener Ruhezeiten für das Kabinenpersonal ebenso wie das Flugdeckpersonal eine wichtige Sicherheitsfrage darstellen.” (WP/6601)

Der ICAO-Flugnavigationsausschuß hat inzwischen Vorschläge unterbreitet, wonach die Fluggesellschaften aller Länder in Zukunft zur Erarbeitung derartiger Regeln verpflichtet werden sollen.

Vertragsvergabe bedroht Arbeitsplätze

Fluggesellschaften ziehen sich zunehmend in den Kernbereich des Flugbetriebs zurück und übertragen Tätigkeiten im Bereich des Bodendienstes und andere Funktionen, wie z. B. die Betreuung ihrer Niederlassungen, auf Vertragsunternehmen. Die der ITF angeschlossene argentinische Luftfahrtgewerkschaft UPADEP (Unión Personal Aeronavegación de Entes Privados) warnt vor der Tendenz zur Vertragsvergabe bei ausländischen Fluggesellschaften, die Argentinien anfliegen.

Wie UPADEP erklärt, haben Lan Chile, Ladeco, Viasa und British Airways mit dieser Praxis bereits begonnen. Die kolumbianische Fluggesellschaft Avianca kündigte die Schließung ihrer Niederlassung in Argentinien an und will sich statt dessen örtlicher Agenturen bedienen. Damit setzt sich die Fluggesellschaft über das argentinische Arbeitsrecht hinweg und gefährdet Arbeitsplätze ebenso wie Kollektivverträge.

Die argentinische Gewerkschaft mobilisiert ihre Mitglieder zum Widerstand gegen diese Schritte, die in ihren Augen als Präzedenzfall dienen sollen, um den Trend allgemein hoffähig zu machen.

In Indien führt der allindische Koordinierungsausschuß der Luftfahrtgewerkschaften schon seit einiger Zeit eine Kampagne unter den Arbeitnehmern in der Zivilluftfahrt durch, um ihnen die Bedrohung ihrer Arbeitsplätze und -bedingungen durch die Übertragung der Gepäckabfertigung von ausländischen Fluggesellschaften auf örtliche Subunternehmen bewußt zu machen. Im Januar entließ Thai Airways bei einer ganz offen gegen die Gewerkschaften gerichteten Einschüchterungskampagne im Rahmen der Vorbereitungen auf die Übertragung der Gepäckabfertigung auf ein Subunternehmen 22 ihrer Mitarbeiter in Neu-Delhi. Im Juli nahmen fast alle Luftfahrtgewerkschaften in Delhi an einer Konferenz über die Praxis der Vertragsvergabe teil. Im Oktober wurde die gesamte Gepäckabfertigung bei Thai Airways auf Vertragsbasis auf Air India übertragen und weitere 25 Arbeitnehmer entlassen (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar, Juni/Juli und Oktober 1991).

Lockerbie: Libyer verantwortlich gemacht

Behörden in den USA und Großbritannien machen zwei libysche Funktionäre für den Bombenanschlag auf PanAm-Flug Nr. 103 im Jahre 1988 verantwortlich, bei dem 270 Menschen ums Leben kamen. Sollte der libysche Staatspräsident Gaddafi die Auslieferung der Beschuldigten verweigern, könnten Sanktionen wie z. B. ein Boykott aller Flugverbindungen gegen Libyen verhängt werden. Vor zwei Wochen erließ ein Richter in Frankreich gegen vier libysche Staatsbürger einen Haftbefehl im Zusammenhang mit dem Bombenattentat auf eine Maschine der französischen Fluggesellschaft UTA im Jahre 1988, die sich auf dem Flug von der kongolesischen Hauptstadt Brazzaville nach Paris befand.



Ein 200köpfiges französisches Such- und Rettungsteam - dem erstmals auch 14 Mitglieder des Kabinen-, Cockpit- und Bodenpersonals bei Air France angehörten - nahm an dieser Übung in den französischen Alpen bei Savoyen teil. Die Abbildung zeigt die Erste-Hilfe-Behandlung der Kopfwunde eines der 25 Opfer eines Flugzeugabsturzes. Die an der Rettungsdecke befestigte kleine Karte beschreibt die Wunden des Opfers. Das Formular im DIN A4-Format wird vom Retter ausgefüllt und begleitet das Opfer ins Krankenhaus. Die Übungen, an denen neben Ärzten auch Profis wie die örtliche Gendarmerie und Feuerwehr teilnehmen, finden einmal im Jahr statt und helfen, die Techniken für das Auffinden und die Behandlung der Opfer eines Flugzeugabsturzes zu verfeinern. Der besondere Wert dieser Übung lag darin, daß sie mitten im Winter in den Bergen unter besonders trügerischen Bedingungen stattfand, die die Such- und Rettungsmaßnahmen erheblich erschweren.

Südeuropäische ITF-Luftfahrtgewerkschaften tagen

Am 28. und 29. Oktober 1991 kamen in Lissabon 12 der ITF angeschlossene Luftfahrtgewerkschaften aus fünf südeuropäischen Ländern (Spanien, Frankreich, Portugal, Italien und Griechenland) zusammen, um über Fragen wie die Luftverkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft, die Harmonisierung der Arbeitsbedingungen, Arbeits- und Ruhezei-

ten, Berufsausbildung und Personallizenzierung sowie den Einsatz von Gelegenheitsarbeitern in der Zivilluftfahrt zu beraten.

Übereinstimmend erkannten die Sitzungsteilnehmer die Notwendigkeit einer europaweit abgestimmten Position der Gewerkschaften bei auf europäischer Ebene geführten Verhandlungen über die Arbeitnehmerrechte im einheitlichen europäischen Binnenmarkt. Sie sprachen sich dafür aus, die Rolle der ITF als Koordinator auf der europäischen Gewerkschaftsebene zu stützen und weiter auszubauen. Einstimmigkeit herrschte auch über die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen den südeuropäischen Luftfahrtgewerkschaften als speziellem geographischen und kulturellen Sektor innerhalb der ITF.



Flugzeugführungen sind ein Problem, gegen das sich alle Fluggesellschaften wappnen müssen. Am 6. September wurde eine Maschine des Typs Boeing 737-300 der in Konkurs gegangenen belgischen Fluggesellschaft TEA von der britischen Flughafengesellschaft BAA und der britischen Zivilluftfahrtbehörde unrechtmäßig beschlagnahmt und auf dem Flughafen Gatwick festgehalten. In einem von ihnen veröffentlichten Kommuniqué stellten die beiden Organisationen fest, TEA habe fällige Gebühren nicht bezahlt. Das Flugzeug wurde auf Anweisung der belgischen Gerichte ohne Kampfhandlungen freigegeben.

Wachsender Widerstand gegen Iberias Eroberungsfeldzug

Zunehmende öffentliche Unruhen in Argentinien und ein unbefristeter Streik in der venezuelanischen Luftverkehrswirtschaft stören den reibungslosen Ablauf des Eroberungsfeldzugs von Iberia gegen lateinamerikanische Fluggesellschaften.

In Argentinien wächst die öffentliche Kritik an der Privatisierung von Aerolíneas Argentinas (AA), die einem Konsortium mit Iberia an der Spitze den Kauf der Fluggesellschaft ermöglichte. Iberia hält theoretisch lediglich einen 30%igen Anteil an den Aktien der Fluggesellschaft und das argentinische Recht untersagt die Übernahme von mehr als 49 Prozent durch ausländische Unternehmen, doch besteht nach Angaben von Insidern des Wirtschaftsbereichs kein Zweifel daran, daß Iberia über verschiedene Aktionärsgruppierungen mehr als 50 Prozent der Fluggesellschaft kontrolliert. Dies wird von Iberia bestritten.

Ebenfalls umstritten ist der Preis, der für die Fluggesellschaft gezahlt wurde. Kritiker, darunter auch die Luftfahrtgewerkschaften, sprechen nicht vom Verkauf, sondern einer "Eroberung".

Die Übernahme der argentinischen Inlandsfluggesellschaft Austral durch AA sorgte für weitere Beunruhigung, da Iberia damit praktisch das Monopol im inländischen Flugverkehr Argentiniens erhält. Um die Kritiker zu beschwichtigen, wurde die Weltbank aufgefordert, den verbleibenden Rest des argentinischen Privatisierungsprogramms zu überwachen.

Iberias Überlebensstrategie angesichts der Liberalisierung in Europa besteht im Aufbau von Iberia-Drehkreuzen in Spanien, Miami, Südamerika und der Karibik. Aus diesem Grund ergänzte Iberia den Kauf von AA, der drittgrößten Fluggesellschaft in Lateinamerika, inzwischen durch die vor kurzem privatisierte venezuelanische Viasa, der stärksten Fluggesellschaft in der Karibik. Nach Einschätzung des AA-Vorsitzenden Amadeo Riva wird Iberia mittel- und langfristig "62 Prozent der Luftverkehrswirtschaft in Lateinamerika kontrollieren".

In Venezuela stößt Iberia jedoch auf Widerstand.

Bei Viasa beschäftigte Piloten protestierten mit der Ankündigung eines zeitlich unbefristeten Streiks gegen den Verkauf von Viasa sowie die Übernahme von 60 Prozent der Eigentumsanteile durch Iberia und ihre Partner. Vom 24. November bis zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten** war keine einzige Viasa-Maschine an den Start gegangen.

Die Piloten fordern die Anhebung ihrer Gehälter auf das Niveau ausländischer Piloten - das Grundgehalt eines Viasa-Piloten beträgt etwa 880 US-Dollar im Monat. Die Piloten fordern eine Gehaltserhöhung von mehr als 315 Prozent sowie weitere Zusatzleistungen.

Der Streik ist aber auch Ausdruck einer generellen Reaktion der Bevölkerung auf die Privatisierung staatlicher Vermögenswerte. Dies umfaßt u. a. Pläne zur Privatisierung einer weiteren Flug-

EG-Gewerkschaften diskutieren drittes Maßnahmenpaket

Im Rahmen einer Plenarsitzung des Paritätischen EG-Ausschusses am 22. Oktober setzten die europäischen Luftfahrtgewerkschaften ihre Zusammenkünfte mit der EG-Kommission und den Arbeitgeberorganisationen fort.

Zur Diskussion standen das "dritte Paket" von EG-Liberalisierungsmaßnahmen, die Personallizenzierung, Flugzeitbegrenzungen, die Auswirkungen der neuen Mehrwertsteuerregelungen und die mögliche Aufhebung der Vorschriften über den Verkauf zollfreier Waren sowie der Umweltschutz. Die Gewerkschaften werden Vertreter in eine Reihe von Arbeitsgruppen entsenden, die in den ersten Monaten des nächsten Jahres Stellungnahmen zu diesen Themen abgeben sollen.

Die Vertreter der Gewerkschaftsseite forderten eine stärkere Berücksichtigung der sozialen Auswirkungen der Liberalisierung in der Luftverkehrswirtschaft.

gesellschaft, Línea Aerea Aeropostal Venezolana CA. Nach Angaben der Piloten verursacht ihr Streik der Viasa Kosten in Höhe von 1,3 Mio. US-Dollar am Tag.

BA: Kein Geld für Nachtzulagen

Nach Angaben der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft des Kabinenpersonals in Kolumbien, ACAV, verstößt British Airways gegen die im kolumbianischen Arbeitsrecht enthaltenen Vorschriften über den Mindestlohn für Nacht- und Sonntagsarbeit.

Im Februar teilte British Airways der Gewerkschaft mit, die Fluggesellschaft sehe sich außer Stande, den 16 auf der Strecke Bogota - London eingesetzten Mitgliedern des Kabinenpersonals die gesetzlichen Löhne zu zahlen, da sie unter den finanziellen Auswirkungen des Golfkrieges zu leiden habe. Die Fluggesellschaft - einer der rentabelsten Carrier der Welt - bat um Aussetzung der Verhandlungen bis September.

Im Oktober entsandte das Unternehmen einen Verhandlungsführer nach Bogota, der der Gewerkschaft prompt erklärte, die Fluggesellschaft könne den 16 kolumbianischen Mitgliedern des Kabinenpersonals noch immer nicht die vorgesehenen Löhne für die ungünstigen Arbeitszeiten zahlen. Anschließend reiste er mit seiner Familie nach Santa Marta, einem der luxuriösesten Ferienorte Kolumbiens.

Fluggesellschaften melden Milliardenverluste

Fluggesellschaften melden für 1990 Verluste in Höhe von 2,7 Mrd. US-Dollar im internationalen Linienflugdienst. Dies ist das schlechteste Geschäftsergebnis in der 46jährigen Geschichte der Zivilluftfahrt seit dem Krieg, heißt es im 47. Jahresbericht des internationalen Luftverkehrsverbandes IATA.

Die IATA verweist insbesondere auf die durch die Rezession und den Golfkrieg verursachten Probleme. Ungeachtet dieser Faktoren konnten die Fluggesellschaften jedoch im Jahre 1990 noch einen geringfügigen Betriebsüberschuß erwirtschaften. Das wahre Problem waren die Zinszahlungen, die sich 1990 für den gesamten Wirtschaftsbereich auf 3,2 Mrd. US-Dollar summierten.

Der IATA-Bericht enthält Prognosen über die Zunahme des Verkehrsaufkommens, die für 1992 einen Anstieg der Zahl der Fluggäste um 9,4 Prozent und eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 5,6 Prozent für den 5-Jahres-Zeitraum 1991 bis 1995 voraussagen. Der größte Zuwachs wird für Fernost erwartet: Hier wird für Nordostasien eine durchschnittliche Zunahme der Fluggastzahlen um 9,7 Prozent, für Südostasien um 9,2 Prozent während des gleichen 5-Jahres-Zeitraums vorhergesagt.

GEWINNE UND VERLUSTE

In der Zeit von Oktober 1990 bis März 1991 verzeichneten die hochverschuldeten US-Fluggesellschaften Verluste von insgesamt 5 Mrd. US-Dollar nach Steuern. In den folgenden sechs Monaten verzeichneten sie einen Gewinn von etwas mehr als 4 Mio. US-Dollar. Dies umfaßt die Spitzenreisemonate Juli bis September.

TWA meldete für das erste Quartal einen Verlust von 51,3 Mio. US-Dollar, UALs Gewinne fielen im dritten Quartal auf 25 Mio. US-Dollar. American Airlines gab Sparpläne im Umfang von 8 Mrd. US-Dollar für die nächsten fünf Jahre bekannt. Continental Airlines verkaufte neben ihrer Tochtergesellschaft Air Micronesia im pazifischen Raum ein Vermögenspaket im Werte von 61 Mio. US-Dollar, das zum größten Teil aus Start- und Landerechten auf dem New Yorker Flughafen La Guardia und dem Washington-National-Flughafen bestand. Nachdem sich Northwest aus einem geplanten Fusionsgeschäft zurückgezogen hatte, stellten die schwer angeschlagenen Midway Airlines im November endgültig den Betrieb ein.

Bei einigen Fluggesellschaften erholen sich die Gewinne nun offenbar wieder. Air Canada weist für das dritte Quartal einen Gewinn von 3,6 Mio. US-Dollar aus, der sie allerdings nicht vor einem Verlust für das Gesamtjahr retten konnte. British Airways meldete für das zweite Quartal

einen Gewinn vor Steuern in Höhe von 313 Mio. US-Dollar. Die Gewinne bei KLM stiegen im zweiten Quartal beinahe um das Fünffache auf 104 Mio. US-Dollar.

COMPUTERNETZE

Bündnisse werden nicht nur zwischen Fluggesellschaften geschlossen, sondern auch zwischen ihren computergestützten Buchungssystemen (CRS). Allerdings scheiterten im November Gespräche über eine Marketing-Partnerschaft in Europa zwi-

LUFTFAHRT NACHRICHTEN



sehen dem von American Airlines kontrollierten System Sabre und Amadeus, das von Air France, Lufthansa und Iberia kontrolliert wird. Beide Systeme zählen zu den weltweit größten CRS.

SUBVENTIONEN (MANCHMAL) ERLAUBT

Die EG-Kommission gab ihre Zustimmung zu staatlichen Beihilfen der französischen Regierung für Air France im Werte von 2 Mrd. französischen Francs (360 Mio. US-Dollar), erklärte jedoch, daß derartige Subventionen in Zukunft strikteren Kontrollen unterliegen werden.

Auf einem vor kurzem veranstalteten Seminar forderte die Weltbank die afrikanischen Regierungen auf, auf die Praxis der Subventionierung von Fluggesellschaften zu verzichten, die "als kommerzielle Einheiten betrachtet werden sollten".

Daneben werden "Personalabbau und Einführung von leistungsbezogenen Bezahlungssystemen" empfohlen.

Nach Überzeugung der Weltbank müs-

sen einige unrentable Fluggesellschaften vom Markt verschwinden.

ARBEITSKAMPFMASSNAHMEN

Streiks, die u. a. von der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft CFDT organisiert wurden, beeinträchtigten im November den Flugbetrieb der Air France-Gruppe. Mit den Streiks protestierten die Gewerkschaften gegen die Umstrukturierungspläne bei Air France (vergl. **ITF-Nachrichten** November 1991), durch die 3.000 Arbeitsplätze bedroht sind. Air France gab ihre Absicht bekannt, UTA in zwei Teilbereiche zu untergliedern. Der Betriebsbereich soll in den Strukturen von Air France aufgehen. Für den zweiten Bereich, die Flugzeugwartung, soll eine neue Tochtergesellschaft - UTA Industries - gegründet werden. Angesichts der Weigerung des Unternehmens, die Gewerkschaften des Bodenpersonals zu diesen Plänen zu konsultieren, griffen diese zu Arbeitskampfmaßnahmen. Daraufhin wurden eine Reihe von UTA-Maschinen zur Wartung bei anderen Fluggesellschaften geschickt. Die CFDT bittet alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, mit allen Mitteln zu verhindern, daß UTA-Maschinen von ihren eigenen Fluggesellschaften gewartet werden; ausgenommen hiervon sind lediglich Wartungsarbeiten im Rahmen langjähriger Vereinbarungen.

Auch die niederländischen Gewerkschaften bei KLM fürchten im Zusammenhang mit den Fusionsgesprächen mit British Airways (BA) um ihre Arbeitsplätze. Die der ITF angeschlossene niederländische Gewerkschaft Vervoersbond FNV berichtet über Informationen, die ihr von seiten beunruhigter KLM-Manager zugespielt wurden, wonach es sich bei den Gesprächen in Wirklichkeit um eine Übernahme von KLM durch BA handelt, durch die mehrere Tausend Arbeitsplätze bedroht wären.

Auch Swissair versucht zu sparen. Unter anderem will sich die Fluggesellschaft über die bestehenden Vereinbarungen über eine jährliche Inflationsanpassung der Löhne und Gehälter hinwegsetzen (im Jahre 1990 betrug die Inflation 6,4 Prozent). Von diesen Lohnbeschränkungen soll vor allem das Bodenpersonal betroffen sein. Nachdem das Unternehmen bis zum 3. Oktober keinen annehmbaren Vorschlag für einen neuen Kollektivvertrag für das in der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft VPÖD organisierte Bodenpersonal vorgelegt hatte, brach es die Verhandlungen ab und hob den bestehenden Vertrag per einseitiger Kündigung auf.

Eine von Philips und Drew erstellte Prognose erwartet aufgrund dieser Einsparungen für das Unternehmen einen ansehnlichen Gewinn von 96 Mio. US-Dollar netto im Jahre 1992.



LEUTE

Am 2. Dezember feiert der Vorsitzende der ITF-Seeleutesektion, **Mols Sørensen**, sein 25jähriges Jubiläum im Amt des Generalsekretärs der dänischen Vereinigung der Steuerleute. Im Kopenhagener Hauptbüro der Gewerkschaft reißt die Flut von Glückwünschen für Sørensen von den Spitzenfunktionären der Schifffahrtsgewerkschaften aus Skandinavien und ganz Europa und von Organisationen, die sich mit der Seeleutewohlfahrt befassen, nicht ab. Auch die Arbeitgeberorganisationen in der Seeschifffahrt wollen nicht zurückstehen und würdigen in Sørensen eine überragende Persönlichkeit der internationalen Schifffahrtsgemeinschaft, wohlbekannt und weit über seine skandinavische Heimat hinaus hoch angesehen.

Das Amt des Vorsitzenden der ITF-Seeleutesektion übt Sørensen inzwischen schon so lange aus, daß sich, wie Generalsekretär Harold Lewis in seiner persönlichen Glückwunschbotschaft an einen alten und hochgeschätzten Freund erklärt, "einige von uns gar nicht mehr an die Seeleutesektion ohne Mols als Vorsitzenden erinnern können." Zum Vorsitzenden der Sektion gewählt wurde er im Jahre 1973 und hält damit heute wohl den Rekord als langjährigster Inhaber einer solch führenden Position in der ITF.

Nach den Gründen, weshalb seine Führung niemals in Frage gestellt wurde, braucht man nicht lange zu suchen. In den Worten von Lewis gilt er allgemein als "Fürsprecher eines jeden Seemanns." Herkunft, soziale Position und Glauben spielen für ihn keine Rolle - Sørensen behandelt alle Seeleute gleich und hat sich damit den unerschütterlichen Respekt der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften verdient. Lewis fährt fort: "In einem Wort, sie haben absolutes Vertrauen zu ihm. Und weil sie ihm vertrauen, akzeptieren sie seine Führung, selbst wenn er - wie dies in einer so großen und zusammengewürfelten Gemeinschaft wie der ITF-Seeleutesektion immer wieder einmal vorkommt - manchmal als Vorsitzender auf den Tisch hauen muß, um die Dinge voranzutreiben."

Vor kurzem in den ITF-Vorstand gewählt, kann Sørensen nun seine große Energie und seinen Reichtum an gewerkschaftlicher Erfahrung zum Wohle der ganzen ITF-Familie einbringen, so daß die ITF ihm für seine unermüdlichen Dienste in unserer Sache

heute zu noch größerem Dank verpflichtet ist.

Unter den zahlreichen Gratulanten befindet sich auch Clive Iddon, Sekretär des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses in der Europäischen Gemeinschaft, der von Sørensen als "unser aller langjähriger guter Freund im Brüsseler Ausschuß" und hervorragendem Vorsitzenden des Paritätischen Ausschusses für Seeverkehr spricht. "Leute wie ihn könnten wir in Brüssel zu Hunderten gebrauchen," fügt er hinzu.

Pat Geraghty, Bundessekretär der Seamen's Union of Australia, tritt Ende Dezember in den Ruhestand. In seinem Abschiedsschreiben dankt ITF-Generalsekretär Harold Lewis ihm für die hervorragenden Dienste, die Geraghty im Laufe der Jahre der gemeinsamen Sache beider Organisationen - der Verteidigung der Interessen der Gemeinschaft der Seeleute - erwiesen hat. Es mütete fast ironisch an, fügt er hinzu, daß die Gewerkschaft, die er mit so großem Verdienst geführt hat, einen so wichtigen Beitrag zur ITF-Billigflaggenkampagne geleistet habe, ohne überhaupt Mitglied der ITF zu sein, doch sei dies "der deutliche Beweis dafür, wo seine Prioritäten liegen: daß nämlich dem Schutz und dem Wohlergehen der Seeleute - insbesondere der Armen und Ausgebeuteten unter ihnen - weit größere Bedeutung zukommt als allen politischen Differenzen oder Vorbehalten."

Sam McCluskie, einer der Spitzenfunktionäre der britischen National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT), tritt Anfang dieses Monats aus gesundheitlichen Gründen in den Ruhestand. McCluskie wurde 1986 zum Generalsekretär der National Union of Seamen gewählt und leitet seit dem Zusammenschluß der NUS mit der National Union of Railwaymen zur RMT im September 1990 die Abteilung Seeschifffahrt der neuen Gewerkschaft. McCluskie spielte über die Jahre hinweg eine führende Rolle in der ITF-Seeleutesektion. Er ist seit vielen Jahren Mitglied des Sektionsausschusses und einer Reihe von Unterausschüssen der Sektion und trug als aktives und langjähriges Mitglied des Fair-Practices-Ausschusses wesentlich zur Gestaltung der Politik im Rahmen der ITF-Billigflaggenkampagne bei.

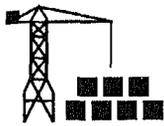


Mols Sørensen auf einer ITF-Sitzung im Jahre 1974 - schon damals als Vorsitzender

Tony McGregor, zur Zeit Stellvertretender Generalsekretär (Schifffahrt) der RMT, rückt nun an die Spitze der Abteilung Seeschifffahrt der Gewerkschaft. Als bisheriger Stellvertreter McCluskie im Sektionsausschuß der ITF-Seeleutesektion ist McGregor auch Mitglied des neugegründeten Schifffahrtssicherheitsausschusses der Sektion und aktiv an der Tätigkeit der Sektion im Interesse der Arbeitnehmer im Offshore-Sektor beteiligt.

Tom McGrath hat sein Amt als Nationaler Vizepräsident der Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers niedergelegt. Zahlreiche Seeleute an Bord von Billigflaggenshippen, die in der Vergangenheit kanadische Häfen angelaufen haben, sind dem ehemaligen ITF-Inspektor zum Dank für seinen unermüdlichen Einsatz in ihrem Interesse verpflichtet.

Kjell Bjørndalen wurde im Oktober auf dem ersten Kongreß der neuen norwegischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Land- und Forstwirtschaft sowie der Metall-, Bau-, Textil- und Papierindustrie - Fellesforbundet - zum Vorsitzenden der Gewerkschaft gewählt. Bisher war Bjørndalen Leiter der Metallarbeitersektion der Gewerkschaft.



HAFENARBEITER

Europaweite Kampagne für ITF-Charta

Die Ausarbeitung von Plänen für eine europaweite Öffentlichkeitskampagne im Zusammenhang mit den Zielen der europäischen Hafentarbeitercharta der ITF zählte zu den wichtigsten Ergebnissen der ersten Sitzung des ITF-Regionalausschusses für europäische Hafentarbeiter, die unter Leitung des Sektionsvorsitzenden John Connolly am 20. November in London stattfand.

Die 23 Vertreter von Hafentarbeitergewerkschaften aus 12 europäischen Ländern verabschiedeten darüber hinaus Solidaritätsbotschaften an Hafentarbeitergewerkschaften in Kroatien, der Türkei und Norwegen und berieten über die zur Zeit in vielen europäischen Ländern zu verzeichnende zunehmende Tendenz zu Rassismus und Fremdenfeindlichkeit.

Ein wichtiger Gegenstand der Beratungen war erneut die Notwendigkeit der Solidarität zwischen Hafentarbeitern und Seeleuten, die einst zur Gründung der ITF geführt hatte, wobei die Hafentarbeitergewerkschaften von einer wachsenden Bereitschaft auf Seiten der Seeleute berichteten, Arbeiten im Frachtumschlag auszuführen.

Die Sitzung hörte einen Bericht von der Seeleutesitzung in Budapest (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**), auf der eine Entschliebung beraten und verabschiedet worden war, in der die Seeleutevertreter sich bedingungslos zur ITF-Politik in der Frage des Frachtumschlags durch Seeleute bekannten. Die Sitzungsteilnehmer unterstrichen erneut die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Grundsatzes, daß Arbeiten im Frachtumschlag registrierten Hafentarbeitern vorbehalten bleiben sollten. Darüber hinaus verabschiedeten sie eine Entschliebung, in der sie die Kampagne der norwegischen Transportarbeitergewerkschaft für eine Ratifizierung von IAO-Übereinkommen 137 durch Norwegen unterstützten.

Im Anschluß an Berichte über Arbeitskonflikte der jüngsten Zeit verabschiedete der Ausschuß eine Entschliebung, in der er der türkischen Hafentarbeitergewerkschaft Likat-Is seine Unterstützung in ihrem schon seit einiger Zeit laufenden Arbeitskonflikt bei dem privaten Hafunternehmen Limas versicherte. Nachdem sie über die Lage in Kroatien unterrichtet worden waren, wo alle Hafentarbeiter aufgrund der Seeblockade aller Häfen für unbefristete Zeit in unbezahlten Urlaub geschickt wurden, sagten die Sitzungsteilnehmer der kroatischen Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft

Unterstützung bei ihren Bemühungen um Bereitstellung humanitärer Hilfe für die vom Krieg Betroffenen zu.

Ein großer Teil der Sitzung war der Beratung über die Umsetzung der 1990 verabschiedeten europäischen Hafentarbeitercharta gewidmet. Die Charta - Ergebnis einer vom Kongreß in Florenz verabschiedeten Entschliebung - fordert den Schutz der Arbeitsplätze und Einkommen der Hafentarbeiter vor Übergriffen von Seiten der Arbeitgeber und rechtsgerichteter Regierungen, die den Einsatz von Gelegenheitsarbeitern anstreben.

Wie die Delegierten erfuhren, hatten zahlreiche ITF-Gewerkschaften die Charta übersetzt und in großer Zahl an ihre Mitglieder ebenso wie an Politiker und Journalisten ihres Landes verteilen lassen. Andere Gewerkschaften wollten sich diesem Beispiel in nächster Zukunft anschließen.

Hafentarbeiter in Lateinamerika kämpfen gegen Privatisierung der Häfen

Hafentarbeiter in Lateinamerika setzen ihren Kampf gegen eine Welle von Privatisierungsmaßnahmen fort, die von Regierungen auf dem ganzen Kontinent geplant werden (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1991).

Vierundfünfzig brasilianische Häfen standen Ende September/Anfang Oktober wegen eines Streiks der Arbeitnehmer im Zusammenhang mit ihrer Forderung nach Lohnerhöhung sowie dem wirtschaftlichen Reformprogramm von Präsident Fernando Collor de Melo still, das u. a. eine Privatisierung der Hafendienste vorsieht.

Mehr als 30.000 Stauer und Verwaltungsangestellte legten die Arbeit nieder, was allein in Rio de Janeiro Verluste in Höhe von schätzungsweise 150 Mio. US-Dollar pro Tag zur Folge hatte. In Santos lagen 50 Schiffe fest.

SANTOS-PLAN: ARBEITSPLATZABBAU UM 50 PROZENT

In Rio Grande befindet sich ein privates Getreideumschlagszentrum für Massengutladungen in Planung, in dem nichtgewerkschaftlich organisierte Arbeitnehmer beschäftigt werden sollen, während der Personalbestand des staatlichen Unternehmens Codesp im Hafen von Santos um mehr als 50 Prozent reduziert werden soll. Nach den Regierungsplänen soll die Infrastruktur in Santos an interessierte

Um noch stärker auf die Charta aufmerksam zu machen, beschloß der Ausschuß die Durchführung einer "Woche der Hafentarbeitercharta" im Frühjahr 1992, in deren Rahmen die Charta durch verschiedenste Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene bekanntgemacht werden soll. In diesem Zusammenhang soll bei der Europäischen Gemeinschaft nachdrücklich auch auf die Einrichtung eines Paritätischen Ausschusses für die Hafentwirtschaft gedrängt werden.

Auf Antrag der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft berieten die Delegierten über die zunehmende Welle gewalttätiger Übergriffe auf Bevölkerungsminderheiten und Flüchtlinge in vielen europäischen Ländern und forderten den ITF-Vorstand auf, in scharfer Form gegen diese Entwicklungen Stellung zu beziehen.

Unternehmen vermietet werden. In der Hoffnung, damit Privatunternehmen anziehen zu können, wurde ein großer Bereich des Hafens hierfür bereitgestellt. Nach Angaben von Codesp sollen die Hafendienste innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre privatisiert sein.

In Montevideo konnten die Gewerkschaften einen kurzfristigen Sieg über die sofortige Entregulierung Marke Uruguay erringen.

Nachdem das Parlament am 12. November wohlwollend über einen Gesetzentwurf zur Reformierung der Hafenverwaltung beraten hatte, entschloß sich die der ITF angeschlossene Hafentarbeitergewerkschaft Sindicato Autónomo de Estibadores de Ultramar (SAEDU) auf einer Sitzung zu Protestaktionen gegen die Maßnahmen, die Teil von Plänen der Regierung zur Privatisierung einer größtmöglichen Zahl von Dienstleistungsbereichen sind.

URUGUAY - HAFEN LAHMGELEGT

Als die Arbeitnehmer daraufhin zu Beginn jeder Schicht Versammlungen abhielten, um über die Aufnahme der Arbeit zu entscheiden, und unerwartete Blitzstreiks organisierten, brach der Hafenbetrieb völlig zusammen.

"Unserer Meinung nach ist es völlig unmöglich, daß wir im freien Wettbe-

Forts. auf Seite 12



Unannehmbare Risiken in der Fischereiwirtschaft beseitigen!

Der Beruf des Fischers war schon immer der gefährlichste Beruf überhaupt, doch wurden die damit verbundenen Gefahren in jüngster Zeit durch den Untergang einer Reihe von Fischereifahrzeugen noch einmal ganz besonders deutlich vor Augen geführt.

Im Herbst wurden die Dörfer entlang der nordspanischen Küste in Galizien vom Unheil heimgesucht: In einer einzigen Woche Anfang Oktober kamen 31 Fischer ums Leben.

In den frühen Morgenstunden des 2. Oktober sank 240 Meilen westlich der Hebriden das 30 Meter lange Fischereifahrzeug *Frank C* des deutschen Unternehmens Gerukespan Fish. Von den 17

Leuten an Bord überlebte ein Mann. Der deutsche Kapitän und 15 weitere Personen - 14 davon aus Galizien - konnten trotz der Anstrengungen der Rettungsdienste bisher nicht gefunden werden.

Das überlebende Besatzungsmitglied, Gerardo Pérez, wurde 26 Stunden nach dem Unglück von einem dänischen Fischereifahrzeug in seinem Rettungsboot aufgefunden. Er ist noch immer überzeugt, daß sich die übrige Bemannung in einem für 25 Personen ausgelegten Rettungsboot aus dem Wrack retten konnte, das er allerdings, kurz nachdem er selbst von Bord gegangen war, aus den Augen verlor.

DAS SCHIFF WAR 31 JAHRE ALT

Es ist die Rede von einem Maschinenschaden, doch das spanische Betreiberunternehmen Pescarosa S.A. bleibt hartnäckig bei seiner Aussage, daß das 31 Jahre alte Schiff nur vier Monate vor dem Unglück von Grund auf überholt wurde. Nach Pérez Angaben waren die Schiffspapiere in Ordnung. Das einzige, an das er sich erinnert, sind die verzweifelten Versuche des Kapitäns, das Schiff bei starkem Seegang zu stabilisieren.

Es gab wiederholt Kritik an der Art, wie die *Frank C* betrieben wurde - es handelte sich, wie gesagt, um ein deut-

Forts. auf Seite 13

... Angriffe auf lateinamerikanische Häfen

Forts. von Seite 11

werb bestehen können," erklärte der Generalsekretär der SAEDU, Miguel Díaz, gegenüber der örtlichen Presse. "Außer unseren Armen und Beinen haben wir nichts. Vor allem haben wir nicht das Kapital, über das die multinationalen Unternehmen verfügen." Nach Meinung anderer Beobachter dienen die vorliegenden Entwürfe noch nicht einmal dem nationalen Interesse, sondern würden vielmehr den multinationalen Unternehmen in die Hände spielen. Eine Zielscheibe der Kritik war ein Unternehmen namens Murchison, das über Interessen in der Schifffahrtswirtschaft Argentiniens und Brasiliens verfügt.

Der Arbeitskonflikt wurde vorläufig beigelegt, als der Senat in Uruguay eine weitere Prüfung des Entwurfs bis Dezember vertagte.

SCHOCK ÜBER MENEMS ERLASS

Der argentinische Präsident Carlos Menem sorgte selbst in konservativsten Kreisen mit einem Erlaß zur drastischen und uneingeschränkten Entregulierung der argentinischen Wirtschaft, der vor allem im Bereich der Seeschifffahrt weitreichende Folgen haben wird, für Beunruhigung. Mit Erlaß Nr. 2284 werden alle Einschränkungen beim Angebot von Waren und Dienstleistungen in Ar-

gentinien aufgehoben und u. a. alle Vorschriften über die Arbeitspraktiken in den Häfen außer Kraft gesetzt. Der Erlaß ist Vorläufer eines Hafengesetzes, das sich langsam seinen Weg durch das parlamentarische System bahnt. In Anlehnung an das brasilianische Modell sollen nach diesem Gesetzentwurf die vier großen Häfen von Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca und Quequen in staatlichem Eigentum verbleiben, aber in privatwirtschaftlich betriebene Terminals unterteilt werden.

Der Plan, der vor seiner Inkraftsetzung noch der Genehmigung durch den Kongreß bedarf, würde den Abbau von schätzungsweise 2.000 der derzeit 3.300 Arbeitsplätze bedeuten. Die Gewerkschaften setzen sich für eine Ablehnung des Gesetzentwurfes ein und stellen die Verfassungsmäßigkeit der Maßnahmen in Frage.

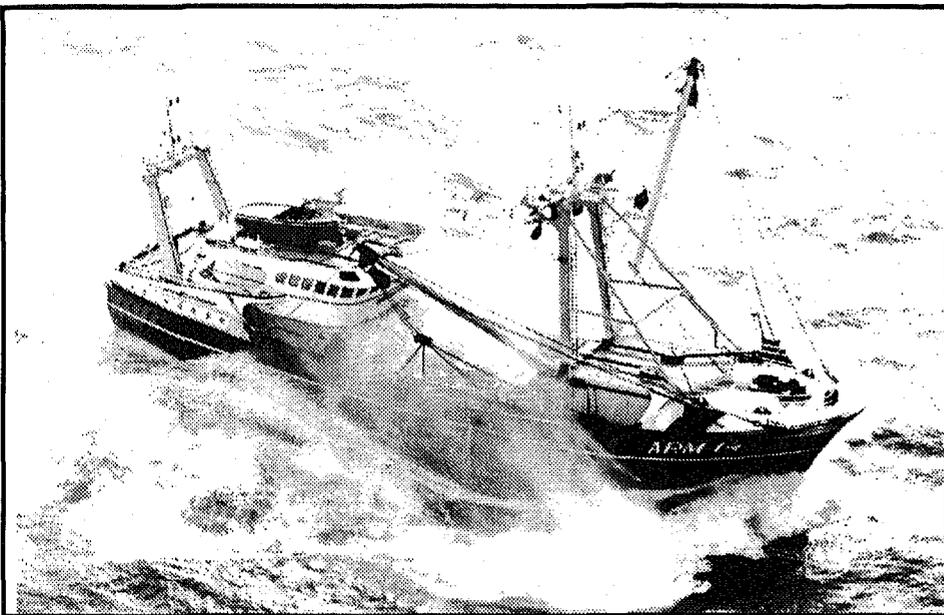
Wie in der November-Ausgabe der **ITF-Nachrichten** berichtet, erlaubt Artikel 27 des Erlasses den argentinischen Reedern darüber hinaus die Benutzung von Billigflaggenregistern, während die Import- und Exportsteuern, die der Subventionierung des argentinischen Schiffsbaus dienen, abgeschafft wurden. Pläne für eine Entregulierung der Lotsendienste, die den Benutzern die Inanspruchnahme privater Lotsendienste ermögli-

chen würde, befinden sich ebenfalls in Arbeit.

PERUANISCHE GEWERKSCHAFT UNTERSTÜTZT GESETZENTWURF

Die der ITF angeschlossene Federación Nacional de Trabajadores Marítimos y Portuarios del Perú (FEMAPOR) drängt auf die Verabschiedung eines Gesetzentwurfes im peruanischen Senat, der zumindest eine Teillösung der durch die jüngste Intervention von Regierung und Streitkräften in den Häfen (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1991) verursachten Probleme bedeuten würde. Die Gewerkschaften hoffen, daß Gesetzentwurf Nr. 567 über den Wiederaufbau der Schifffahrtswirtschaft den Anstoß zu einer konstruktiven Entwicklung der nationalen Hafenwirtschaft geben und die dringend benötigten Beschäftigungsmöglichkeiten sichern kann.

In der gesamten Region fordern Regierungen und Hafenbenutzer angesichts der Unwirtschaftlichkeit der Häfen und der hohen Kosten eine umgehende Modernisierung des Wirtschaftsbereichs. Solange die Regierungen in Lateinamerika jedoch keine koherente Verkehrspolitik entwickeln, die die Häfen nicht einfach dem freien Spiel der Marktkräfte überantwortet, werden sich ihre Probleme voraussichtlich weiter verschärfen.



“Der Verlust eines Bootes ist eine Katastrophe für alle und zerstört Familien, die häufig noch nicht einmal einen Toten zu begraben haben, um den sie trauern können.”

gen laut werden. Verschiedene Abgeordnete des britischen Parlaments fordern inzwischen eine öffentliche Untersuchung.

Wegen des auf ihnen lastenden finanziellen Drucks greifen die Reeder zu einer Verringerung der Besatzungsstärke bei gleichzeitiger technischer Aufrüstung. Große Handelsschiffe mit 100.000 BRT und mehr, auf denen früher mehr als 30 Seeleute beschäftigt gewesen wären, fahren heute mit Besatzungen von nur 16 bis 17 Mann an Bord - überarbeitete Seeleute, die zum Wachgang unmöglich taugen und sich immer stärker auf ausgefeilte Radarsysteme verlassen müssen. Doch dieser nur zu offensichtlichen Gefahren zum Trotz experimentieren die Regierungen mit der Technologie für die “Ein-Mann-Brücke”, um die Besatzungsstärken noch weiter reduzieren zu können. Die britische Regierung erprobt mit diesem System ausgerüstete Schiffe in den Gewässern des Ärmelkanals.

Die Reeder nehmen das Problem häufig auf die leichte Schulter - viele meinen, daß die Fischereifahrzeuge dort, wo sie sind, einfach nichts zu suchen haben. Doch für die, die eine Familie zu ernähren haben, gibt es keine an der Möglichkeit als den Fischfang.

KAUM ZU GLAUBEN: UNTERSUCHUNG AUF ZYPERN!

Solange sich die Haltung der Regierungen nicht ändert, werden auch die sparsamen Reeder das Problem nicht ernst nehmen. Die Ergebnisse der Untersuchung des *Zulfikar*-Vorfalls (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1991) in Zypern sind daher nicht besonders ermutigend: Am 22. November wurden der indische Kapitän und der zweite Steuermann des in Zypern registrierten Tankers von den gegen sie erhobenen Vorwürfen im Zusammenhang mit dem Zusammenstoß ihres Schiffes mit dem Fischereifahrzeug *Wilhelmina J* im Ärmelkanal freigesprochen, bei dem im April sechs Menschen ums Leben kamen. Die Familien konnten das Urteil nicht fassen.

Niemand, der einmal zur See gefahren ist, kann daran glauben, daß ein solcher Zusammenstoß an Bord eines großen Handelsschiffes nicht bemerkt worden sein sollte.

Aus den Radaraufzeichnungen der Dienststelle von jener Nacht ist klar zu ersehen, daß ein wesentlich größeres Schiff einfach über die *Ocean Hound* hinwegfuhr.

Doch erst nachdem die Familien der ums Leben Gekommenen auf eigene Kosten Taucher mit der Untersuchung des Wracks beauftragten, gestand die erst vor kurzem vom britischen Verkehrsministerium eingerichtete Abteilung zur Untersuchung von Schiffsunglücken (MAIB) ein, daß eine Kollision zwischen der *Ocean Hound* und einem anderen Schiff überhaupt denkbar sei. Die MAIB hatte ursprünglich erklärt, es lägen “keine zwingenden Beweise” vor, die darauf hindeuteten, daß sich eine Kollision ereignet habe. Erst als sie mit den deutlich erkennbaren Schäden am Wrack konfrontiert wurde, sah sich die Behörde zu einer Änderung ihrer Haltung gezwungen.

FAHRERFLUCHT AUF SEE BLEIBT UNGE- AHNDET

“Obwohl nichts darauf hindeutet, daß die *Ocean Hound* in eine Kollision verwickelt war, kann diese Möglichkeit nicht völlig ausgeschlossen werden,” erklärte Verkehrsminister Malcolm Rifkind in einem Schreiben. Trotz des vorliegenden Beweismaterials wurden jedoch keine Anstrengungen unternommen, die Verantwortlichen aufzufinden und zur Rechenschaft zu ziehen.

Drei Besatzungsmitglieder überlebten, nachdem das Fischereifahrzeug *William and Margaret II* von einem großen Schiff gerammt worden war; zwei weitere kamen ums Leben. Beinahe-Unglücke sind ebenfalls häufig und wenn ein Unfall vermieden wird, so ist dies oft der Aufmerksamkeit der kleineren Boote zu verdanken; allerdings sind sie durch die Netze in ihre Bewegungsfreiheit eingeschränkt - nicht immer kann ein Schiff rechtzeitig den Weg freimachen. Der plötzliche Anstieg der Zahl von Unglücken dieser Art - insbesondere im Ärmelkanal - läßt Fra-

ITF Nachrichten, Dezember 1991, Seite 13

Forts. von Seite 12

sches Schiff, das aber galizische Häfen und Fangmethoden benutzte, die nach EG-Recht fast überall verboten sind. Für galizische Fischer in Klein- und Familienbetrieben gilt eine besondere Ausnahmeregelung. Heutzutage werden in dem gesamten Wirtschaftsbereich zunehmend Billigflaggenschiffe (und -bemannungen) eingesetzt, einmal um bei den Löhnen zu sparen und zum anderen um Fangverordnungen zu umgehen.

Pérez stammt aus Malpica in Galizien. Die Dorfbewohner stehen noch immer unter dem Schock der *Frank C*-Katastrophe, nach der die Leiche eines Fischers an der nahegelegenen Küste angeschwemmt wurde, während neun weitere Männer ums Leben kamen, als die *Os Tonechos* am 5. Oktober an den Felsen vor der galizischen Küste zerschellte. Drei Opfer dieses Unglücks wurden bisher tot geboren.

In einer eng verknüpften Gemeinschaft von Fischern ist der Verlust eines Bootes eine Katastrophe für jeden Einzelnen und zerstört Familien, die häufig noch nicht einmal einen Toten zu begraben haben, um den sie trauern können.

EMPÖRUNG BEI FAMILIENANGEHÖRIGEN

Britische Fischer sind empört über die zunehmende Zahl von Vorfällen mit Todesopfern, bei denen große Handelsschiffe Fischereifahrzeuge rammten. Seit Februar wurden 13 Kollisionen gemeldet, die Luftrettungsdienste flogen doppelt so viele Einsätze wie im vergangenen Jahr.

Einer der untergegangenen Trawler war die *Ocean Hound* aus Brixham. Alle Besatzungsmitglieder an Bord kamen ums Leben, zwei der Opfer werden noch immer vermißt. Am 10. August um 23.18 Uhr, in einer nebligen Sommernacht, kam der letzte Funkkontakt mit dem Schiff zustande, als der Steuermann bei der Küstenwache in Dover um Genehmigung zum Durchkreuzen der Fahrrinnen bat.

Europäische Fangnetze : größere Maschen

Einen Kompromiß zwischen wissenschaftlichen Erkenntnissen und politischem Eigeninteresse stellt das von den europäischen Fischereiministern zusammengeschusterte Paket von Schutzmaßnahmen dar, das niemanden zufriedenstellt und lediglich der Notwendigkeit einer offenen und öffentlichen Diskussion ausweicht.

Auf seiner Sitzung am 28. Oktober in Luxemburg lag dem Rat der Fischereiminister eine detaillierte und mit guten Argumenten reichlich versehene Vorlage der EG-Kommission vor.

„Die Lage hinsichtlich der Fischressourcen im Atlantik und insbesondere in der Nordsee ist Anlaß zu großer Sorge,“ hieß es in dem Papier.

Die Ausbeutung der Bestände an Kabeljau, Schellfisch und Wittling, so die Kommission, habe einen „zu großen“ Umfang erreicht und zu viele kleine Fische würden gefangen, bevor sie das Fortpflanzungsfähige Alter erreicht hätten.

Dies erklärt nach Angaben der EG die drastische Verringerung des Jahreskontingents der zulässigen Fänge (TAC) in den europäischen Fanggründen: Das TAC für Kabeljau verringerte sich von 240.000 Tonnen im Jahr 1983 auf 100.000 im Jahre 1991.

Die von Wissenschaftlern schon seit über 20 Jahren geforderte Lösung besteht in der Einführung von großmaschigeren Netzen. In der Europäischen Gemeinschaft schwankt die durchschnittliche Maschengröße zwischen 70 und 90 Millimetern. In vergleichbaren Fanggründen benutzen die Kanadier 130-mm-Netze, die Faröer-Inseln 135-mm-, Grönland 140-mm-, Norwegen 145-mm- und Island 155-mm-Netze. In Europa hingegen gibt es in bestimmten Bereichen „Ausnahmeregelungen“, die Maschengrößen von 55, 40 und sogar 16 mm zulassen.

Diese kleinmaschigen Netze haben zur Folge, daß zahlreiche von europäischen Fischern gefangene Fische wieder ins Meer geworfen werden müssen:

„In der Schellfischfischerei in der Nordsee ist es z. B. nicht ungewöhnlich, daß mehr Fische wieder ins Meer zurückgeworfen werden als an Bord bleiben,“ erklärt die Kommission. Von diesen zurückgeworfenen Fischen überleben nur wenige, so daß die Fortpflanzungskette noch stärker gestört wird.

Die Kommission unterbreitete dem Ministerrat einen Vorschlag für ein Maßnahmenpaket in Form von Änderungen an der EG-Fischereiverordnung 3094/86 vom Oktober 1986.

Darin forderte sie die Anhebung der Mindestmaschengröße für die Nordsee und die schottische Westküste von 90 auf 120 mm und kleinere Maschen (90 mm) für Wittling in den übrigen europäischen

Fischereizonen. In Einklang mit UN-Resolution 44/225 vom 22. Dezember 1989, mit der die Treibnetzerei im Südpazifik mit Wirkung vom Juli 1991 und auf den übrigen Weltmeeren vom Juli 1992 an verboten wurde, schlägt die Kommission ein Verbot von Treibnetzen mit einer Länge von mehr als 2,5 Metern sowie des Einsatzes von Baumkurren im Bereich der Nordsee vor.

Diese Maßnahmen sollten der Vereinfachung der gesetzlichen Vorschriften sowie dem Schutz junger Fischbestände und des Ökosystems der Meere dienen.

Die Kommission argumentierte, daß die Anhebung der Maschengröße zwar Verluste für einige (wenn auch längst nicht alle) Fischer mit sich bringen würde, langfristig jedoch im Interesse des Wirtschaftsbereichs liege:

„Eine Anhebung der Maschengröße ist eine Investition, die mittelfristig eine Wertsteigerung der Fänge und langfristig die biologische Stabilisierung der Fischbestände zur Folge hätte.“

Die Kommission präsentierte ihre Vorschläge als das aus wissenschaftlichen Gründen erforderliche absolute Minimum und appellierte an den Ministerrat, „unverzüglich“ tätig zu werden.

In typischer EG-Manier entschied sich der Rat für einen Mittelweg. Die Minister beschlossen, einige Maschengrößen von 90 auf 100 mm, andere von 80 auf 90 mm anzuheben und das Verbot des Einsatzes von Treibnetzen, wie in der Uno-Resolution vorgesehen, mit Wirkung vom 1. Juli 1992 in Kraft zu setzen.

Die Kommission hatte sich in ihrer Vorlage dafür ausgesprochen, in der Ge-

meinschaft eine umfassende öffentliche Diskussion über die Zukunft des Meeresökosystems in Gang zu setzen. Doch die beschlossenen Maßnahmen fanden in den europäischen Medien kaum Beachtung. Diese konzentrierten sich statt dessen bei ihrer Berichterstattung vor allem auf die Proteste der Fischer in Klein- und Familienbetrieben.

In den nordatlantischen Fanggebieten können die Fischereigewerkschaften wohl kaum das „Recht“ der Europäer zum Einsatz wesentlich kleinmaschigerer Netze verteidigen, als diese in Norwegen, auf den Faröer-Inseln, in Grönland, Island und Kanada Verwendung finden. Solange sie die gleichen Bestände befischen, sollten alle Länder doch sicherlich auch die gleichen Maschengrößen benutzen.

Die europäische Fischereiwirtschaft steht ganz klar vor einer schweren Krise - angesichts der schrumpfenden Fischbestände wird die Notwendigkeit eines umfassenden europaweiten Programms zur Stilllegung von Fischereifahrzeugen immer deutlicher. Die geltenden EG-Vorschriften sehen die Bereitstellung von EG-Mitteln in gleicher Höhe vor, wie sie die einzelnen Staaten für Stilllegungsprogramme aufwenden. Solange sich aber Länder wie Großbritannien weigern, ins freie Spiel der Marktkräfte „einzugreifen“, werden viele Fischer ohne jede Entschädigung ihren Arbeitsplatz verlieren.

*Ende November gab die japanische Regierung bekannt, daß sie in Anerkennung von Uno-Resolution 44/225 den Einsatz von Treibnetzen durch japanische Fischereifahrzeuge verbieten will.

Britische Studie beweist: Fischer verunglücken am häufigsten

Bei jedem fünften Toten vor der irischen und der britischen Küste handelt es sich nach Angaben der britischen Lebensrettungsgesellschaft um einen Fischer.

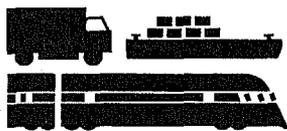
Eine von der Royal National Lifeboat Institution (RNLI) durchgeführte Untersuchung von Zahl und Ursachen wasserbedingter Todesfälle in den Küstengewässern ergab, daß in der Zeit von 1981 bis 1990 320 gewerbliche Fischer ums Leben kamen - das entspricht 20 Prozent der untersuchten Todesfälle.

Andere Typen gewerblich genutzter Schiffe wurden mit weiteren 10 Prozent der Todesfälle in Verbindung gebracht.

„Diese Untersuchung zeigt, daß bestimmte Personengruppen stärker gefährdet sind als andere, und wir wollen gewährleisten ..., daß alles menschenmögliche unternommen wird, um die Sicherheit auf See zu verbessern ... Diejenigen, die ihren Lebensunterhalt auf See verdienen, gehören noch immer zu den am stärksten gefährdeten Personen,“ erklärte Brian Miles, Direktor der RNLI.

Die RNLI hat sich inzwischen nachdrücklich für ein detailliertes Überwachungssystem ausgesprochen, mit dem die Ursachen der Vorfälle und Wege, ihre Zahl zu reduzieren, geprüft werden sollen.

Bei der Untersuchung legte die RNLI ihre eigenen Unterlagen über die Zahl ihrer Einsätze während der vergangenen Jahre zugrunde, berücksichtigte aber auch Statistiken der Küstenwache und anderer Einrichtungen.



ITF-Binnenschiffahrtskonferenz in Lateinamerika

Auf Einladung der Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais (CONTTMAF) fand die zweite lateinamerikanische Konferenz der Binnenschiffer vom 5. bis zum 7. November 1991 in Porto Alegre (Brasilien) statt. Die Delegierten von 22 Organisationen der Arbeitnehmer in der Binnen- und Seeschifffahrt aus Argentinien, Brasilien, Paraguay und Uruguay wählten Mauricio Sant'Anna von der brasilianischen CONTTMAF zum Vorsitzenden der Konferenz und Rafael Grigera vom Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales (Argentinien) zum stellvertretenden Vorsitzenden. Der Stellvertreter ITF-Generalsekretär Graham Brothers fungierte als Sekretär, Protokollführer waren Norberto Bermúdez aus Argentinien und Adelmir Ortiz aus Brasilien.

Die Diskussionen konzentrierten sich auf die zunehmende Bedeutung des Vertrages von Asunción über die Schaffung eines gemeinsamen Marktes für Argentinien, Brasilien, Paraguay und Uruguay (MERCOSUR), der am 26. März 1991 in Asunción unterzeichnet wurde und angesichts der zunehmenden wirtschaftlichen Integration der betroffenen Länder entscheidenden Einfluß auf die künftige Organisation des Verkehrsmarktes in der Region haben wird.

Die Konferenzteilnehmer hoben die Notwendigkeit der frühzeitigen Schaffung von Strukturen im Rahmen der ITF hervor, durch die die Vertretung der Interessen der Transportarbeiter gewährleistet werden kann. Wie auch bei anderen Verträgen über die Liberalisierung des Handels fehlen im MERCOSUR-Abkommen angemessene Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmer ebenso wie eine Klausel über das Recht der Gewerkschaften auf die Vertretung der Arbeitnehmerinteressen in den Verwaltungsstrukturen. Die Konferenzteilnehmer unterstrichen die Notwendigkeit der Einrichtung einer ständigen Arbeitsgruppe zur Koordinierung der Tätigkeit in den verschiedenen Verkehrsbereichen durch die ITF.

Mit dem Prozeß der wirtschaftlichen Integration eng verknüpft ist der Ausbau der Wasserstraßensysteme in der Region, durch den die Bedingungen für die Schifffahrt verbessert und die Beförderung von Gütern durch die verschiedenen Binnenverkehrsträger wirtschaftlicher gemacht werden sollen. Besondere Aufmerksamkeit widmeten die Konferenzteilnehmer den Möglichkeiten, die das Wasserstraßensystem der Flüsse Paraná und Paraguay in diesem Prozeß eröffnet, wobei sie sich vor allem auf die institutionelle Organisation des Wasserstraßensystems und die Position der Schiffsbesatzungen konzentrierten.

Die Konferenzteilnehmer äußerten erhebliche Beunruhigung über die zu erwartende Ausweitung des Billigflaggensystems auch auf die lateinamerikanische Binnenschifffahrt. Als typisch für die drohenden Gefahren wurde die am 3. September 1991 vom argentinischen Präsidenten Carlos Menem erlassene Regierungsverordnung 1772/91 angesehen, die argentinischen Reedern das Ausflaggen und die Einstellung von Besatzungen beliebiger Staatsangehörigkeit ermöglicht, während sie gleichzeitig weiterhin in den Genuß aller wirtschaftlichen und Handelsvorteile der argentinischen Gesetzgebung kommen.

Vorbereitungen für Sitzung des IAO Binnenverkehrsausschusses laufen an

Die ITF wird die Tätigkeit der Arbeitnehmergruppe im Rahmen der 12. Sitzungsperiode des IAO-Binnenverkehrsausschusses koordinieren, der vom 22. bis zum 30. Januar 1992 in Genf zusammentritt. Zur Vorbereitung auf die Sitzung wird am 21. Januar eine Zusammenkunft der als Vertreter der ITF oder als Mitglieder ihrer Länderdelegationen an der Sitzung teilnehmenden ITF-Binnenverkehrsgewerkschaften stattfinden.

Der von der IAO als Grundlage für die Beratungen im Rahmen der Sitzung veröffentlichte 16 Seiten starke Bericht über den Sozial- und Rechtsschutz der Arbeitnehmer im Binnenverkehr dürfte für die vertretenen Gewerkschaften von einigem Interesse sein. In vier Kapiteln beschreibt der Bericht die augenblickliche Situation der im grenzüberschreitenden Verkehr beschäftigten Arbeitnehmer im Binnenverkehr während ihrer vorübergehenden Auslandsaufenthalte.

Folgende Themen werden darin behandelt: die Heimschaffung von Arbeitnehmern im Falle der Entlassung oder Zahlungsunfähigkeit des Arbeitgebers; Rechtshilfe im Anschluß an Straßenverkehrsunfälle oder Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften; Sozialschutz bei Krankheit bzw. Unfall sowie technische Hilfe bei Pannen, Diebstahl (des Fahrzeugs oder der persönlichen Habe des Fahrers) und Straßenverkehrsunfällen.

Von den Gewerkschaften angebotene Programme zur Unterstützung ausländischer Gewerkschaftsmitglieder, die sich in Schwierigkeiten befinden - z. B. das der finnischen Transportarbeitergewerkschaft AKT (vergl. **ITF-Nachrichten** Mai 1991) - werden ebenfalls erwähnt.

Der Bericht kann beim Internationalen Arbeitsamt in Genf angefordert werden. Die **ITF-Nachrichten** werden ausführlich über den Verlauf der Sitzung berichten.

Streikerfolg für Busfahrer in Paraguay

— Auftrieb für die Gewerkschaftsbewegung des Landes

Busfahrer in Paraguay haben den von der Stroessner-Diktatur hinterlassenen autoritären Strukturen einen schweren Schlag versetzt und der organisierten Arbeitnehmerschaft den Weg zur Durchsetzung weitreichender Ziele eröffnet.

Zweitausend bei privaten Busunternehmen in Asunción und den östlichen Landesteilen Paraguays beschäftigte Fahrer streikten vom 1. bis zum 6. November, um ihrer Forderung nach Einführung eines regulären 8-Stunden-Tages, Überstundenzulagen, einer Zulage in Höhe von 30 Prozent für die Fahrer von Bussen im Einmann-Betrieb sowie der Zahlung von Urlaubsgeld und anderen Sozialleistungen, auf die die Arbeitnehmer einen rechtlichen Anspruch haben, Nachdruck zu verleihen.

Dies war der erste von den drei nationalen Gewerkschaftsdachverbänden (CUT, CPT und CNT), die alle auch Transportarbeiter zu ihren Mitgliedern zählen, gemeinsam organisierte Streik in der Geschichte des Landes.

Die Streikenden sahen sich der üblichen häßlichen Seilschaft von Offizieren der Streitkräfte unter den Arbeitgebern, willfähigen Beamten des Arbeitsministeriums und den alten, noch immer an ihren Machtpositionen festhaltenden Anhängern des Stroessner-Regimes gegenüber.

Das Arbeitsministerium war nicht bereit oder in der Lage, seiner gesetzlich vorgesehenen Aufgabe als Schlichter in dem Arbeitskonflikt nachzukommen, geschweige denn die Arbeitgeber zur Erfüllung ihrer rechtlichen Verantwortung zu zwingen. Vor Beginn des Streiks wurde er vom Arbeitsministerium öffentlich für unrechtmäßig erklärt, da Arbeitskämpfmaßnahmen im öffentlichen Dienst, zu dem auch der Verkehrssektor zählt, verboten sind.

Die Arbeitgeber hielten es jedoch nicht für angebracht, eine gerichtliche Verfügung gegen die Maßnahmen zu erwirken,

so daß die Erklärung des Ministers ohne Folgen blieb.

Nachdem das öffentliche Verkehrssystem mit weit verbreiteter Unterstützung der Bevölkerung eine Woche lang lahmgelegt war, lenkten die Arbeitgeber ein und setzten ihre Unterschrift unter eine Vereinbarung mit den Gewerkschaften, in der sie allen wichtigen gewerkschaftlichen Forderungen nachgaben und ihren Verzicht auf Vergeltungsmaßnahmen gegen die an dem Streik beteiligten Arbeitneh-

mer erklärten. Mit der Unterschrift des Arbeitsministers sowie des Ministers für öffentliche Arbeiten und Kommunikation wurde die Vereinbarung offiziell anerkannt.

Der Erfolg dieses Streiks ist ein großer moralischer Sieg für die Arbeitnehmer in Paraguay, die erst jetzt langsam aus dem Schatten der Angst und Resignation heraustreten, der sich während der Herrschaft des repressiven Stroessner-Regimes von 1954 bis 1989 über das Land gelegt hatte.

Neue Kabotagevorschriften in der EG ab 1993

Eine neue Verordnung der Europäischen Gemeinschaft wird es Lkw-Fahrern in der EG ab Anfang 1993 erlauben, inländische Frachten in einem anderen EG-Land zu befördern.

Die endgültige Fassung der geplanten "Kabotageverordnung" für den Straßenverkehr wurde von der Kommission am 16. Oktober verabschiedet. Sie tritt an die Stelle der bisherigen Regelung, die Ende 1992 ausläuft (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1990).

Diese jüngsten Kabotagevorschriften sollen zur Schaffung eines echten Binnenmarkts im Straßengüterverkehr beitragen und Lkw-Fahrern die Möglichkeit geben, im Anschluß an bzw. zwischen zwei grenzüberschreitenden Fahrten inländische Ladungen in einem anderen Staat zu befördern. Aufgrund der derzeitigen Regelung konnten nur Fahrer, die im Besitz einer gültigen "Kabotagegenehmigung" waren, derartigen Fahrten unternehmen. Zusätzliche Schutzbestimmungen sorgten für eine gleichmäßige Verteilung der Kabotagegenehmigungen auf die einzelnen Länder.

Um zu gewährleisten, daß die Liberalisierung des Straßengüterverkehrs nicht zu einer Störung des Verkehrsmarktes

führt, enthalten auch die jüngsten Vereinbarungen ähnliche Schutzvorkehrungen. Das Kabotageaufkommen wird für 1993 auf 5 Prozent der inländischen Märkte begrenzt. Diese Beschränkungen werden schrittweise gelockert, bis sie 1995 völlig aufgehoben werden. Die Mitgliedstaaten können darüber hinaus eine vorübergehende Befreiung beantragen, wenn regionale Märkte durch die verstärkte Präsenz ausländischer Lkw-Fahrer nachteilig beeinflusst werden.

Ein wichtiger Bereich wurde in der Verordnung jedoch ausgeklammert. Sie sagt nichts darüber aus, welche nationalen Tarifverträge und Sozialversicherungsbestimmungen für die in der Kabotage tätigen Fahrer gelten sollen.

Die europäischen Gewerkschaften fordern schon seit langem, daß jedwede Entregulierung mit Maßnahmen zur Harmonisierung der sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen auf Ebene der Gemeinschaft einhergehen muß und jeweils die nationalen Bedingungen des Landes, in dem der Verkehr ausgeführt wird, zur Anwendung kommen sollten. Diese Fragen bleiben allerdings in den neuen Kabotagevorschriften wie bisher völlig offen.



FREMDENVORKEHRSDIENSTE

Gewerkschaft fordert Mitbestimmungsrechte bei Reisebüro

Schwierigkeiten im Umgang mit spanischen Arbeitnehmern hatte der italienische Finanzmagier Giancarlo Parretti während eines Aufenthalts in Madrid Ende Oktober.

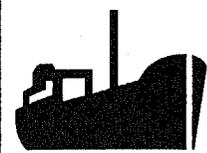
Wen wundert's - Parretti will die 3 Mrd. Peseten (30 Mio. US-Dollar), die er zur Sanierung des Reisebüros Viajes

Meliá benötigt, durch den Verkauf von Wandelschuldverschreibungen des Unternehmens an seine Mitarbeiter aufbringen.

Felix Nenclares von der der ITF angeschlossenen spanischen Gewerkschaft FETT-UGT machte die Zustimmung der Gewerkschaft zu dem Geschäft davon abhängig, daß den Arbeitnehmern ge-

wisse Kontrollrechte eingeräumt werden. Außerdem forderte er von Parretti die verbindliche Zusage, daß die Mitarbeiter ihre Ersparnisse durch den Kauf der Schuldverschreibungen nicht aufs Spiel setzen.

Zum vereinbarten Verhandlungstermin wartete man in Spanien jedoch vergeblich auf den Herrn aus Italien.



Osteuropäische Seeleute fordern Ausweitung der Billigflaggenkampagne

Auf einer Sitzung von außerordentlicher historischer Bedeutung verpflichteten sich die neuen der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften aus Mittel- und Osteuropa, die Kampagne gegen die Billigflaggenschifffahrt aktiv und ohne Einschränkung zu unterstützen.

Gewerkschaftsvertreter von mehr als einer Million Seeleuten aus den ehemaligen "Ostblockländern" (darunter auch aus dem Gebiet der früheren UdSSR) sowie aus Slowenien und Kroatien kamen vom 11. bis zum 13. November in der ungarischen Hauptstadt Budapest zu einem ITF-Seminar über die Billigflaggenkampagne zusammen.

Für einige Delegierte war dies ihre erste ITF-Sitzung überhaupt, für alle aber die erste Gelegenheit zur Zusammenkunft und einem gemeinsamen Erfahrungsaustausch.

Der informelle Charakter der Sitzung ermöglichte es den Delegierten, sich in allen Einzelheiten mit der Geschichte und der Politik der ITF-Kampagne vertraut zu machen. Dies war von um so größerer Bedeutung, als sich die 1948 gestartete Kampagne während eines Zeitraums entfaltete, in dem die Arbeitnehmer dieser Region auf echte Gewerkschaften verzichten mußten und die Beziehungen zur ITF unterbrochen waren. Vielleicht der allerwichtigste Aspekt des Seminars waren daher die persönlichen Kontakte und der allgemeine Austausch unter den Teilnehmern.

WIEDER IN DER ITF ...

Inzwischen haben die Arbeitnehmer der Region wieder richtige Gewerkschaften, und wie Jacek Cegielski von der der ITF angeschlossenen Schifffahrtssektion der polnischen Gewerkschaft Solidarnosc vor den Seminarteilnehmern erklärte:

"Wir sind in den Schoß der ITF zurückgekehrt, doch wir wollen nicht als ITF-Mitgliedsgewerkschaften 'zweiter Klasse' gelten. Durch unsere Aktionen müssen wir beweisen, daß wir uns den Zielen und Grundsätzen der ITF verpflichtet fühlen, und unseren Platz an der Seite ihrer langjährigen Mitglieder einnehmen."

Die Probleme, von denen die Gewerk-

schaften im Rahmen des Seminars berichteten, wiesen erstaunliche Parallelen auf: niedrige Heuern auf unter Nationalflagge fahrenden Schiffen, mangelnde Bereitschaft der Verwaltungen, Rechenschaft abzulegen, und fehlende demokratische Strukturen im Schifffahrtsbetrieb sowie das verbreitete Gefühl, daß viele der neuen "demokratischen" Regierungen die Grundsätze, an die sie glauben sie vorgeben, nicht in die Praxis umsetzen.

SOLIDARITÄT IST DER SCHLÜSSEL ZUR LÖSUNG

Die Probleme, denen sich diese Gewerkschaften gegenübersehen, sind immens. Doch wurde deutlich, daß das ITF-Grundprinzip der gegenseitigen Solidarität unter den Transportarbeitern von allen als einzig gangbarer Weg zur Lösung dieser Probleme angesehen wird.

Hafenarbeiter im kroatischen Hafen Rijeka haben bereits bewiesen, daß Solidaritätsmaßnahmen Wirkung zeigen (vergl. **ITF-Nachrichten** November 1991), und die Seminarteilnehmer gelobten, gegenseitige Unterstützung dieser Art künftig in allen Häfen der Region zu praktizieren.

Ungeachtet der Tatsache, daß die meisten der anwesenden Gewerkschaften nur Seeleute organisieren, befaßten sich die Sitzungsteilnehmer auch mit der Position der Hafenarbeiter und sagten den Hafenarbeitergewerkschaften ihre Unterstützung bei Arbeitskonflikten zu. Ferner verpflichteten sich die auf dem Seminar vertretenen Gewerkschaften, ihre Mitglieder von der Ausführung von Arbeiten im Frachturnschlag in Häfen abzuhalten, in denen diese Arbeiten traditionell von Hafenarbeitern erledigt werden.

Außerdem verabschiedeten die Seminarteilnehmer eine Sonderentschließung in Unterstützung der kroatischen Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaft, deren Delegierte eine gefährvolle Anfahrt mit dem Auto durch Österreich auf sich genommen hatten, um auf der Sitzung dabei zu sein (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**).

Die Seminarteilnehmer äußerten ihre generelle Unterstützung für den Demo-

kratisierungsprozeß in Mittel- und Osteuropa, hoben jedoch hervor, daß dieser noch nicht weit genug vorangeschritten sei, insbesondere im Bereich der Arbeitnehmerrechte und der Konsultationsverfahren mit den Gewerkschaften. Alle anwesenden Gewerkschaften hielten die öffentliche Unterstützung der ITF für die Gewerkschaftsbewegung in ihrem Kampf um echte Demokratie für unverzichtbar. Konkret appellierten die Sitzungsteilnehmer an alle Regierungen der Region, alle Übereinkommen der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation unverzüglich zu ratifizieren.

Die Gewerkschaften bekräftigten ihre praktische Unterstützung für die ITF-Billigflaggenkampagne und versprachen sich gegenseitige solidarische Unterstützung für den Fall, daß sie von einer Gewerkschaft darum gebeten würden. Die Seminarteilnehmer vereinbarten, Informationen über nationalstaatliche Vorschriften und Gesetze im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und rechtlichen Schritten im Rahmen der Kampagne zu sammeln und auszutauschen.

Die Teilnehmer appellierten an die ITF, einen Koordinator für Osteuropa zu benennen, der für die Kontakte mit den neuen ITF-Mitgliedsgewerkschaften zuständig sein soll.

In einem Appell an die ITF, den Schifffahrtsgewerkschaften der Region ihre volle Unterstützung zu gewähren, forderten die Gewerkschaften praktische Schritte der ITF, um den Gewerkschaften bei der Bereitstellung von ITF-Inspektoren in ihren Häfen behilflich zu sein. Darüber hinaus baten sie um Durchführung eines umfassenden gewerkschaftlichen Bildungsprogramms in der Region.

Gewerkschaftsdelegierte aus Bulgarien, Kroatien, der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, Ungarn, Polen, Rumänien, Slowenien und der ehemaligen UdSSR (einschließlich der baltischen Länder) nahmen an dem Seminar teil. Das ITF-Sekretariat war vertreten durch den Sekretär der Sonderabteilung der Seeleute, Brian Laughton, sowie Richard Flint von der Presse- und Forschungsabteilung.

IMO-Entschießung zu Massengutfrachtern

In seiner Schlüsselansprache vor der 17. Versammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO), die vom 28. Oktober bis zum 8. November im Londoner Hauptbüro der Organisation tagte, verwies IMO-Generalsekretär William O'Neil auf die Notwendigkeit, sich von seiten der Organisation um eine Lösung der drängenden Probleme der Schifffahrtsicherheit und der Meeresverschmutzung zu bemühen, wenn vermieden werden sollte, daß andere Organisationen die Initiative ergreifen und der Schifffahrtswirtschaft ihre eigenen, minderwertigen und auf einzelne Aspekte beschränkten Lösungen aufdrängen.

Ein deutlicher Hinweis auf die Entschlossenheit des neuen kanadischen Generalsekretärs der Organisation, die Initiative bei der Schiffssicherheit an sich zu reißen, war der Entschließungsentwurf zu Massengutfrachtern, der den an der Versammlung teilnehmenden Delegierten vom IMO-Sekretariat selbst zur Beratung vorgelegt wurde - ein Schritt, der als "äußerst ungewöhnlich" angesehen wurde.

Die Beratungen über die Entschließung beherrschten die Diskussionen sowohl im Plenum als auch in den zuständigen Ausschüssen - ein Maßstab für die Bedeutung, die die IMO der zunehmenden Beunruhigung über die wachsende Zahl untergegangener Massengutfrachter während der vergangenen Jahre beimißt, die von der ITF als "Skandal" bezeichnet wurde (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1991), und unverzügliche Maßnahmen erforderlich macht.

Die IMO weist ausdrücklich darauf hin, daß es sich bei den in der Entschließung aufgeführten Sicherheitsrichtlinien ausschließlich um Übergangsmaßnahmen handelt, die Regierungen, Klassifizierungsgesellschaften, Reeder, Kapitäne und andere betroffene Parteien befolgen können, bis die vom IMO-Schifffahrtssicherheitsausschuß bereits in Angriff genommene gründlichere Untersuchung des Problems abgeschlossen ist.

Mit Vorlage der Entschließung hat die IMO einen weiteren Schritt auf dem Weg zur Erstellung eines "aktiven" Programmes zurückgelegt, das Probleme aufgreift, bevor sich eine Katastrophe ereignet hat.

Der Entschließungsentwurf enthält detaillierte Empfehlungen hinsichtlich regelmäßiger gründlicher Untersuchungen der Strukturen des Schiffsrumpfes auf Anzeichen für Materialermüdung, wobei möglichen Schwachstellen in den Laderäumen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden soll.

Ähnlich präzise Richtlinien sollen auch für eine Reduzierung der Materialbeanspruchung durch Krafteinwirkungen auf Massengutfrachter vorgegeben werden, die zu einer Schwächung der Schiffstrukturen führen können. Überbeanspruchung



des Materials wird weithin für die zunehmende Zahl von Strukturermüdungen und das spurlose Verschwinden von Massengutfrachtern verantwortlich gemacht, das aller Wahrscheinlichkeit nach darauf zurückzuführen ist, daß die Schiffe unterwegs unerwartet und mit katastrophalen Folgen zerbrechen.

Zum Beispiel werden die Betreiber von Verladeterminals dringend aufgefordert, durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten, daß der Schiffsrumpf keinen übermäßigen Belastungen ausgesetzt und die Baustruktur während des Verladevorgangs nicht beschädigt wird. Insbesondere wird in diesem Zusammenhang der Einsatz von Hochgeschwindigkeitsverladeanlagen erwähnt, die in Eisenerzhäfen bei der Beladung von Massengutfrachtern zur Anwendung kommen und im Verdacht stehen, unzulässige Spannungen im Schiffsrumpf von Massengutfrachtern zu erzeugen.

Unterstützt werden diese Ladeempfehlungen durch die Forderung nach strikter Einhaltung des Sicherheitskodex für den Umgang mit Schüttladungen, insbesondere im Hinblick auf die Vorschriften über den maximalen Feuchtigkeitsgehalt und das Trimmen der Ladung.

Die IMO appelliert an die Kooperationsbereitschaft der Reeder im Zusammenhang mit der Installation von Geräten auf Massengutfrachtern, die die Bemannung fortlaufend mit Informationen über auftretende Spannungen in wichtigen Teilen des Schiffsrumpfes versorgen. Die Reeder sind zudem aufgefordert, ihre Schiffe mit den für das weltweite Notruf- und Sicherheitssystem in der Schifffahrt erforderlichen Geräten auszurüsten und sich am automatischen Schiffsrettungssystem auf der Grundlage gegenseitiger Unterstützung, AMVER, zu beteiligen, das gewährleisten soll, daß im Notfall unverzüglich Hilfeleistungen angeboten werden können.

Schließlich appelliert der Entschließungsentwurf an die Regierungen, alle

Unfälle von unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe mit Massengutladungen an Bord zu untersuchen und die IMO über die Schlußfolgerungen und die aus der Untersuchung resultierenden Empfehlungen zu unterrichten, um so die Arbeit des Schifffahrtssicherheitsausschusses zu erleichtern.

Nach sorgfältiger Prüfung des vom Sekretariat vorgelegten Entschließungsentwurfs wurde ein überarbeiteter Text der Entschließung über die Sicherheit bei der Beförderung von Schüttladungen an Bord von Schiffen - einschließlich allgemeiner Empfehlungen - erstellt und der Versammlung zur Genehmigung vorgelegt. Die in dem geänderten Entwurf vorgesehenen technischen Anforderungen wurden mit der Empfehlung, sie unverzüglich in die Praxis umzusetzen, in einem Anhang zu der Entschließung zusammengefaßt.

Die Entschließung zur Sicherheit von Massengutfrachtern war allerdings nur eine - zugegebenermaßen die wichtigste - von drei Entschließungen des IMO-Sekretariats, die der Versammlung zur Beratung vorlagen. Die anderen beiden Entschließungen befaßten sich mit der regionalen Zusammenarbeit bei der Kontrolle von Schiffen und ihren Abfällen sowie mit der internationalen Koordinierung im Gefahrgutbereich.

Des weiteren beschäftigte sich die Versammlung mit einer Reihe von Entschließungen zum weltweiten Notruf- und Sicherheitssystem in der Schifffahrt, Empfehlungen zum Seerückbehaltungsrecht und Hypotheken sowie einem möglichen Übereinkommen über Haftpflicht und Entschädigung im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher und ekelerregender Stoffe auf See. Ebenfalls auf der Tagesordnung standen die Entwürfe für einen Sicherheitskodex für das Stauen und Sichern von Frachten, eine neue Fassung des Sicherheitskodex für die Beförderung von Holz an Deck von Schiffen und der Kodex für Alarm- und Anzeigeräte.

Kroatische Seeleute und Hafentarbeiter bitten um humanitäre Hilfe für Flüchtlinge

Ungeachtet der unfaßbaren menschlichen Tragödie, die sich aufgrund der militärischen Lage in Kroatien abspielt, hat sich die kroatische Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft als erste Gewerkschaft Mittel- und Osteuropas, die im Hafen von Rijeka Solidaritätsmaßnahmen für Seeleute ergriffen hat (vergl. **ITF-Nachrichten** November 1991), ihren Platz in der ITF-Geschichte verdient.

Ihr ungewöhnlich starkes Engagement in der ITF-Kampagne stellte die Gewerkschaft erneut unter Beweis, als ihr Vorsitzender, Vladimir Svalina, und Predrag Brazzoduro, einer seiner Funktionäre, mit einem Mietauto über Österreich nach Budapest fuhren (die ungarische Grenze war geschlossen), um an dem dort stattfindenden ITF-Seminar teilnehmen zu können (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**).

Auch wenn die beiden Vertreter der Gewerkschaft nicht nach Budapest gekommen waren, um um solidarische Unterstützung zu bitten, legten andere Delegierte einen entsprechenden Entschließungsantrag vor, der von allen anwesenden Gewerkschaften einstimmig verabschiedet wurde. Vladimir Svalina dankte den Sitzungsteilnehmern für ihre Unterstützung und gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß seine Gewerkschaft in Zukunft auch einmal als Gastgeber für Sitzungen auftreten könne, wenn wieder Frieden in Kroatien eingekehrt sei.

Die Seminarteilnehmer äußerten ihre "uneingeschränkte solidarische Unterstützung für die kroatische Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft in ihrem Kampf um Frieden und Gerechtigkeit" und ihre Ablehnung gegenüber der Seeblockade gegen die kroatischen Häfen und der gegen Kroatien gerichteten militärischen Aggression.

Dieser Entschließungsantrag hebt ebenso wie eine ähnliche Entschließung, die der ITF-Regionalausschuß für europäische Hafentarbeiter im vergangenen Monat auf seiner Sitzung in London verabschiedete (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**), die Unterstützung für die kroatische Gewerkschaft hervor und bringt die Sorgen dieser einzigartigen und wichtigen unabhängigen und demokratischen Transportarbeitergewerkschaft zum Ausdruck.

Die von Transportarbeitern auf den Ruinen der alten, von Kommunisten kontrollierten jugoslawischen Transportarbeiterföderation aufgebaute kroatische Gewerkschaft gehört einer Gruppierung neu-

er, unabhängiger Gewerkschaften in Kroatien an. Sie legt größten Wert auf praktische Demokratie: Die Entscheidung über das Beitritts-gesuch an die ITF fiel erst nach anderthalbjährigen internen Beratungen und Konsultationen, in die auch die einzelnen Mitglieder der Gewerkschaft miteinbezogen wurden. Am Ende dieses Verfah-

ohne Arbeit sind, und angesichts des ernstzunehmenden Flüchtlingsproblems, das der Krieg ausgelöst hat, konzentriert sich die Gewerkschaft im Augenblick auf die Unterstützung ihrer Mitglieder und deren Familien. Sie bemüht sich nach Kräften, auch anderen Arbeitnehmern zu helfen, hat es sich aber zur vorrangigen Aufgabe gemacht, sich insbesondere um die aus ihren Wohnungen und Heimatorten vertriebenen Angehörigen von aktiven Seeleuten zu kümmern. In Rijeka, weit hinter der Front, hat sie Flüchtlingszentren geschaffen und strebt die Einrichtung eines Seeleutekrankenhauses an.

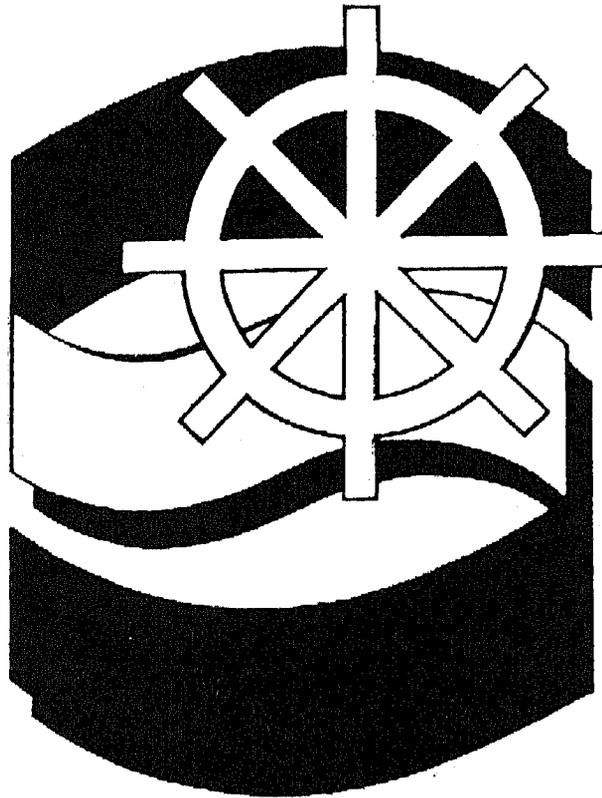
Wie schon in einer früheren Ausgabe der **ITF-Nachrichten** berichtet, kämpft die Gewerkschaft um den Abschluß eines Vertrages mit kroatischen Reedern, die ihre Schiffe vom jugoslawischen Register abgezogen und auf verschiedene Billigflaggen übertragen haben. Die Gewerkschaft fordert von den Reedern die Zusage, daß sie ihre Schiffe sofort nach Einrichtung eines kroatischen Registers wieder der Nationalflagge unterstellen, daß kein Schiff den Eigentümer wechselt, solange es unter Billigflagge fährt, und daß sie die geltenden Verträge über Bemannung und Gewerkschaftsvertretung weiterhin respektieren. Diese Gespräche gestalten sich äußerst schwierig und die Gewerkschaft sieht sich immer wieder von Reedern und der kroatischen Regierung kritisiert und Dro-

hungen ausgesetzt, weil sie durch das Festhalten an diesen Bedingungen angeblich ihre "Loyalitätspflicht" verletze und sich "unpatriotisch" verhalte.

Nicht nur mit ihren Solidaritätsmaßnahmen, sondern auch durch diese Verhandlungen hat die Gewerkschaft daher bewiesen, welche Bedeutung sie den Grundprinzipien der ITF selbst mitten im Krieg beimißt.

Während die in Budapest und London verabschiedeten Entschließungen dem Wunsch der Gewerkschaft nach einer friedlichen, von internationalen Stellen unterstützten Verhandlungslösung des Konflikts Ausdruck geben, bittet die Gewerkschaft jedoch auch um direkte Unterstützung für ihrer Arbeit in der Flüchtlingsbetreuung.

Insbesondere benötigt die Gewerkschaft Lebensmittel sowie Medikamente und bestimmte medizinische Ausrüstungen für die Transportarbeiter und ihre Familien, denen sie helfen will. Der ITF angeschlossene Gewerkschaften, die die Gewerkschaft in dieser Form unterstützen möchten, sollten beim ITF-Sekretariat nähere Informationen einholen.



rens stand der mit überwältigender Mehrheit zum Ausdruck gebrachte Wunsch nach Beitritt zur ITF, und der ITF-Vorstand gab ihrem Gesuch auf seiner Sitzung im Oktober statt (zur Zeit bereitet die Gewerkschaft die Zahlung der erforderlichen Mitgliedsbeiträge vor, um alle formellen Voraussetzungen der Mitgliedschaft zu erfüllen).

Obwohl es sich bei der überwältigenden Mehrheit ihrer Mitglieder um Kroaten handelt, versteht sich die Gewerkschaft keineswegs als "nationalistische" Organisation. Sie gehört einer neuen unabhängigen Gruppierung an, die die Haltung des regierungsfreundlichen Gewerkschaftsdachverbandes HUS ablehnt, der für die Dauer des Krieges seine gewerkschaftliche Tätigkeit "ausgesetzt" hat und seine Aktivitäten zur Zeit auf Appelle zur politischen Unterstützung der kroatischen Regierung beschränkt.

Im Gegensatz hierzu verstärkte die Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft ihre gewerkschaftliche Arbeit im Laufe des Konflikts. Nachdem fast alle kroatischen Hafentarbeiter wegen der Hafengeblockade

USA: Gesetzlicher Schutz für Billigflaggenbemannungen

Ein Gesetzentwurf, der die Ausweitung des Geltungsbereichs des US-Arbeitsrechts auf Seeleute auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen vorsieht, die US-Häfen anlaufen, erregte unter den Reedern von Billigflaggenschiffen scharfe Kritik.

Austin Murphy, Vorsitzender des Unterausschusses für Arbeitsnormen im US-Repräsentantenhaus, der sich im Oktober mit dem Gesetzentwurf befaßte, sieht in dem Gesetz, falls es in Kraft gesetzt werden sollte, eine große Hilfe für verzweifelte Seeleute, die bisher nicht unter den Geltungsbereich des US-Rechtes fallen.

„Die Gewinne, die auf dem Rücken ausgebeuteter Arbeitnehmer erwirtschaftet werden, sind ein Skandal gigantischen Ausmaßes,“ so Murphy. „... wegen dieses mangelnden Schutzes können ihre Arbeitgeber riesige Gewinne einstreichen. Es ist einfach beschämend.“

Murphy war auch besorgt über die Möglichkeit einer Wettbewerbsverzerrung zu Ungunsten der US-Unternehmen: „Ausländische Schiffsbetreiber genießen alle Vorteile des US-Handels, doch zahlen sie weder Steuern, noch halten sie sich an irgendwelche Schutzvorschriften für Arbeitnehmer, die unsere Schiffahrtsgesellschaften respektieren müssen,“ erläuterte er und fügte hinzu „... auf diese Weise werden unterschiedliche Voraussetzungen geschaffen, die die US-Schiffahrt eindeutig benachteiligen.“

Murphy war schockiert von den Aussagen der Hafenkaplane über die Schrecken des tagtäglichen Mißbrauchs und der Mißhandlung von Seeleuten auf Billigflaggenschiffen ebenso wie über ihre Berichte, daß einige Unternehmen ihnen inzwischen Besuche an Bord ihrer Schiffe untersagt hätten.

Unter Bezug auf die in Miami ansässigen Kreuzfahrtunternehmen erklärte Dekan Robert Balderas: „Unserer Meinung nach versuchen sich die Kreuzfahrtunternehmen zu schützen, indem sie die Kaplane von den Schiffen fernhalten.“

Er fügte hinzu, die Kreuzfahrtunternehmen in Miami hätten den Kaplanen zu verstehen gegeben, daß sie nur mit einer Genehmigung des Kapitäns an Bord ihrer Schiffe kommen dürften - und diese sei praktisch nicht zu bekommen.

Zur Verteidigung der Reeder versicherten der Vorsitzende der Föderation der amerikanischen Kontrolle unterstehenden Schiffahrt, Phil Loree, und der Vorsitzende des Internationalen Rates der Kreuzschiffahrtsgesellschaften, John Estes, den Ausschußmitgliedern, daß sie gerne persönlich an Bord von Frachtern ebenso wie Kreuzfahrtschiffen mit den Seeleuten sprechen könnten, und erklärten, die strikteren Vorschriften für Besu-

che an Bord seien das Ergebnis von Sicherheitsmaßnahmen im Anschluß an den Golfkrieg.

Estes wies darauf hin, daß nichts die Seeleute daran hindere, die Schiffe zu verlassen, um einen Hafenkaplan aufzusuchen, wenn sie dies wünschten.

Auch die US-Gewerkschaften legten vor dem Ausschuß Zeugnis über den Mißbrauch von Seeleuten ab. Der Präsident der National Marine Engineers' Beneficial Association, DeFries, unterbreitete dem Ausschuß ein Dokument mit detaillierten Informationen über den systematischen Betrug schlecht bezahlter Seeleute durch doppelte Buchführung und Erpressung. Wie er in seinem Papier erläuterte, wagten viele Seeleute nicht sich zu beklagen, da sie viele Tausend Kilometer von ihrer Heimat entfernt seien und befürchten müßten, im nächsten Hafen zurückgelassen und auf eine schwarze Liste gesetzt zu werden.

Urteil im Fall der Evia Luck

Aufgrund einer seltsamen und völlig unlogischen Entscheidung des britischen Oberhauses, Großbritanniens höchster Gerichtsstanz, wird die ITF Änderungen an einer Reihe von Verfahren im Zusammenhang mit der Billigflaggenkampagne vornehmen, um zu gewährleisten, daß Reeder gerichtlich zur Einhaltung der von ihnen unterzeichneten, von der ITF gebilligten Verträge gezwungen werden können.

Die mit einer Mehrheit von vier zu eins gefaßte und mehr als sechs Monate nach der mündlichen Verhandlung bekanntgegebene Entscheidung macht die Durchsetzung eines im Anschluß an Boykottmaßnahmen von seiten der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften im schwedischen Hafen von Uddevalla 1983 unterzeichneten Kollektivvertrags praktisch unmöglich und bedeutet, daß die Heuernachzahlungen für die betroffenen Besatzungsmitglieder an die Reeder zurückgezahlt werden müssen.

Besonders unbegreiflich wird die Entscheidung durch die Tatsache, daß keiner der Beteiligten die Zulässigkeit der in Schweden durchgeführten Maßnahmen nach schwedischem Recht in Frage stellte, und Einigkeit darüber bestand, daß keine unerlaubten Handlungen, die Schadensersatzforderungen nach sich ziehen könnten, stattgefunden hatten. Die noch offenen Fragen des Falles bezogen sich ausschließlich auf die Durchsetzbarkeit des Vertrages und der aufgrund des Vertrages geleisteten Heuernachzahlungen.

Zu Beginn des Verfahrens hatten sich beide Parteien darauf geeinigt, daß der Vertrag englischem Recht unterworfen sei. Angesichts dieser Tatsache vertrat

In einem Kommentar wies die britische Schifffahrtszeitung *Lloyd's List* am 15. Oktober darauf hin, daß die Billigflaggenstaaten keinerlei Möglichkeiten hätten zu kontrollieren, was an Bord der unter ihren Flaggen fahrenden Schiffe passiert. Diese Tatsache, so heißt es in dem Kommentar weiter, sowie die Existenz der Hafenstaatenkontrolle widerlege das Argument der Reeder, daß die Bestimmungen dieses Gesetzentwurfes zu Unklarheiten über die an Bord eines Schiffes geltenden Gesetzesvorschriften führen würden.

Unter dem Hinweis darauf, daß Loree durch die „häufig erschreckenden Beschäftigungspraktiken“ in die Defensive gedrängt worden sei, stellt *Lloyd's List* fest, die Reeder könnten bessere Argumente gegen derartige Angriffe vorbringen, wenn nicht ständig „ganz gewöhnliche Menschenrechte und akzeptable Arbeitsgesetze verletzt würden.“

die Mehrheit der Richter die Auffassung, daß die Boykottmaßnahmen, hätten sie in England stattgefunden (wo die von Frau Thatcher erlassenen Anti-Gewerkschaftsgesetze noch immer in Kraft sind), rechtlich unzulässig gewesen wären und der englischem Recht unterliegende Vertrag daher nicht rechtsgültig sei.

In einem Minderheitsvotum legte Richter Lord Templeman die Argumente für seine von der Mehrheitsmeinung abweichende Auffassung eindeutig dar. „Die Gerichte dieses Landes sollten sich nicht mit Arbeitskämpfmaßnahmen befassen, die in dem Land, in dem sie durchgeführt werden, durchaus gesetzeskonform sind,“ erklärte er.

In einer im Anschluß an die Bekanntgabe der Entscheidung veröffentlichten Erklärung stellte ITF-Generalsekretär Harold Lewis fest: „Das Urteil des Oberhauses im Falle der *Evia Luck* kann die ITF-Kampagne gegen die Ausbeutung von Seeleuten auf Billigflaggenschiffen kaum beeinträchtigen. Die ITF unternimmt bereits die erforderlichen Schritte, um zu gewährleisten, daß Arbeitskämpfmaßnahmen, die sie ergreifen oder unterstützen muß, der Rechtslage, wie sie die Mehrheit des britischen Oberhauses heute sieht, entsprechen.“

Sich dem Standpunkt Lord Templemans anschließend fügte er hinzu: „So wie die Dinge liegen, mögen die restriktiven Gesetze zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen, die die britischen Gewerkschaften fesseln und das Gleichgewicht so nachhaltig zugunsten der Arbeitgeber verschieben, einen kleinen, aber vorübergehenden Trost für die Reeder in Liberia und Panama bedeuten.“

Ein gutes Jahr für Seeleute in deutschen Häfen ...

1991 war ein sehr erfolgreiches Jahr für die drei ITF-Inspektoren in der Bundesrepublik Deutschland - zusammen konnten sie bisher Heuernachzahlungen für Seeleute auf Billigflaggenschiffen in Höhe von insgesamt 3 Mio. DM (810.000 US-Dollar) durchsetzen. Und dieser Betrag wird sicherlich vor Ablauf des Jahres noch weiter ansteigen.

Sobald ihr Schiff Ende Oktober im **Hamburger Hafen** (Bundesrepublik Deutschland) festgemacht hatte, wandte sich die Besatzung des unter maltesischer Flagge fahrenden 16.773-BRT-Massengutfrachters *Agios Nectarios* hilflos an ITF-Inspektor Ulf Christiansen. Bei der Überprüfung der Heuerabrechnungen stellte Christiansen fest, daß den Seeleuten weniger als die IAO-Heuer gezahlt wurde und ihnen insgesamt noch

ein Betrag in Höhe von 25.698,81 US-Dollar an Heuern und anderen Leistungen zustand. Der dritte Ingenieur war zudem bereits seit 17 Monaten an Bord und wollte abmuster. Nach kurzen Verhandlungen mit den Reedern - Endeavour Shipping SA aus Piräus (Griechenland) - wurde das Geld an die Hamburger Agenten des Schiffes überwiesen und der Besatzung am 7. November in Christiansens Gegenwart ausgezahlt.

Nach 12 arbeitsreichen Tagen für den ITF-Inspektor Ali Memon konnten Ende letzten Monats zehn Besatzungsmitglieder der unter maltesischer Flagge fahrenden *Perko* von Bremen aus in ihre Heimat zurückfliegen. Während die *Perko* in **Bremen** (Bundesrepublik Deutschland) am Reparaturdock festlag, führte Memon seine Auseinandersetzungen mit der Versicherung der griechischen Reeder, die sich weigerte, die von Memon im Namen der zehn Besatzungsmitglieder aus Pakistan, Marokko und der Sowjetunion eingereichten Forderungen anzuerkennen. Es war der altbekannte Trick

des "Teile und Herrsche", erklärt Memon - Besatzungsmitglieder aus fünf unterschiedlichen Ländern waren eingestellt worden, um zu verhindern, daß sie sich gemeinsam über ihre Bedingungen beschwerten. Als die Besatzung dies trotzdem tat, wollten die Reeder das Geld nicht kampflos auszahlen. Bis zur allerletzten Minute versuchten sie, Memon auszutricksen und die Besatzung hereinzulegen. Selbst als die Gelder schließlich ausgezahlt wurden - Heuernachzah-

Als Sieg der Gerechtigkeit könnte man den Boykott bezeichnen, den schwedische Hafentarbeiter Ende Oktober auf Bitten der schwedischen Seeleutegewerkschaft in einem kleinen Hafen in der Nähe von **Stockholm** gegen die unter maltesischer Flagge fahrende *Seaventure* verhängten, nachdem sich die Reeder gewiegt hatten, einen ITF-Vertrag zu unterzeichnen. Die 21köpfige philippinische Besatzung unterstand einem von der philippinischen Gewerkschaft PSU unterzeichneten "Vertrag", der einer Monatsheuer von 350 US-Dollar sowie eine feststehende Überstundenzulage von 112 US-Dollar vorsah. Die PSU stand auch beim Fall der *JSS Britannia* im Mittelpunkt des Streits - ein im vergangenen Juli durch ein neues Gesetz aufgehobenes Gerichtsurteil untersagte schwedischen Transportarbeitern damals die Durchführung von Solidaritätsmaßnahmen zur Durchsetzung eines ITF-Vertrages, solange für ein Schiff irgendein von einer selbsternannten "Ge-



werkschaft" unterzeichneter sogenannter "Vertrag" bestand. Während des Gerichtsverfahrens sagte die PSU zugunsten der Reeder der *JSS Britannia* gegen die ITF aus. Doch PSU-"Verträge" (ebenso wie andere reederfreundliche Abmachungen mit sogenannten "Gewerkschaften") stehen der Durchsetzung angemessener Heuern für Besatzungen auf Schiffen, die schwedische Häfen anlaufen, nicht länger im Wege. ITF-Inspektor Hans Gröning erklärte dem Kapitän der *Seaventure*, daß das Schiff keine neuen Besatzungsmitglieder an Bord nehmen dürfe, bis der alte Vertrag aufgehoben und an seiner Stelle ein ITF-Vertrag abgeschlossen worden sei. Als der Kapitän merkte, daß die ITF und die Gewerkschaften es ernst meinten, setzte er sich rasch mit den Reedern in Verbindung. Es folgten Verhandlungen mit dem Rechtsanwalt der Reeder, die in der Unterzeichnung eines Vertrages resultierten. Die philippinischen Seeleute sollten außerdem Heuernachzahlungen in Höhe von 16.000 US-Dollar erhalten.

werkschaft" unterzeichneter sogenannter "Vertrag" bestand. Während des Gerichtsverfahrens sagte die PSU zugunsten der Reeder der *JSS Britannia* gegen die ITF aus. Doch PSU-"Verträge" (ebenso wie andere reederfreundliche Abmachungen mit sogenannten "Gewerkschaften") stehen der Durchsetzung angemessener Heuern für Besatzungen auf Schiffen, die schwedische Häfen anlaufen, nicht länger im Wege. ITF-Inspektor Hans Gröning erklärte dem Kapitän der *Seaventure*, daß das Schiff keine neuen Besatzungsmitglieder an Bord nehmen dürfe, bis der alte Vertrag aufgehoben und an seiner Stelle ein ITF-Vertrag abgeschlossen worden sei. Als der Kapitän merkte, daß die ITF und die Gewerkschaften es ernst meinten, setzte er sich rasch mit den Reedern in Verbindung. Es folgten Verhandlungen mit dem Rechtsanwalt der Reeder, die in der Unterzeichnung eines Vertrages resultierten. Die philippinischen Seeleute sollten außerdem Heuernachzahlungen in Höhe von 16.000 US-Dollar erhalten.

Forts. auf Seite 22

... Boykott führt zur Aufhebung eines PSU-"Vertrages"

Forts. von Seite 21

Für die sudanesischen Reeder der unter zypriotischer Flagge fahrenden *Khartoum* sind ITF-Maßnahmen nichts neues. Ihnen gehört auch die unter zypriotischer Flagge fahrende *Darfur*, die im November 1990 in einem **schwedischen** Hafen einlief. Die Besatzung war äußerst schlecht bezahlt und hatte weder Beschäftigungsverträge noch einen Kollektivvertrag. Schwedische Hafentarbeiter boykottierten das Schiff, für das daraufhin ein vollwertiger ITF-Vertrag abgeschlossen wurde. Damals konnten die Gewerkschaften in Schweden wegen des im Herbst 1989 ergangenen Gerichtsurteils im Falle der *JSS Britannia* keine Solidaritätsaktionen gegen Schiffe unternehmen, die einem "Kollektivvertrag" mit irgendeiner "Gewerkschaft" unterstanden. Die Reeder merkten sich dies und gründeten ihre eigene Betriebsgewerkschaft, mit der sie im Vertrauen auf das *Britannia*-Schlupfloch, einen Vertrag unterzeichneten, der ihnen das Anlaufen schwedischer Häfen ermöglichen sollte. Leider - zumindest vom Standpunkt der Reeder aus betrachtet - wurde das Gesetz im Juli dieses Jahres geändert, so daß der örtliche ITF-Inspektor dem Unternehmen erklären konnte, was es mit seinem windigen Vertrag tun könne, als die *Khartoum* im November in Schweden ankam. Auch ohne Boykott konnte am 26. November ein ITF-Musterkollektivvertrag unterzeichnet werden.

Als die unter maltesischer Flagge fahrende *Milta* im November mit letzter Kraft im Hafen von Fredericia (**Dänemark**) einlief, wurde sie prompt wegen einer immer länger werdenden Liste von Beanstandungen, die inzwischen 36 Punkte umfaßt, von den Hafenbehörden festgehalten. Die 36 philippinischen Besatzungsmitglieder, die seit September keine Heuern mehr erhalten hatten, baten den ITF-Inspektor John Jacobsen um Hilfe - auch ihre Familien haben seit Monaten keine Unterhaltszahlungen bekommen. Jacobsen steht nun in Verhandlungen mit den griechischen Reedern des Schiffes.

Vier kenianische Seeleute - drei Vollmatrosen und ein Koch - auf der in Antigua registrierten *Dorina*, die Anfang Oktober in Bremen einlief, hatten seit fünf Monaten keine Heuern erhalten (vergl. **ITF-Nachrichten** November 1991). In ihrer Verzweiflung traten sie in Streik. Als ITF-Inspektor Ali Memon das Schiff am darauffolgenden Tag besuchte, erfuhr er, daß sie gerade ihre Bezahlung bekommen hätten - jämmerliche 400 DM (etwa 240 US-Dollar) Grundheuer, weit weniger als die internationale Norm. Nach-

dem er das Unternehmen unter Druck gesetzt und die örtlichen Behörden alarmiert hatte, konnte Memon höhere Heuern für die vier Seeleute herauschlagen. Doch damit waren ihre Probleme nicht gelöst: Das Leben an Bord wurde für die drei Vollmatrosen unerträglich. Am 19. November besuchte der **britische** ITF-Inspektor John Wood das Schiff in Kings Lynn (Großbritannien). Er konnte sich davon überzeugen, daß sie vom neuen Kapitän, der Anfang des Monats an Bord gekommen war, ständig-manchmal auch physisch - bedroht und mißbraucht wurden. Sie wollten das Schiff verlassen. Als Wood mit dem Kapitän reden wollte, wurde auch er bedroht und beleidigt, und als er sich mit dem Agenten des Schiffes

in Verbindung setzte, stellte er fest, daß dessen Vertreter die gleiche Behandlung widerfahren war. Auch die Elektriker, die den Schiffsgenerator reparieren sollten, hatten das Schiff wegen der Haltung des Kapitäns unter Protest verlassen. Nach Kontakten mit Memon und einer langen Sitzung mit den deutschen Reedern des Schiffes konnte Wood erreichen, daß den drei Besatzungsmitgliedern ihre ausstehenden Heuern sowie ein Trennungsgeld, die Kosten für ihre Heimschaffung und andere Auslagen ausgezahlt wurden. Unter ihrem alten Namen *Ostwind* und mit anderen Reedern war die *Dorina* schon früher mit der ITF in Konflikt geraten, weil sie einen ITF-Vertrag nicht respektierte.



Mehr als 70 Journalisten, Vertreter von Schiffsicherheitsorganisationen, Überlebende und Familienangehörige der Opfer nahmen an einer in Stockholm organisierten öffentlichen Anhörung teil, auf der Gunnar Lindstedts dramatisches Buch über den Brand an Bord der *Scandinavian Star* vorgestellt wurde, der das Schiff im April 1990 völlig zerstörte. Das Buch, das mit finanzieller Unterstützung der ITF in schwedischer und norwegischer Sprache erschienen ist, wirft wichtige Fragen hinsichtlich der Sicherheit und der Besatzungsnormen auf unter Billigflagge fahrenden Fahrgastschiffen auf, Fragen, die vor dem Hintergrund der von den Reedern erhobenen Forderung nach Einrichtung eines schwedischen Zweitregisters, das den Einsatz von Schiffen mit Billigflaggenstandard im innerskandinavischen Fährverkehr ermöglichen würde, eine neue und finstere Bedeutung angenommen haben.

Zweitregisterpläne in Finnland und Schweden

Die **niederländische** Verkehrsministerin Hanja Maij-Weggen versichert, ihrer Regierung sei an der Erhaltung einer starken Schifffahrtswirtschaft unter einer einzigen Flagge gelegen. In einer Erklärung verurteilte sie "unehrlichen Wettbewerb, Protektionismus und billige Flaggen" und sagte für die nähere Zukunft ein "Maßnahmenpaket zur Ausmerzung dieser unlauteren Praktiken" zu.

Die **estnische** Schifffahrtsgesellschaft - erst kürzlich von der neuen Regierung der Republik verstaatlicht (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1991) - soll nun privatisiert werden. Das Unternehmen soll in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und seine 46 Schiffe auf vier Betriebsbereiche (Fahrgastschifffahrt, Fährverkehr, Linien- und Trampschifffahrt) verteilt werden. Knapp 1.000 der 4.200 Beschäftigten des Unternehmens werden ihren Arbeitsplatz verlieren.

Die **finnische** Regierung scheint ungeachtet des schweren Rückschlags, den ein entsprechender Vorschlag im Verkehrsausschuß des Parlaments erlitten hat, an ihrer Absicht festhalten zu wollen, bis Anfang nächsten Jahres ein finnisches Zweitregister zu schaffen. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses hatten darauf hingewiesen, daß der Vorschlag, der die fristlose Entlassung von Seeleuten ermöglichen würde, Auswirkungen auf die verfassungsmäßigen Grundrechte hätte und daher vom Parlament mit Fünfsechtmehrheit verabschiedet werden müsse. Berichten zufolge plant die Regierung nun Änderungen an dem Gesetzentwurf, die seine Inkraftsetzung mit einfacher Mehrheit ermöglichen sollen.

Beunruhigende Gerüchte hinsichtlich der Zukunft des **luxemburgischen** Registers werden von der ITF aufmerksam ver-

folgt. Im Rahmen der ITF-Politik gilt das luxemburgische Register als legitimes Zweitregister für die Schiffe belgischer Reeder. Belgischen Reedern steht es frei, ihre Schiffe unter der Flagge Luxemburgs zu registrieren, solange sie von den belgischen ITF-Gewerkschaften gebilligten Verträgen unterstehen. Fast alle belgischen Schiffe wurden inzwischen nach Luxemburg übertragen, dessen Register zur Zeit ausschließlich belgische Schiffe führt. Sollten andere als belgische Reeder ihre Schiffe in Luxemburg registrie-

die Einstellung billigerer ausländischer Besannungen. Die Vorstellung jedoch, daß die ITF dies hinnehmen würde, ist absurd und könnte sehr rasch dazu führen, daß das Register als vollwertige Billigflagge behandelt wird. Darüber hinaus verstärken sich Gerüchte, daß das Register auch andere als belgische Reeder nach Luxemburg locken möchte. Gespräche mit französischen und deutschen Interessen sollen bereits stattgefunden haben. Nach Angaben der luxemburgischen Behörden sollen "Verbesserungen" des Registers auch nicht-belgischen Reedern einen Wechsel erleichtern. Die Reeder seien daher noch einmal nachdrücklich darauf hingewiesen, daß jedes aus einem anderen Land als Belgien nach Luxemburg übertragene Schiff von der ITF als ganz gewöhnliche Billigflagge behandelt werden wird.



Der monatliche Flaggenüberblick der ITF

ren, werden diese als Billigflaggenschiffe behandelt. Desgleichen können die belgischen Gewerkschaften die ITF auffordern, gegen ein Schiff belgischer Reeder vorzugehen, wenn dieses Schiff gegen den für ihn abgeschlossenen gewerkschaftlichen Kollektivvertrag verstößt (z. B. durch Einstellung schlechter bezahlter Seeleute aus einem anderen Land als Belgien). Jüngsten Berichten zufolge denken einige luxemburgisch-belgische Reeder an

Die neue rechtsgerichtete Regierungskoalition in **Schweden** bereitet die Einrichtung eines Zweitregisters bis Juli nächsten Jahres vor. Das neue Register sieht u. a. Steuererleichterungen vor und soll allen Frachtschiffen und sogar Fahrgastschiffen offenstehen. Auch die Besannung mit ausländischen Seeleuten soll offensichtlich zulässig sein. Diese Schritte werden auf heftigen Widerstand von seiten der schwedischen Gewerkschaftsbewegung stoßen. Auf einer Pressekonferenz im Anschluß an ein Symposium anläßlich der Veröffentlichung eines neuen Buches über die Katastrophe an Bord der *Scandinavian Star* warnte der Vorsitzende der schwedischen Seeleutegewerkschaft, Anders Lindström, am 15. November in Stockholm davor, daß die Einführung von Normen wie auf der *Scandinavian Star* oder anderen Billigflaggenschiffen auf schwedischen Fährten mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit weitere Katastrophen nach sich ziehen würde (vergl. Kasten auf der gegenüberliegenden Seite).

TODESFÄLLE

Erling Tollerud, ehemaliger Hauptkassenwart der norwegischen Seeleutegewerkschaft, verstarb am 21. November im Alter von 73 Jahren. Tollerud war einer von vielen norwegischen Walfängern, die 1940 auf dem Höhepunkt des Krieges aus Norwegen nach England kamen. Er nahm eine Stelle im Gewerkschaftsbüro in Liverpool an, bevor er 1943 in das für die Dauer des Krieges in London angesiedelte Hauptbüro der Gewerkschaft umzog. Nach der Befreiung Norwegens konnte er an den Osloer Hauptsitz der Gewerkschaft zurückkehren, wo er in der Buchhaltung tätig war. Von 1966 bis zu seinem Ruhestand im Jahre 1980 war er 14 Jahre lang Hauptkassenwart der Gewerkschaft und vertrat seine Organisation in einer Reihe nationaler Gremien und Ausschüsse, allen voran dem staatlichen norwegischen Wohlfahrtsdienst für Seeleute, dem

er als Vorsitzender, Stellvertreter der Vorsitzender und langjähriges Vorstandsmitglied diente. Dank seines organisatorischen Talents, seiner Detailkenntnisse der Schiffahrtswirtschaft und seiner Bereitschaft zu hartem Arbeiten prägte Tollerud in seinen fast 40 Jahren als Funktionär auf nationaler Ebene die Tätigkeit seiner Gewerkschaft entscheidend mit. Auf internationaler Ebene kämpfte er für die Sache der Seeleute in seiner Funktion als Mitglied des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses der IAO und des ITF-Fair-Practices-Ausschusses, in dessen Rahmen er während der 70er Jahre unermüdlich die Interessen der Seeleute auf Billigflaggenschiffen verteidigte.

Joop Hengst, Funktionär der Abteilung Straßentransport in der nieder-

ländischen Transportarbeitergewerkschaft FNV, verstarb am 22. November im Alter von nur 52 Jahren. Hengst war Mitglied des ITF-Sektionsausschusses Straßentransport.

Donald Stillatus, Funktionär der Eisenbahnersektion der belgischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst (CGSP), ist im Alter von nur 43 Jahren gestorben. Stillatus war Mitglied des ITF-Sektionsausschusses Eisenbahn.

Robert Austin Wilson, Gründungsmitglied der Bermuda Workers' Association - Vorläuferorganisation der Bermuda Industrial Union - verstarb am 12. September im Alter von 84 Jahren. Wilson war Anfang der 40er Jahre einer der Pioniere der Gewerkschaftsbewegung auf den Bermudas.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

3.-5. Dezember	Lateinamerikanische Straßentransportarbeiterkonferenz	Mar del Plata, (Argentinien)
1992		
15. und 16. Januar	Planungsausschuß der Sektion Zivilluftfahrt	London
8. und 9. April	Ausschuß für öffentlichen Personennahverkehr	Luxemburg
8.-12. Juni	Fair-Practices-Ausschuß/Sitzung der Hafnarbeitersektion	London

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