

# SIMBABWE: ENTLASSENE EISENBAHNER WIEDEREINGESTELLT

Nach der Unterzeichnung einer schriftlichen Vereinbarung in Bulawayo am 29. Januar wurden knapp 6.000 Eisenbahner aus Simbabwe, die wegen ihrer Beteiligung an einem Streik summarisch entlassen worden waren, wiedereingestellt.

Die Vereinbarung wurde zwischen der Geschäftsleitung und der Föderation von Transportarbeitergewerkschaften in Simbabwe, einem lockeren Zusammenschluß von ITF-Gewerkschaften, geschlossen, nachdem die Regierung der der ITF angeschlossenen Zimbabwe Amalgamated Railwaymen's Union (ZARU) die Anerkennung als Kollektivverhandlungspartner entzogen hatte. Während sich die ZARU natürlich über die Regelung der grundlegenden Frage der Wiedereinstellung freut, ist sie mit gewissen Aspekten der Vereinbarung nicht ganz zufrieden, die in ihren Augen die Möglichkeit für eine Entlassung bestimmter Arbeitnehmer zu einem späteren Zeitpunkt offen läßt. Trotzdem bedeutet das Einlenken des staatlichen Eisenbahnunternehmens, daß es angesichts des massiven Drucks von Seiten der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sowie der Gewerkschaftsbewegung Simbabwes zu einer grundlegenden Änderung seiner Haltung gezwungen war. Vor dem Treffen in Bulawayo hatte es das Eisenbahnunternehmen ganz offen auf eine Zerschlagung der Gewerkschaft angelegt, wobei es nicht davor zurückschreckte, ungelernete Arbeitskräfte als Ersatz für die streikenden Mitarbeiter einzustellen. Laut einem Bericht in der britischen Zeitung Financial Times mußten Sondereinheiten der Polizei eingreifen, um "Hunderte von verzweifelten Arbeitsplatzsuchenden" zu kontrollieren, die dem Ruf des Eisenbahnunternehmens gefolgt waren.

Hinter all dem war ganz deutlich die lenkende Hand der Regierung Simbabwes, der das Eisenbahnunternehmen gehört, zu erkennen. Am 22. Januar bestätigte Arbeitsminister John Nkomo die Entscheidung des Vorsitzenden des Eisenbahnunternehmens,

Alvord Mabhena, alle Mitarbeiter zu entlassen, die nicht an ihre Arbeitsplätze zurückgekehrt waren, und eine gerichtliche Verfügung zu erwirken, die die Gewerkschaft praktisch handlungsunfähig machte. Beides wurde von der ZARU vor dem Obersten Gerichtshof angefochten. In Verbindung mit dem versuchten Einsatz von Streikbrechern stellen diese Maßnahmen einen bislang beispiellosen Akt der gegen die Gewerkschaften gerichteten Unterdrückung von Seiten einer Regierung dar, die in der Vergangenheit eigentlich immer relativ wohlwollend auf die Sorgen der Gewerkschaften reagiert hatte.

Am gleichen Tag noch bat die ZARU ITF-Generalsekretär Harold Lewis um Unterstützung. Umgehend wurden per Telefax ITF-Mitgliedsgewerkschaften auf der ganzen Welt alarmiert und dringend gebeten, in angemessener Weise, möglichst über die diplomatischen Vertretungen Simbabwes in ihrem Land, gegen die Maßnahmen zu protestieren. Im Laufe der folgenden Tage wurde das Büro des Staatspräsidenten von Simbabwe, Robert Mugabe, buchstäblich vom Telefaxgerät mit Protestnoten der ITF-Gewerkschaften überschwemmt.

Mit ihrem Streik wollte die ZARU ihrer Forderung nach Anhebung der Löhne um 13 Prozent Nachdruck verleihen und gegen die Verhandlungen der Eisenbahnverwaltung mit einer Lokführergewerkschaft, die sich von der Gewerkschaft abgespalten hatte, protestieren. Der Streik wurde von der Regierung prompt aufgrund eines Gesetzes zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen, das praktisch alle Streikmaßnahmen in "wesentlichen Diensten" verbietet, für unzulässig erklärt.

**JANUAR/FEBRUAR 1992**

Gewerkschaften  
auf Fidschi (S. 4)  
ITF-Mission nach Slowenien und  
Kroatien (S. 5)

**Seeleute**  
Europäische Seeleute  
tagen (S. 7)  
ITF-Kampagne in der  
Kreuzschiffahrt (S. 8)  
Seeleutestreik in  
Marokko (S. 9)  
Neues von der  
Billigflaggenkampagne (S. 11)  
Flaggenübersicht (S. 13)

**Todesfälle** (S. 14)

**Binnenverkehr**  
Lateinamerikanische ITF-  
Straßentransportarbeiter-  
konferenz (S. 15)  
IUC-Weiße Buch (S. 16)

**Leute** (S. 18)

**Bevorstehende Sitzungen**  
(S. 18)

**Hafenarbeiter**  
Türkische Hafenarbeiter entlassen  
(S. 19)  
Rechte der Hafenarbeiter in  
Auckland bedroht (S. 20)

**Zivilluftfahrt**  
Kabinenpersonal bei Nationair  
ausgesperrt (S. 21)  
Flug- und Dienstzeiten (S. 22)  
Fluggesellschaften im  
Überblick (S. 24)

## **Kubanische Hafentarbeiter wegen gewerkschaftlicher Tätigkeit verhaftet**

Der Generalsekretär der ersten unabhängigen Gewerkschaft Kubas - UGTC - wurde am 12. Januar von einer aufgebrachten Menschenmenge überfallen und anschließend von der Polizei verhaftet. Rafael Gutierrez, ein Kranfahrer im Hafen von Havanna, wurde inzwischen, ebenso wie alle übrigen aktiven Mitglieder der UGTC, entlassen. Die kubanische Regierung verweigert der Gewerkschaft die Anerkennung. Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) warnt vor möglicherweise geplanten, weitreichenden Maßnahmen der Regierung gegen Menschen- und Gewerkschaftsrechte.

## **Kampagne für ein freies Burma**

In Zusammenarbeit mit anderen internationalen Gewerkschaftsorganisationen und Gruppen von im Exil lebenden Burmesen startete der IBFG eine internationale Kampagne gegen die Diktatur in Burma. In einer auf der Sitzung des IBFG-Vorstands im November verabschiedeten Entschließung wird die brutale Unterdrückung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte durch das Regime verurteilt, die Freilassung der Friedensnobelpreisträgerin Aung San Suu Kyi gefordert und der Start einer internationalen Kampagne zur Herstellung der Demokratie und für die volle Respektierung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Burma angeregt.

## **Lettland und Südkorea in der IAO**

Zwei weitere Staaten traten Ende vergangenen Jahres der Internationalen Arbeitsorganisation bei, wodurch sich die Zahl ihrer Mitglieder auf insgesamt 152 erhöhte. Die Baltenrepublik Lettland verpflichtete sich, ebenso wie Südkorea, offiziell zur Achtung der Grundsätze der IAO-Verfassung. Korea erklärte jedoch, es habe nicht die Absicht, IAO-Übereinkommen 87, 98 und 151 zu ratifizieren, in denen grundlegende Gewerkschaftsrechte festgeschrieben sind. Dies wird mit der Rechtslage in Südkorea begründet, die zur Zeit nur eine Gewerkschaft pro Unternehmen zuläßt, einer dritten Partei (mit Ausnahme der Regierung) das Eingreifen in Arbeitskonflikte untersagt und die gewerkschaftliche Organisierung von Staatsbediensteten verbietet.



Das Bild zeigt den Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, im vergangenen November in Tokio bei einem Vortrag auf dem Seminar für Bildungsbeauftragte, das den Startschuß für die zweite Phase des langfristigen ITF-Bildungsprogramms gab. An dem Vorbereitungsseminar unter Leitung des Regionalsekretärs, zu dem der Koordinierungsausschuß für Japan eingeladen hatte, nahmen Bildungsbeauftragte, Mitglieder des Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum, die ITF-Vorstandsmitglieder T. Kubo (Japan) und B. U. Kim (Korea) ebenso wie Vertreter der Geberorganisationen teil. Nach drei-

## **Generalstreik in Rumänien**

Die drei Gewerkschaftsdachverbände in Rumänien planen noch in diesem Monat einen gemeinsamen Streik. Die Arbeitnehmer protestieren gegen die Inflation: Während sich die Löhne im Laufe eines Jahres verdoppelten, stiegen die Nahrungsmittelpreise um 400 Prozent. Die Menschen haben die Grenze zum Überleben erreicht, erklärten die Gewerkschaften. Der größte Gewerkschaftsdachverband, Fratia, fordert mit Unterstützung des Alpha-Kartells und des CNSLR die Einführung eines Mindestlohns in Höhe von 24.000 Lei (81 US-Dollar). Gespräche scheiterten, nachdem die Regierung eine Anhebung des augenblicklichen Mindestlohns von 8.500 Lei (28 US-Dollar) abgelehnt hatte.

tägigen Beratungen war ein detaillierter Plan für die generelle Durchführung des Programms erstellt. Transportarbeitergewerkschaften der Region wurden um den Aufbau eines Netzes von Ausbildern gebeten, die unter Anleitung der nationalen Koordinierungsausschüsse und der Bildungsbeauftragten für die Durchführung eines breiten Spektrums von Maßnahmen verantwortlich sein sollen: Kurse zur Bewußtseinsbildung für Basismitglieder und mögliche neue Gewerkschaftsmitglieder, Lehrgänge über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie andere Fachthemen und Programme zur Entwicklung von Fertigkeiten und Führungsqualitäten für aktive Gewerkschaftsmitglieder und künftige Funktionäre. Die Seminarteilnehmer hoben die Bedeutung der nationalen Koordinierungsausschüsse, die nach Rücksprache mit den Bildungsbeauftragten detaillierte Programme erarbeiten, deren Fortschritte beobachten und die Abrechnungen einreichen werden, hervor und definierten die Aufgaben der Bildungsbeauftragten, die u. a. in der Schaffung eines Netzes von Ausbildern, der Herstellung der Verbindungen zu den nationalen Koordinierungsausschüssen und dem Netz von Ausbildern sowie in der Aufnahme von Kontakten zu wissenschaftlichen und Forschungseinrichtungen und anderen Bildungsbeauftragten bestehen werden. Alle Seminarteilnehmer wurden um ihre Stellungnahmen gebeten, um die nationalen Programme an die sich ändernden Bedürfnisse der Transportarbeiter anpassen zu können. Als Fernziel wird ein völlig aus Eigenmitteln finanziertes Bildungsprogramm für die Region angestrebt.

# Europäischer Rat der Verkehrsminister tagt

Auf einer Sitzung am 16. und 17. Dezember 1991 faßte der Rat der europäischen Verkehrsminister eine Reihe wichtiger Beschlüsse im Zusammenhang mit verschiedenen Verkehrsträgern, mit denen er seinem Ziel - Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes im Verkehrssektor bis zum 1. Januar 1993 - einen weiteren Schritt nähergekommen ist. Über diese Beschlüsse wurde der Koordinierungsausschuß des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses in der Europäischen Gemeinschaft (der sogenannte "Brüsseler Ausschuß") auf einer Sitzung am 15. Januar in Brüssel informiert, die gleichzeitig einer Aussprache mit Vertretern der für Verkehr zuständigen Generaldirektion der Kommission (DG VII) diene.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis nahm an der Sitzung teil, auf der auch eine Überprüfung von Struktur und Aufgaben des Brüsseler Ausschusses beschlossen wurde.

## STRASSENTRANSPORT

Im Rahmen seines Maßnahmenprogramms für die Straßenverkehrssicherheit kam im Rat eine **politische Einigung** (vergl. nebenstehender Kasten mit Erläuterungen zum EG-Jargon) über den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in Fahrzeuge des Personen- und des Schwerlastverkehrs zustande. Die Geschwindigkeit von Lastkraftwagen mit einem Gewicht von mehr als 12 Tonnen soll auf maximal 90 km/h begrenzt werden. Busse mit einem Gewicht von mehr als 10 Tonnen dürfen nicht schneller als 100 km/h fahren. Diese neuen Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten für neu zugelassene Fahrzeuge mit Wirkung vom 1. Januar 1994 und für Fahrzeuge, die in der Zeit von 1988 bis 1994 zugelassen werden, mit Wirkung vom 1. Januar 1995 bzw. 1. Januar 1996, je nachdem, ob sie im grenzüberschreitenden oder ausschließlich im inländischen Verkehr eingesetzt werden. In der Schlüsselfrage des Marktzugangs im Güterverkehr stand der Rat den Vorschlägen der Kommission zur Umsetzung des 1988 gefaßten Beschlusses, die Quoten im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr bis 1. Januar 1993 abzuschaffen, "wohlwollend" gegenüber. Eine formelle Entscheidung wird der Rat jedoch erst nach Vorlage einer Stellungnahme des Europäischen Parlaments treffen.

Nur mit qualifizierter Mehrheit einigte sich der Rat auf eine Verordnung, die allen Unternehmen in den Mitgliedstaaten die Freizügigkeit des Angebots von Dienstleistungen im grenzüberschreitenden Bus- und Reisebusverkehr ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit garantiert. Linien- und Pendelbusdienste be-

dürfen weiterhin einer staatlichen Genehmigung, doch legt die Verordnung "objektive Kriterien" fest, die bei der Gewährung heranzuziehen sind.

Der Rat forderte darüber hinaus den Rat der Wirtschafts- und Finanzminister

## Kleine Einführung in den EG-Jargon

*Für diejenigen Leser, die mit den Vorgängen auf Ebene der Europäischen Gemeinschaft und daher auch mit dem EG-Jargon nicht sehr vertraut sind, seien einige der in diesem Artikel benutzten Begriffe hier kurz erklärt.*

**Qualifizierte Mehrheitsentscheidungen** des Ministerrates werden in einer Weise gewichtet, die den großen Ländern (Großbritannien, Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Italien und Spanien) mehr Stimmen gewährt als den kleinen. In bestimmten Fragen sind einstimmige Beschlüsse erforderlich, die von jedem Land blockiert werden können (in der Regel handelt es sich dabei um Großbritannien). Wenn der Vertrag eine qualifizierte Mehrheit vorschreibt, müssen mindestens ein großes und ein kleines Land dagegen stimmen, um einen Beschluß zu verhindern.

**Politische Einigung** - Der Rat kann einen Text formell erst nach seiner Übersetzung in die neun offiziellen Arbeitssprachen der EG und seiner Überprüfung durch Rechtsanwälte verabschieden. Eine politische Einigung bedeutet, daß die Minister alle Grundsatzfragen ausgeräumt haben, an dem Entwurf jedoch noch gearbeitet wird.

Eine **Richtlinie** ist ein Stück EG-Gesetzgebung mit verbindlicher Wirkung für die Mitgliedstaaten, dessen Umsetzung jedoch den einzelnen Ländern überlassen bleibt. In der Regel geschieht dies durch Verabschiedung eines Gesetzes im nationalen Parlament. Es ist jedoch auch möglich, eine Richtlinie per Verordnung oder auch durch einen Kollektivvertrag in Kraft zu setzen, solange diese Gesetzeswirkung haben.

Eine **Verordnung** ist ein EG-Gesetz, das direkt im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates zur Anwendung kommt. Die Gerichte des Landes müssen seine Einhaltung in der gleichen Weise durchsetzen wie bei nationalstaatlichen Gesetzen. Wenn Gerichte oder Regierungen dies nicht tun, können sie vom Europäischen Gerichtshof dazu gezwungen werden.

auf, die Verkehrsminister ständig über die Fortschritte bei seinen Beratungen über die Lkw-Steuern auf dem laufenden zu halten.

Dem Rat lag ein Bericht der Kommission über Infrastrukturprojekte in folgenden Bereichen vor: dem europäischen Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz, dem System für den kombinierten Verkehr, dem europäischen Binnenwasserstraßensystem und dem Straßennetz. Vorschläge der Kommission zu diesen Themen werden bis Mai 1992 erwartet.

## BINNENSCHIFFFAHRT - KABOTAGE

Einer der (für die Gewerkschaften) hei-

kelsten und (für die Kommission) wichtigsten Aspekte des Binnenmarktes ist die Kabotage. Damit ist das Recht eines Verkehrsunternehmers aus einem Land gemeint, inländische Transporte in einem anderen Land auszuführen. Für die Binnenschifffahrt wurde dieser Grundsatz auf der Ratssitzung im Oktober vereinbart. Im Dezember verabschiedete der Rat mit qualifizierter Mehrheit den Text einer Kabotageverordnung. Diese sieht vor, daß jedes Unternehmen, das Güter oder Fahrgäste auf Binnenwasserstraßen befördert, mit Wirkung vom 1. Januar 1993 zur Ausföhrung inländischer Transporte in einem anderen Mitgliedstaat berechtigt sein soll, solange es ordnungsgemäß niedergelassen und für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen ist.

## ZIVILLUFTFAHRT

Der Rat beriet allgemein über das "dritte Maßnahmenpaket" zur Liberalisierung des Luftverkehrs. Eine endgültige Entscheidung wird erst nach Vorlage der Stellungnahmen des Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses fallen. Der Rat verabschiedete eine Richtlinie über Flugzeuglärm, mit der die Beschlüsse der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bezüglich der Beschränkungen für Flugzeuge gemäß "Kapitel II" aus dem vergangenen Jahr umgesetzt werden sollen. Ab dem Jahr 2002 dürfen Flugzeuge, die nicht den in "Kapitel III" festgeschriebenen Normen entsprechen, die Flughäfen der Mitgliedstaaten nicht mehr anfliegen.

Außerdem verabschiedete der Rat formell den Text zweier Richtlinien (über die gegenseitige Anerkennung von Personallicenzen und die Harmonisierung der technischen Anforderungen in der Zivilluftfahrt (JAR)), über die bereits im Oktober eine grundsätzliche Einigung erzielt worden war.

## SEESCHIFFFAHRT

Eine allgemeine Beratung befaßte sich mit der Anwendung der Kabotage im Seeverkehr. Außerdem wurde eine Verordnung über Schifffahrtskonsortien verabschiedet. Mit dieser Verordnung werden bestimmte Vereinbarungen zwischen Schifffahrtsunternehmen, die Konsortien angehören, en bloc von den EG-Wettbewerbsvorschriften ausgenommen.

Die Präsidentschaft des Rates der Verkehrsminister ging im Januar auf den portugiesischen Minister Joaquim Ferreira do Amaral über. Die ITF und der Brüsseler Ausschuß werden sich während seiner Amtsperiode um eine Zusammenkunft mit Amaral bemühen, um über Fortschritte in wichtigen Fragen von Interesse für die Transportarbeiter zu beraten.

# Neuer Angriff auf Gewerkschaftsrechte in Fidschi

Gegen den Widerstand der organisierten Arbeitnehmerschaft nahm die Regierung von Fidschi weitreichende Änderungen an der nationalen Arbeitsgesetzgebung vor - ein nur notdürftig verschleierter Versuch, die Gewerkschaften strikter staatlicher Kontrolle zu unterwerfen.

Die neuen Vorschriften, die am 1. November in Kraft traten, greifen zahlreiche Elemente der beiden drakonischen Erlasse wieder auf, die die Regierung im vergangenen Juli angesichts des starken internationalen Drucks und eines drohenden Generalstreiks zurücknehmen mußte.

Weitere Beratungen über Änderungen an den Gewerkschaftsgesetzen von Fidschi wurden daraufhin an das dreigliedrige Beratungsgremium für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen verwiesen, wo die überarbeiteten Vorschläge der Regierung den Gewerkschaften im August vorgelegt wurden.

Die Beratungen des Gremiums wurden jedoch abrupt abgebrochen. Wie Arbeitsminister Taniela Veitata dem Gewerkschaftsdachverband von Fidschi (FTUC) kurz und bündig mitteilte: "Kei-

ne weiteren Konsultationen."

Die Arbeitgebervereinigung von Fidschi, die sich ursprünglich der Forderung der Gewerkschaften nach einer umfassenden Überarbeitung des Arbeitsrechts von Fidschi mit dem Ziel einer Angleichung an moderne Mechanismen und Praktiken der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen angeschlossen hatte, stellte sich nun hinter die Regierung.

Der FTUC erklärte sofort, er werde sich über die neuen Gesetze hinwegsetzen, und seine Spitzenfunktionäre riskierten ihre Verhaftung, indem sie um internationale Unterstützung baten.

Die neuen Gesetze haben vor allem drei Ziele: die Schwächung der Gewerkschaftsbewegung, eine Einschränkung des Streikrechts und die Zerstörung der finanziellen Grundlagen der Gewerkschaften.

Eine Sonderklausel, die die Übernahme von Ämtern in mehr als einer Gewerkschaft verbietet, zielt ganz eindeutig auf den nationalen Sekretär des FTUC, Mahendra Chaudhry, ab. Chaudhry ist Sekretär der Bauergewerkschaft ebenso wie der Vereinigung der Arbeitneh-

mer im öffentlichen Dienst. Der Leiter des Registrierungsamtes für Gewerkschaften ließ bereits anfragen, welches seiner Ämter Chaudhry abgeben werde.

## URABSTIMMUNGEN ÜBER STREIKS

Die Gesetzesänderungen enthalten Klauseln, die

\*die Registrierung von "Betriebsgewerkschaften" ermöglichen

\*bestimmten Arbeitnehmergruppen eine Mitgliedschaft in Gewerkschaften verweigern

\*Streikurabstimmung unter staatliche Aufsicht stellen

\*eine Beteiligung von 50 Prozent der Mitglieder an Urabstimmungen vorschreiben

\*für Streikmaßnahmen vor Bekanntgabe der Ergebnisse der Urabstimmung Geld- und/oder Haftstrafen vorsehen

\*alle Bemühungen um solidarische Unterstützung für Streikmaßnahmen aus dem Ausland von einem entsprechenden Beschluß der Mitglieder abhängig machen

\*die Definition von Streiks auf Bummelstreiks und Dienst nach Vorschrift ausdehnen

\*den automatischen Abzug der gewerkschaftlichen Mitgliedsbeiträge von den Löhnen abschaffen.

IBFG und Internationale Berufssekretariate reagierten umgehend auf diesen offenen Angriff auf grundlegende gewerkschaftliche Rechte und Freiheiten der Arbeitnehmer in Fidschi.

Auf seiner Sitzung im November verabschiedete der IBFG-Vorstand eine Entschließung, in der er die Regierung zur Aufhebung der Erlasse aufforderte und dem FTUC Unterstützung für seinen Widerstand zusagte. Internationale Berufssekretariate und nationale Gewerkschaftsdachverbände forderten die Regierung von Fidschi in scharf formulierten Protestnoten auf, das Gesetz zurückzuziehen.

Am 21. Januar reichte der IBFG beim Internationalen Arbeitsamt eine formelle Beschwerde gegen die Regierung von Fidschi ein, die er des Verstoßes gegen IAO-Übereinkommen über Vereinigungsfreiheit sowie gegen die von ihr gegebene Zusage beschuldigte, den FTUC als Partner bei der Wiederherstellung der dreigliedrigen Mechanismen anzuerkennen. In seinem Begleitschreiben stellt IBFG-Generalsekretär John Vanderveken fest, die Gesetzesänderungen stellen eine erhebliche Beschränkung der Möglichkeiten der Gewerkschaften von Fidschi dar, die Interessen der Arbeitnehmer ihres Landes zu vertreten.

## Transportarbeiter protestieren gegen Massaker in Ost-Timor

Im Anschluß an die brutale Ermordung unbewaffneter Zivilisten in Dili, der Hauptstadt der indonesischen Provinz Ost-Timor, durch Mitglieder der indonesischen Streitkräfte im November vergangenen Jahres (vergl. **ITF-Nachrichten** Dezember 1991) kam es zu scharfen Protesten von Seiten der ITF angeschlossener Gewerkschaften, die darüber hinaus teilweise ihre Mitglieder zu Maßnahmen gegen Transporte aus Indonesien aufforderten.

Die vier der ITF angeschlossenen portugiesischen Luftfahrtgewerkschaften SNPVAC, SITAVA, SITEMA und SQAC verabschiedeten eine Solidaritätserklärung mit dem unterdrückten Volk der Mauber in der früheren portugiesischen Kolonie. In der gemeinsamen Botschaft wurde das portugiesische fliegende und Bodenpersonal aufgefordert, aus Protest gegen die langjährige Unterdrückung und Einschüchterung der Bevölkerung von Ost-Timor durch Indonesien und die Weigerung der Regierung, diesen Menschen Selbstbestimmungsrechte zu gewähren, keine Fracht- und Reiseflüge von und nach Indonesien abzufertigen.

Zu Arbeitskampfmaßnahmen gegen Indonesien kam es auch in Australien, wo

in der der ITF angeschlossenen WWF organisierte Stauer die Arbeit auf der im Hafen von Brisbane liegenden, unter indonesischer Flagge fahrenden *Anro Djakarta* einstellten.

Der australische Gewerkschaftsdachverband ACTU lehnte eine sofortige, massive Kampagne gegen Indonesien - einen Boykott von unter indonesischer Flagge fahrenden Schiffen sowie der nationalen indonesischen Fluggesellschaft Garuda eingeschlossen - ab, sagte jedoch zu, seine Position nach Vorlage der Ergebnisse der in Indonesien durchgeführten amtlichen Untersuchung des Vorfalles neu zu überdenken.

Gewerkschafter in ganz Australien nahmen am 7. Dezember, dem 15. Jahrestag der Annexion Ost-Timors durch Indonesien, an einem Trauertag teil und verweigerten als Zeichen ihrer Solidarität jegliche Dienste für unter indonesischer Flagge fahrende Schiffe und indonesische Flugzeuge.

\*Die im Mai 1991 gegründete freie Transportarbeitergewerkschaft von Indonesien SBBT (vergl. **ITF-Nachrichten** September 1991) verfügt inzwischen über 7.000 Mitglieder, zum größten Teil Taxifahrer aus Jakarta.

# ITF-Mission hilft Gewerkschaften in Slowenien und Kroatien

Zwei arbeitsreiche Wochen warteten auf Ali Memon, ITF-Inspektor im Hafen von Bremen (Bundesrepublik Deutschland), als er auf Bitten von ITF-Generalsekretär Harold Lewis seine Routinearbeit bei der Inspizierung von Billigflaggenshippen unterbrach, um den vor kurzem der ITF beigetretenen Transportarbeitergewerkschaften in den ehemaligen jugoslawischen Republiken Slowenien und Kroatien unter die Arme zu greifen. Memon, der ursprünglich aus Pakistan stammt, ist seit vielen Jahren als Funktionär der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) sowie als ITF-Inspektor tätig und mit einer Kroatian verheiratet. Er spricht fließend Kroatisch und verfügt über detaillierte Kenntnisse der ITF-Billigflaggenkampagne ebenso wie der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen im Schifffahrtssektor. Damit war sofort klar, wer der richtige Mann für die Aufgabe war, als die Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt von Slowenien und die Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Kroatien dringend um technische Hilfe baten.

## SLOWENIEN

Am 8. Dezember traf Memon in der slowenischen Stadt Portoroz ein. Am folgenden Tag hielt er eine Zusammenkunft mit dem Vorsitzenden der Schifffahrtsgewerkschaft, Vladimir Zevnik, sprach mit dem Personaldirektor des slowenischen Schifffahrtsunternehmens Splosna Plovba und gab vor 50 Gewerkschaftern eine Einführung über die ITF und Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen. Weitere Teilnehmer an der Sitzung waren die stellvertretenden slowenischen Minister für Verkehr und Arbeit. Anschließend gaben Memon und Zevnik eine Reihe von Interviews für den slowenischen Rundfunk, das Fernsehen und Zeitungen, die alle ausführlich Bericht erstatteten. Memon nahm darüber hinaus Verbindung zu Gewerkschaften der Straßentransportarbeiter und der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt auf und ermunterte sie zum Aufbau engerer Kontakte zu Zevniks Gewerkschaft.

Während seines Aufenthalts in Portoroz sprach Memon ferner mit Vertretern der Seeleutegewerkschaften und half dem Verwaltungspersonal des Schifffahrtsunternehmens bei der Lösung eines Problems. In Koper (dem einzigen

Hafens Sloweniens) traf Memon mit Vertretern der Küsten- und Hafentarbeitergewerkschaft zusammen.

Aufgrund der umfassenden Berichtserstattung über Memons Besuch wurde für den 11. Dezember rasch noch eine Zusammenkunft mit dem slowenischen Verkehrsminister organisiert, bei der Memon heftige Kritik an der augenblicklichen Politik der Regierung, alle Löhne und Gehälter einzufrieren, übte. Dieses Thema kam zwei Tage später in der slowenischen Hauptstadt Ljubljana bei einem Treffen mit der Arbeitsministerin, Frau Puhar, erneut zur Sprache. Dazwischen beriet Memon die Berufsfahrer- und Seeschiffahrtsgewerkschaft ausführlich bei einem Arbeitskonflikt im Zusammenhang mit Löhnen und Arbeitszeit.

Bei seinen Zusammenkünften mit Ministern der Regierung befand sich Memon in Begleitung von Kollegen Zevnik von der Gewerkschaft der Beschäftigten in der Seeschifffahrt sowie eines Vertreters des neugegründeten unabhängigen Gewerkschaftsdachverbandes KS 90. Diese Organisation, der die Gewerkschaft der Beschäftigten in der Seeschifffahrt angehört, war gegen Jahresende 1990 geschaffen worden. Es handelt sich dabei um einen lockeren Zusammenschluß von Gewerkschaften in verschiedenen Wirtschaftsbereichen, die parallel zu zwei weiteren Gewerkschaftsdachverbänden existiert. Einer davon ist die ZSSS, die aus den früheren staatlich kontrollierten kommunistischen "Gewerkschaften" entstanden ist, der andere, KNSS, verfügt über enge Kontakte zu den DEMOS-Parteien der Regierungskoalition.

Die Zeitungsberichterstattung über Memons Aufenthalt vermittelt einen deutlichen Eindruck von der Botschaft, die er der Regierung ebenso wie den Arbeitgebern überbrachte. Die *Delo*-Ausgabe vom 10. Dezember sagt alles: "Was die Regierung oder die hiesigen Gewerkschaften von den Geschäftsentscheidungen der einheimischen Reeder und ihren Auswirkungen für die Arbeitnehmer halten, mag viele Reeder kalt lassen. Doch wie die ITF darauf reagiert, ist ihnen nicht egal."

## KROATIEN

Die politische Lage in Slowenien ist vergleichsweise ruhig, wenn man an die ungeheuren Probleme in Kroatien denkt, das noch immer in einen Krieg gegen die jugoslawischen Streitkräfte und serbi-

sche Einheiten auf seinem Territorium verwickelt ist. Dessen ungeachtet setzt die Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Kroatien, wie schon in früheren Ausgaben der **ITF-Nachrichten** berichtet, unbeirrt ihre Bemühungen um die Aushandlung von ITF-Normen entsprechenden Kollektivverträgen für ihre Mitglieder fort. Während niemand die große Begeisterung und Entschlossenheit in Frage stellen könnte, mit der die Funktionäre der Gewerkschaft ans Werk gehen, fehlt ihnen doch die Erfahrung bei der Aushandlung von Kollektivverträgen. Dies war daher der Hauptgrund für Memons 5tägigen Aufenthalt in Kroatien.

Nachdem er sich einen Eindruck von den Bedingungen im Hafen von Rijeka verschafft hatte, wo das Hauptbüro der Gewerkschaft seinen Sitz hat und zahlreiche Flüchtlinge aus den Kampfgebieten von der Gewerkschaft unterstützt werden, reiste Memon in die kroatische Hauptstadt Zagreb, wo er an einer Vorstandssitzung der Vereinigten Unabhängigen Gewerkschaften von Kroatien teilnahm.

In Zagreb traf er auch mit Vertretern des Schifffahrtsministeriums zusammen und unterrichtete sie über die Haltung der ITF zur Entscheidung der kroatischen Regierung, ihre Schiffe bis zur Einrichtung einer kroatischen Flagge vorläufig auf Billigflaggenregister zu übertragen. Wieder in Rijeka, beriet er die Gewerkschaftsvertreter am 18. Dezember bei ihren Verhandlungen mit der Geschäftsleitung des größten Schifffahrtsunternehmens, Jugolinija, das die Übertragung von 50 seiner Schiffe auf die Register von St. Vincent und Malta beabsichtigt. Den Rest seiner Zeit in Rijeka verbrachte er auf Seminaren für Gewerkschaftsmitglieder mit Vorträgen über Geschichte und Struktur der ITF, die Praxis der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in der Bundesrepublik Deutschland und die Anwendung der ITF-Billigflaggenpolitik.

Sowohl die slowenische als auch die kroatische Gewerkschaft sprachen Memon ihren tief empfundenen Dank für die wertvolle Unterstützung aus, die er ihnen während seines Aufenthalts gegeben hatte. Auch der ITF-Generalsekretär dankte Ali Memon für die Zeit und Energie, die er dieser Mission gewidmet habe, und der Gewerkschaft ÖTV für ihre Hilfsbereitschaft, indem sie Memon für diese Aufgabe zur Verfügung stellte.

# Konferenz der Internationalen Berufssekretariate

Auch der Erfolg kann leicht zu einem Problem werden. Der rasche Aufbau freier Gewerkschaften im Anschluß an den Zusammenbruch der totalitären Regime in Mittel- und Osteuropa, Afrika und Lateinamerika bedeutet eine enorme zusätzliche Arbeitsbelastung für die relativ bescheidenen Haushalte und kleinen Mitarbeiterstäbe der Internationalen Berufssekretariate (IBS).

Gleichzeitig werden sie im Vorfeld von 1993 immer tiefer in den Prozeß der engen wirtschaftlichen Integration Westeuropas hineingezogen. Ihre Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen sind hingegen leider nur in wenigen Ausnahmefällen im gleichen Maß gestiegen.

Jede Organisation sieht sich vor Schwierigkeiten gestellt, wenn bei zunehmender Arbeitsbelastung die Einnahmen gleichbleiben oder gar zurückgehen. Auf jeden Fall sorgte diese Situation für eine lebhaft debattierte auf der alljährlichen Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate (IBS), die am 7. und 8. Januar in London stattfand. Im Juni dieses Jahres soll das Problem auf einer weiteren Sitzung in Genf noch einmal eingehender geprüft werden.

An der Generalkonferenz, die vom Generalsekretär der Internationale der Öffentlichen Dienste, Hans Engelberts, geleitet wurde, nahm neben den führenden Funktionären der IBS zum letzten Mal vor seinem angekündigten Rücktritt auf dem im März bevorstehenden IBFG-Kongreß auch John Vanderveken in seiner Funktion als Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften teil.

Wie die Sitzungsteilnehmer erfuhren, stehen der Weltgewerkschaftsbund (WGB) und die ihm angeschlossenen Internationalen Gewerkschaften (IG) nach dem Verlust fast aller Mitglieder in Mittel- und Osteuropa und nun auch ihres Geldgebers UdSSR, inzwischen in GUS umbenannt, kurz vor dem völligen Ende. Versuche des verbliebenen Restes der Organisation, anstelle des WGB eine neue Gewerkschaftsorganisation für die "Dritte Welt" ins Leben zu rufen, sind gescheitert, und neugegründete Gewerkschaftsdachverbände in Afrika und Lateinamerika fassen sich nun endlich ein Herz und treten dem IBFG bei.

Eine erhebliche Verbesserung der manchmal recht stürmischen Beziehungen zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem Europäischen Gewerkschaftsbund (EGB) spiegelte sich in der Tatsache wider, daß der neue Generalsekretär des EGB, Emilio Gabaglio, an der Konferenz teilnahm. EGB, IBS und IBFG seien Teile ein und derselben Gewerkschaftsbewegung, hob er hervor und forderte für die Zukunft engere Arbeitsbeziehungen in Fragen der einzelnen Wirtschaftsbereiche auf europäischer Ebene, die insbesondere nach der Verab-

schiedung entsprechender Gesetze für die Einrichtung europäischer Betriebsräte bei multinationalen Unternehmen durch die EG unverzichtbar würden.

Der Leiter des IBFG-Büros in Genf, Eddie Laurijssen, informierte die Sitzungsteilnehmer über das künftige Branchentätigkeitsprogramm der IAO. Im von der ITF betreuten Bereich wird 1993 eine Fachsitzung zu den Problemen der Eisenbahner stattfinden. Außerdem ist für 1996 allen Befürchtungen zum Trotz, daß sie aus haushaltstechnischen Gründen abgesagt werden könnte, eine weitere ausschließlich mit Schiffsfragen befaßte Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz geplant, der 1995 eine vorbereitende Konferenz vorausgehen wird.

Weitreichende Veränderungen vollziehen sich bei den Gewerkschaftsstrukturen auf nationaler Ebene, von denen auch die Internationalen Berufssekretariate unweigerlich betroffen sind, erfuhren die Konferenzteilnehmer. Das Internationale Sekretariat der Gewerkschaften für Kunst und Unterhaltung (ISEKU) löst seine Verbindungen zum Internationalen Bund der Privatangestellten (FIET) auf und schließt sich der neuen internationalen Vereinigung der Medienarbeiter an, der auch die Journalisten angehören. Der Internationale Bergarbeiterverband (IBV) und die Internationale der Chemie-, Energie- und Fabrikarbeiterverbände (ICEF) führen ebenfalls Gespräche über einen möglichen späteren Zusammenschluß, während die Beratungen des Internationalen Berufssekretariats der Lehrer mit einer eigenständigen Berufsorganisation über eine Vereinigung in einem Sekretariat langsam voranschreiten.

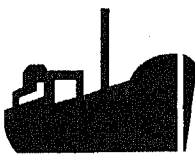
John Evans, Generalsekretär des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses (TUAC) bei der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) in Paris, gab einen kurzen Überblick über die Lage der Weltwirtschaft. Das Wirtschaftswachstum belief sich im Jahre 1991 in den Industrieländern auf insgesamt ein Prozent, erklärte er, während Europa - mit Ausnahme der Bundesrepublik Deutschland - ein Nullwachstum zu verzeichnen hatte. Die Beschäftigungssituation werde kritisch. Noch vor zwei Jahren belief sich die Zahl der Arbeitslosen in den OECD-Ländern auf 24 Millionen, doch selbst wenn man mit einer Wachstumsrate von drei Prozent im Jahr rechne, werde die Zahl der Arbeitslosen bis Ende dieses Jahres bei 30 Millionen angelangt sein. Wenn eine tiefgreifende Weltwirtschaftskrise abgewendet werden solle, seien dringende Maßnahmen zur Belebung der größeren Volkswirtschaften erforderlich. Der TUAC habe sich bei seiner Tätigkeit auf die sozialen Aspekte westlicher Hilfe für

die Länder Mittel- und Osteuropas sowie auf die Notwendigkeit einer Berücksichtigung der Einstellung der einzelnen Länder zu den Menschen- und Gewerkschaftsrechten bei der Bereitstellung von Hilfe bei der Entwicklung konzentriert.

Erstmals berieten die Konferenzteilnehmer über Möglichkeiten für eine Förderung freier Gewerkschaften im Nahen Osten, wo die Gewerkschaften in Ländern wie Saudi-Arabien, Iran und Irak brutal unterdrückt würden, dies bei der IAO jedoch kaum zur Sprache komme. Über Beziehungen zu palästinensischen Gewerkschaften in den israelisch besetzten Gebieten, zum israelischen Gewerkschaftsdachverband Histadrut und zu dem IBFG angeschlossenen Gewerkschaften in den Maghreb-Staaten wurde berichtet und ausführlich diskutiert. Praktisch alle Internationalen Berufssekretariate sind im Augenblick dabei, ihre Aktivitäten in dieser Region langsam aber sicher zu verstärken.

Ein wachsendes Bildungs- und Hilfsprogramm für Mittel- und Osteuropa wird von fast allen Internationalen Berufssekretariaten entwickelt (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**), und im Laufe des vergangenen Jahres konnten dort zahlreiche neue Mitglieder gewonnen werden. Die Anstrengungen stoßen jedoch an Grenzen, die durch fehlende Mittel und eine nicht ausreichende Zahl von Gewerkschaftern gezogen werden, die sich auf längere Zeit in die betreffenden Länder begeben können. Außerdem ist dringend dafür Sorge zu tragen, daß gewerkschaftliche Bildungsbeauftragte, die in Länder Mittel- und Osteuropas reisen, zuvor über die nationalen Gegebenheiten unterrichtet und in die Techniken der Bildungsarbeit eingeführt werden. Institutionen, die Millionen von Dollar für die Schaffung von Systemen der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen sowie die Ausbildung von Managern ausgeben, sollten auch ernsthaft über die gewerkschaftliche Bildungsarbeit nachdenken.

Die Konferenz befaßte sich außerdem mit einer Gewerkschaftskampagne in den USA gegen Marc Rich, einen Multimillionär und Betrüger, der sich augenblicklich auf der Flucht vor den US-Behörden in der Schweiz aufhält, sowie dem Vorschlag, mit Unterstützung der einzelnen Internationalen Berufssekretariate eine neue Zeitschrift über globale Arbeitnehmerfragen herauszugeben. Außerdem protestierten die Sitzungsteilnehmer gegen die Untätigkeit der thailändischen Regierung angesichts des Verschwindens eines prominenten thailändischen Gewerkschaftsführers. Die ITF war durch ihren Generalsekretär Harold Lewis sowie den Stellvertretenden Generalsekretär David Cockroft vertreten.



## Europäische Seeleute fordern Ausbau der ITF-Tätigkeit

Vor dem Hintergrund von Flaggentransfers, der wachsenden Zahl von Zweitregistern und der bevorstehenden Entregulierung durch "Liberalisierungsmaßnahmen" appellierten die europäischen Seeleute an die ITF, ihre Tätigkeit auf europäischer Ebene spürbar auszubauen.

Verabschiedet wurde dieser Appell auf der konstituierenden Sitzung des ITF-Regionalausschusses für europäische Seeleute am 25. und 26. November 1991 in Athen.

Den Vorsitz führte Knud Mols Sørensen, das ITF-Sekretariat war vertreten durch den Stellvertretenden Generalsekretär Ake Selander sowie Agis Tselentis (Sektionsassistent Senior).

Die Sitzung wurde vom griechischen Minister für die Handelsmarine, Aristoteles Pavlidis, eröffnet, der die Notwendigkeit dreigliedriger Lösungen für die mit der Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenmarkts am 1. Januar 1993 einhergehenden Probleme unterstrich.

Die Delegation der gastgebenden Gewerkschaft, der panhellenischen Seeluteföderation (PNO), unter Leitung ihres Generalsekretärs Michael Zenzefyllis äußerte heftige Bedenken gegen die geplante Liberalisierung der Schifffahrtskabotage in der EG, die zur Massenarbeitslosigkeit unter griechischen Seeleuten führen werde.

Der Ausschuß bestätigte, daß seine Mitgliedschaft allen der ITF angeschlossenen europäischen Seeleuteorganisationen offen stehe und appellierte an das ITF-Sekretariat, seine Tätigkeit im Interesse der europäischen Seeleute auszuweiten und deren Interessen verstärkt zu vertreten.

Eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den europäischen Seeleuteorganisationen sei unverzichtbar, stellten die Gewerkschaften fest. Soziales Dumping und die Einschränkung von Gewerkschaftsrechten nach einem Flaggentransfer der Schiffe stellten in allen europäischen Ländern eine Bedrohung dar. Auch die Demokratisierung Mittel- und Osteuropas sowie der ehemaligen UdSSR seien eine große Herausforderung für die europäischen Seeleute und ihre Gewerkschaften.

Der Ausschuß forderte die Berufung eines europäischen Seeleutevertreters nach Brüssel, dessen Tätigkeit unter der gemeinsamen Anleitung der ITF und des sogenannten "Brüsseler Ausschusses" von den der ITF angeschlossenen europäischen Seeleutegewerkschaften finanziert werden solle.

Eine der gefährlichsten Entwicklungen im europäischen Raum ist in den Augen der europäischen Seeleutevertreter das Problem der "Kabotage". Die Aufhebung der bestehenden Regelungen für die Frachtreservierung in der Küsten- und Inselfahrt könne leicht zum Abbau von etwa 16.000 Arbeitsplätze allein für griechische Seeleute führen. Der Ausschuß forderte die Einberufung von Subregionalsitzungen, auf denen vor dem Hintergrund der geplanten EG-Richtlinien über die Fragen der Kreuzschiffahrtskabotage, der Frachtschiff- und der Insel-

kabotage beraten werden solle. Die Ausschußmitglieder erfuhren von der geplanten Einrichtung zweier weiterer Zweitregister in Finnland und Spanien (Kanarische Inseln). Sie berieten über die von derartigen Registern ausgehende Bedrohung für Arbeitsplätze, Löhne und die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See sowie die Meeresumwelt und die Konsequenzen des geplanten Einsatzes von Zweitregisterschiffen im Kabotageverkehr. Sie appellierten an alle der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafenaarbeitergewerkschaften, die Kampagnen der betroffenen angeschlossenen Gewerkschaften in Finnland und Spanien zur Verteidigung ihrer Kollektivverhandlungsrechte und der Arbeitsplätze ihrer Mitglieder sowie für die Aufrechterhaltung ihres Lebensstandards und der Umwelt- und Sicherheitsnormen zu unterstützen.

### 400 Tote bei Fährunglück in Ägypten

Die ägyptische Regierung hat eine Untersuchung des tragischen Untergangs des 1966 gebauten RoRo-Fahrgastsschiffes *Salem Express* eingeleitet, der am 14. Dezember über 400 Menschen das Leben kostete. An Bord des Schiffes, das sich auf der Fahrt von Dschidda nach Safaga in Ägypten befand, befanden sich in der Hauptsache Wanderarbeitnehmer und moslemische Pilger. Nach Angaben einiger der etwas mehr als 200 Überlebenden sank das Schiff innerhalb von 20 Minuten, nachdem es auf ein Korallenriff aufgelaufen war. Seine scheinbar mangelnde Stabilität wird die zur Zeit im Rahmen der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) laufende Debatte über Gestaltung und Stabilität von Personenfähren weiter verschärfen.

### Doña Paz: Klage gegen Ölmulti

Überlebende des schwersten Schiffsunglücks der Welt in Friedenszeiten verklagen das Schifffahrtsunternehmen und eine multinationale Gesellschaft aus den USA auf Schadensersatz. Mindestens 4.000 Menschen kamen ums Leben, als die unter philippinischer Flagge fahrende Fähre *Doña Paz* am 20. Dezember 1987 mit dem Öltanker *Victor* zusammenstieß. Überlebende und Familienangehörige der Opfer, nach deren Angaben sogar mehr als 5.000 Personen bei der Katastrophe getötet wurden, verklagen die Reeder der *Doña Paz* und den US-amerikanischen Ölgiganten Caltex (in dessen Auftrag die *Victor* ihre Ölfracht beförderte) wegen "grober Vernachlässigung der Fahrgastsicherheit" auf Zahlung eines Schmerzensgeldes in Höhe von 230.000 US-Dollar an jeden Überlebenden bzw. Angehörigen. Bisher wurde im Zusammenhang mit dem Untergang noch keine Entschädigung ausbezahlt.

### Brasilianischer Tanker explodiert

Die staatliche brasilianische Mineralölgesellschaft Petrobras hat mit der Untersuchung einer Explosion an Bord des unter griechischer Flagge fahrenden Tankers *Alina P* begonnen, bei der am 30. Dezember ein Seemann getötet und vier weitere verletzt wurden. Die Explosion ereignete sich in einem der Laderäume, während sich das Schiff in brasilianischen Küstengewässern in der Nähe des Terminals von Sao Sebastiao aufhielt. Das Schiff strandete und blieb in halbgesunkenem Zustand liegen.

# ITF-Datenbank für Kreuzfahrtschiffe

Am 22. und 23. November 1991 beriet der Kreuzschiffahrtsausschuß der ITF-Seeleutesektion auf einer Sitzung in Athen über mögliche Maßnahmen im Rahmen einer ITF-Kampagne für den Abschluß von Kollektivverträgen auf Kreuzfahrtschiffen und für die Beseitigung unternormiger Einstellungspraktiken in dem Wirtschaftsbereich.

Die Sitzung wurde vom Stellvertreter der ITF-Generalsekretär Ake Selander geleitet.

Schon kurz nach Beginn der Sitzung wurde deutlich, daß angesichts der sehr rasch voranschreitenden Änderungen in dem Bereich der Kreuzschiffahrt mehr Informationen z. B. über die nutznießende Eigentümerschaft und vorhandene

## US-Seeleutesteuer angefochten

Pläne der US-Regierung, Seeleuten eine Sondersteuer aufzuerlegen, werden vor Gericht angefochten. Die der ITF angeschlossene Seafarers' International Union (SIU) beantragte beim US-Berichtungsgericht von Columbia ein Verbot der von der Küstenwache geplanten Gebührenerhebung.

Gemäß einem 1990 verabschiedeten Gesetz soll sich die Küstenwache ihre Dienstleistungen bezahlen lassen. Nun veröffentlichte sie Pläne für die Erhebung von Gebühren in Höhe von 6 Millionen US-Dollar im Jahr für die Ausgabe und die Verlängerung von Lizenzen der Handelsmarine sowie Befähigungsnachweisen.

Alle Seeleute von unter US-Flagge fahrenden Schiffen benötigen einen ordnungsgemäßen Befähigungsnachweis der Küstenwache, der alle fünf Jahre verlängert werden muß. Nach Berechnungen der SIU würden sich die durchschnittlichen Kosten für einen Vollmatrosen auf insgesamt 135 US-Dollar belaufen. Ranghöhere Offiziere müßten 347 US-Dollar bezahlen.

Die Gewerkschaft verurteilt die Gebühr als eine "Arbeitnehmersteuer":

"Die geplante Benutzergebühr ist ein Mißbrauch aller Seeleute der Handelsmarine, und wir betrachten es als unsere Pflicht als Gewerkschaftsorganisation, die ihre Interessen vertritt, diesen eindeutigen Fall von Diskriminierung zu korrigieren," erklärte SIU-Präsident Mike Sacco.

In den Augen der Gewerkschaft ist die neue Steuer darüber hinaus gesetzes- und verfassungswidrig. Auf dem Gerichtsweg will sie daher ein Verbot der Gebührenpraxis erwirken.

Kollektivverträge erforderlich sind, bevor weitere Verhandlungen über Maßnahmen in dem Wirtschaftsbereich oder auf Betriebsebene stattfinden können. Die Ausschußmitglieder beschlossen daher die Erstellung einer Datenbank sowie die Einrichtung einer kleinen Arbeitsgruppe, die Kontakte zu den Kreuzschiffahrtsunternehmen halten, die ITF-Mindestnormen für das Hotel- und Verpflegungspersonal an Bord überprüfen, die Verhandlungsstrategien verfeinern und Informationen an die Datenbank weiterleiten soll.

Der Ausschuß beschloß ferner, vor einer Entscheidung über weitere Maßnahmen im Rahmen der Kampagne unter Miteinbeziehung des weltweiten Netzes von ITF-Billigflaggeninspektoren zunächst einmal den Bericht der Arbeitsgruppe abzuwarten.

Die Ausschußmitglieder verurteilten die Praktiken bestimmter Heueragenturen für Kreuzfahrtschiffe, die Gebühren für die Bearbeitung der Stellenbewerbungen, für ärztliche Untersuchungen und Visen erheben und von erfolgreichen Bewerbern erwarten, daß sie ihre eigenen Fahrtkosten zum Schiff und wieder zurück nach Hause zahlen. Sie appellierten an alle der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften, die Achtung der Grundrechte aller Beschäftigten auf Kreuzfahrtschiffen zu gewährleisten.

Zur Frage der Sicherheit von Passagieren und Besatzungen an Bord von Kreuzfahrtschiffen verabschiedete der Ausschuß eine Entschließung, in der alle der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften aufgefordert werden, auf folgenden Bedingungen zu bestehen:

- Aufnahme einer Vorschrift über eine gemeinsame Sprache sowie der Anforderung, daß die Besatzung die gleiche Sprache wie die Mehrzahl der Passagiere spricht, in das STCW-Übereinkommen 1978 der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschiffahrt (IMO);

- Bereitstellung einer ausreichend ausgebildeten, qualifizierten und motivierten Besatzung sowie einer verantwortungsbewußten und rechenschaftspflichtigen Geschäftsführung an Land, um zu gewährleisten, daß Betriebsfehler auf ein absolutes Minimum reduziert werden;

- Rückkehr von unter Billigflagge fahrenden Kreuzfahrtschiffen in echte nationale Schiffsregister, damit diese nationale Kontrolle der zuständigen nationalen Schiffsbehörden unterstellt werden; und

- Ausdehnung der Hafenstaatenkontrolle auf die Betriebsverfahren und eine schärfere Kontrolle der Einhaltung der Arbeitsnormen im Rahmen der Gemeinsamen Absichtserklärung über die Hafenstaatenkontrolle in Europa.

## Russische Seeleute streiken

Am 25. Januar traten die Seeleute auf drei unter russischer Flagge fahrenden Schiffen in Streik. Die örtliche Gewerkschaft, deren Mitglieder für das Schiffahrtsunternehmen Novorossisk Shipping Company arbeiten, entschloß sich zum Streik, nachdem das Unternehmen alle Verhandlungen über die Forderungen der Gewerkschaft nach einer Aufbesserung der Heuern abgelehnt hatte. Seeleute an Bord der Tanker *General Tyulenev* und *Geroi Sevastopolya* in Ravenna bzw. London sowie des Massengutfrachters *Sergo Zakariadz* in Antwerpen baten die ITF um Unterrichtung der Gewerkschaftsvertreter in den Häfen.

## Australien prüft Schiffssicherheit

Die australische Regierung hat eine Untersuchung der Sicherheit von im internationalen Verkehr eingesetzten Schiffe eingeleitet. Schiffahrtsminister Bob Collins erklärte vor einem Parlamentsausschuß, die Untersuchung unter Vorsitz eines ehemaligen Verkehrsminister werde Schiffsunfälle der jüngsten Zeit ebenso untersuchen wie den Allgemeinzustand ausländischer Schiffe und die geltenden internationalen Bestimmungen für die Inspektion von Schiffen im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle. Es ist zu erwarten, daß im Anschluß an diese Prüfung in Australien schärfere Bestimmungen für die Hafenstaatenkontrolle eingeführt werden.

## Mehr Heuern für deutsche Seeleute

Die Heuern der bundesdeutschen Seeleute sind Anfang des Jahres um durchschnittlich 6,5 Prozent gestiegen. Der zwischen der Gewerkschaft und der Reedervereinigung VDR unterzeichnete Tarifvertrag sieht eine Anhebung der monatlichen steuerfreien Zulagen für alle 15.000 westdeutschen Besatzungsmitglieder vor. Spitzenverdiener erhalten eine Pauschale von 320 D-Mark (203,38 US-Dollar) im Monat, mittlere Lohngruppen einen Betrag von 240 D-Mark, der Rest 170 D-Mark. Die 4.000 Seeleute bei der ostdeutschen Reederei DSR erhalten die vereinbarte Erhöhung nicht in vollem Umfang, doch ihr Prozentsatz steigt von Jahr zu Jahr.



# Streikerfolg für marokkanische Seeleute

Mit einer Serie von schwerpunktmäßigen Streikaktionen, die sich über mehr als einen Monat hinzog, konnten marokkanische Seeleute eine Erhöhung ihrer Heuern um zehn Prozent sowie die Aufnahme von Gesprächen über einen neuen Kollektivvertrag durchsetzen.

Der marokkanische Gewerkschaftsdachverband UMT, dem die nationale Gewerkschaft der Offiziere der Handelsmarine (SNOMM) angehört, bezeichnete die Mitte Januar erzielte Einigung als "großen Erfolg" und dankte der ITF für die Unterstützung, die sie den streikenden Seeleuten gewährt hatte.

Die Offiziere waren verärgert darüber, daß die Reeder die Aufnahme von Lohn- und Kollektivvertragsverhandlungen verweigerten, und forderten einen schrittweisen Verzicht auf die Beschäftigung ausländischer Offiziere auf marokkanischen Schiffen. Am 20. Dezember begannen sie mit einer Reihe von eintägigen Schwerpunkstreiks.

Anfangs vertraten die Reeder mit Unterstützung der Regierung eine harte Linie. Ihre Bereitschaft zur Konfrontation

demonstrierten sie in der Nacht vom 2. auf den 3. Januar, als vier streikende Offiziere von der Staatsgewalt festgenommen und inhaftiert wurden.

Diese offene Verletzung von Gewerkschaftsrechten führte zur Eskalation des Arbeitskonflikts. Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (dem die UMT angehört) forderte die Reeder auf, dem Wunsch der Gewerkschaften nach Gesprächen entgegenzukommen.

Die ITF, die bis dahin keinerlei Kontakte zu den Seeleuten in der UMT hatte, unterstützte die Streikenden. Der Stellvertretende Generalsekretär Ake Selander drängte in einer Protestnote an Reeder und Regierung auf "Verhandlungen ohne Vorbedingungen" und eine "gerechte Beilegung" des Konflikts.

Die übrigen der UMT angeschlossenen Seeleutegewerkschaften unterstützten die Offiziere am 7. Januar mit einem 24stündigen Solidaritätsstreik in allen Bereichen der Schifffahrtswirtschaft.

Als die Reeder und die Regierung erkannten, daß ihr Versuch, die Offiziere durch Einschüchterungsmaßnahmen zur

Rückkehr an ihre Arbeitsplätze zu bewegen, fehlgeschlagen war und ihre Taktik entgegen ihren Erwartungen auch die übrigen Seeleute zum Streik veranlaßt und zur nachdrücklichen Unterstützung der Arbeitskampfmaßnahmen durch die ITF geführt hatte, gaben sie schließlich nach.

Sie stimmten einer sofortigen Anhebung der Heuern um zehn Prozent zu und akzeptierten, daß alle Besatzungen auf marokkanischen Schiffen sich aus Staatsbürgern des Landes zusammensetzen sollten. Es wurde eine dreigliedrige Sonderkommission aus Vertretern der Seeleutegewerkschaften, der Reeder und der Regierung eingerichtet, die mögliche Änderungen am Kollektivvertrag für die Schifffahrtswirtschaft prüfen wird.

Der Stellvertretende Generalsekretär Ake Selander begrüßte den Erfolg der Aktionen und äußerte die Hoffnung, daß diese Erfahrungen engere und formellere Kontakte mit den marokkanischen Schifffahrtsgewerkschaften nach sich ziehen werden.

## Schärfere Schiffsinspektionen in Norwegen

Die norwegische Regierung greift entschlossen gegen unternormige Massengutfrachter durch. Alle unter der Flagge Panamas und Maltas fahrende Massengutfrachter, die norwegische Häfen anlaufen, werden von nun an einer strikten neuen Untersuchung ihrer strukturellen Sicherheit unterzogen.

Ausgelöst wurde diese Entscheidung durch den Untergang einer ganzen Reihe von Massengutfrachtern vor der norwegischen Küste in der jüngsten Zeit. Am 12. Januar lief die unter der Billigflagge Panamas fahrende *Arisan* mit 400 Tonnen Treibstoff- und Dieselöl sowie einer Eisenerzfracht an Bord auf der Fahrt von Narvik nach Ymuiden (Niederlande) auf Grund. Die ebenfalls unter der Flagge Panamas fahrende *Sonata* mußte Mitte November in einen norwegischen Hafen verbracht werden, nachdem sich bei schweren Seegang ein Leck entwickelt hatte.

Oddmund Reppe, bei der norwegischen Schifffahrtsdirektion (NMD) für Inspektionen zuständig, verwies gegenüber der britischen Schifffahrtszeitung *Lloyd's List* auf einen scheinbaren Zusammenhang zwischen bestimmten Flaggen und Schiffsunglücken (einen Zusammenhang, den die ITF schon seit vielen Jahren herausstreicht). Von zehn Schiffen, die die NMD im vergangenen Jahr festhielt, stammten fünf aus Panama und drei aus Malta.

Neben einer Generalinspektion aller

Schiffe von diesen Billigflaggenregistern wird die NMD auch älteren Schiffen gewisser anderer Register besondere Aufmerksamkeit schenken.

Die NMD weicht damit von der üblichen Praxis der europäischen Hafenstaatenkontrolle ab, wonach ein Viertel aller einen Hafen anlaufenden Schiffe inspiziert werden - nach Angaben der Behörden werden damit alle Schiffe abgedeckt (weil sie verschiedene Häfen anlaufen usw.).

Kritiker der Hafenstaatenkontrolle stellen diese Zielvorgabe von 25 Prozent in Frage - in Verbindung mit immer wiederkehrenden Berichten über nicht sorgfältig genug durchgeführte Inspektionen in einer Reihe von Ländern sowie die Tendenz bestimmter Inspektoren, die Ausführung von Sicherheitsreparaturen an Schiffen "im nächsten Anlaufhafen" anzuordnen (woraufhin das Schiff europäische Häfen meidet), sollte dieser Beschluß den europäischen Schifffahrtsverwaltungen einen Anlaß geben, die Wirksamkeit des Systems der Hafenstaatenkontrolle zu überprüfen.

\* Am 13. Januar lief in Narvik das Schiff ein, das die Fracht der auf Grund gelaufenen *Arisan* übernehmen sollte. Die unter Panama-Flagge fahrende *Silver Cloud* wurde von sechs Inspektoren der NMD gründlichst auf Herz und Nieren überprüft, einschließlich der Rumpfstrukturen, Tanks und des Maschinenraums.

Obwohl das Schiff erst 30 Tage zuvor von einer Klassifizierungsgesellschaft untersucht worden war, entdeckte die NMD schwerwiegende, auf Verschleißerscheinungen zurückzuführende Mängel am Schiffsrumpf, die nach Angaben der NMD die Seetüchtigkeit des Fahrzeugs beeinträchtigten. Auch wurde der für das Schiff abgeschlossene ITF-Kollektivvertrag nicht eingehalten. Als die ITF-Inspektoren Einsicht in die Schiffsunterlagen nehmen wollten (worauf sie ein vertraglich verbrieftes Recht haben), wurde ihnen dies verweigert. Daraufhin stellten die in der norwegischen Transportarbeitergewerkschaft organisierten Stauer am 14. Januar auf Wunsch der Seeleutegewerkschaft die Verladetätigkeit ein. Noch im Laufe des gleichen Tages wurde das Schiff wegen Seeuntüchtigkeit von den Behörden arrestiert, die sofortige Reparaturen an den Schiffsstrukturen anordneten. Diese wurden ausgeführt, und die Reeder erklärten sich inzwischen zur Einhaltung ihres ITF-Vertrages bereit. Eine Sicherheit in Höhe von 150.000 US-Dollar wurde als Garantie für die ausstehenden Heuern einer Reihe (größtenteils) türkischer Besatzungsmitglieder hinterlegt, die vom Schiff abgemustert hatten. Die ITF hat die betreffenden Seeleute inzwischen schriftlich über ihr Recht auf Durchsetzung ihrer Ansprüche informiert. Das Schiff lief schließlich in garantiert sicherem Zustand aus Narvik aus und erreichte Ymuiden am 27. Januar.

# Piratenüberfälle auf Handelsschiffe und Seeleute nehmen zu

Noch immer werden Seeleute mit durchschlagendem Erfolg von gut organisierten Piratenbanden terrorisiert, während die Reeder kaum Anstalten machen einzugreifen.

Besonders schwerwiegend ist das Problem in Südostasien. Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft in Hongkong, die Merchant Navy Officers' Guild (MNOG), meldete der ITF mehrere Vorfälle, bei denen Schiffe geplündert wurden - in einem Fall wurde ein Seemann getötet. Die Mehrzahl dieser Vorfälle ereignete sich im südchinesischen Meer. Das Problem "stellt eine große Gefahr für die Seeleute in diesen Gewässern dar," erklärt der Generalsekretär der MNOG, Hugh Ng-Quinn.

"Die Situation ist der Schiffahrtswelt und den Regierungen durchaus bekannt," fügt er hinzu, "aber offenbar können sie nicht viel mehr tun als den Bemannungen zu raten, Schutzvorkehrungen zu treffen."

## BEMANNUNG MIT MESSERN BEDROHT

Der Kapitän des in Liberia registrierten Massengutfrachters *Seakittie* schrieb an die MNOG, nachdem sein Schiff von fünf Piraten überfallen worden war, die das Schiff in der Nacht vom 21. Oktober in der Zufahrt zur Singapur-Straße enternten.

Während sie die Bemannung mit langen Messern bedrohten, fesselten die Angreifer die Schiffsoffiziere und durchsuchten die Mannschaftsunterkünfte nach Wertgegenständen. Nachdem sie Reisechecks im Werte von mehreren Tausend Dollar, Bargeld und persönliche Habe erbeutet hatten, flohen die Piraten.

"Diese Erfahrung hat mich das Fürchten gelehrt, und ich habe kein Bedürfnis, diese Gewässer wieder zu befahren, bevor dieses Problem nicht behoben ist, denn im Augenblick gibt es für Seeleute in dieser Region einfach keine Sicherheit," erklärt der Kapitän.

Vorsichtsmaßnahmen, z. B. die Türen zu den Mannschaftsunterkünften abzuschließen und Wasserschlauhe gegen die Angreifer zu richten, haben nur wenig Effekt. Auch der Vorschlag, diese gefährlichen Bereiche nach Möglichkeit nicht bei Nacht zu durchfahren, ist weder sehr praktisch noch gewährleistet er hundertprozentige Sicherheit.

Das Internationale Schiffahrtsbüro (IMB), das das Problem mit Hilfe eines Meldesystems überwacht, äußerte vor kurzem ernsthafte Besorgnis über die zunehmende Häufung der Angriffe, die

alle Merkmale organisierter Kriminalität aufweisen.

Viele der Überfälle waren zeitlich aufeinander abgestimmt und sorgfältig geplant. Zwar sind noch immer die Schiffsbemannungen Hauptleidtragende dieser Piratenüberfälle, doch beschränkten sich die Piraten in jüngster Zeit nicht mehr nur auf die persönliche Habe der Seeleute und tragbare Frachten, sondern es gab Fälle, in denen z. B. ein Schiff mitsamt seiner Stahlfracht entführt und die Bemannung gefesselt unter Deck festgehalten wurde, während das Schiff neu gestrichen und umgefloggt wurde.

## REEDER MÜSSEN VORFÄLLE MELDEN

Das IMB verwies im Januar auf die mangelnde Bereitschaft der Reeder, solche Vorfälle bei den Behörden und den Reederorganisationen zu melden. Der Leiter des IMB, Eric Ellen, unterstrich, es sei falsch, solche Vorfälle vertraulich zu behandeln, da die Behörden, wenn sie über Piratenüberfälle nicht unterrichtet würden, nicht in der Lage seien, etwas dagegen zu unternehmen. Manche Reeder meinten, die betroffenen Staaten könnten einfach nicht wirksam durchgreifen, doch, so Ellen, habe es Auswirkungen, wenn die Überfälle gemeldet würden. Er verwies auf Beispiele aus Westafrika, wo auf Druck von Seiten der bundesdeutschen Regierung nach zahlreichen Überfällen auf ihre Schiffe nun eine rückläufige Tendenz bei diesen Vorfällen zu verzeichnen sei, sowie auf die Philippinen, wo Maßnahmen von Seiten der Behörden zu einer Verbesserung der Sicherheit in dem Bereich beigetragen hätten.

Im Januar griff die britische Schiffahrtszeitung *Lloyd's List* in einem Kommentar die Argumente des IMB auf. Sie übte heftige Kritik an der scheinbaren Gleichgültigkeit der Schiffahrtsgemeinschaft und verwies auch auf die Probleme bei den Billigflaggenverwaltungen, die letztendlich die Gefahren für die Seeleute noch wesentlich erhöhen.

## FLAGGENSTAATEN

"Noch vor 20 Jahren wären viele dieser Schiffe unter der Flagge 'traditioneller' Schiffahrtsnationen betrieben worden, die wohl nur wenig Skrupel gehabt hätten, ihrer Unzufriedenheit über die Untätigkeit der örtlichen Behörden Ausdruck zu geben ... Heute kann eine scharfe Note von Seiten der Regierung selbst des größten offenen Registers nur wenig Aufmerksamkeit erregen," heißt es in *Lloyd's List*.

Ob es sich bei einem Piratenüberfall

nun um einen Einzelfall handelt oder um eine komplexe Operation, die die Beteiligung zahlreicher Personen und komplizierte Planung voraussetzt - letztendlich sind es die Bemannungen, die unter diesen Überfällen zu leiden haben. Abgesehen von der Gefahr für Leib und Leben und den Ängsten, die die Seeleute ertragen müssen, sind es in der Mehrzahl der Fälle noch immer das Bargeld und die Wertgegenstände der Besatzung, auf die es die Piraten abgesehen haben, nicht die Fracht.

Dringende Maßnahmen aller Bereiche der internationalen Schiffahrtswirtschaft im Kampf gegen diese moderne Piratenplage sind daher erforderlich, wenn die Gewässer Südostasiens wieder sicher werden sollen.

## Einigung über finnisches Zweitregister

Die Gewerkschaften der finnischen Decks-, Maschinenraum- und Funkoffiziere sagten einen für den 6. Dezember geplanten gemeinsamen Streik ab, nachdem sie sich mit der Reedervereinigung über die Bedingungen an Bord von Schiffen geeinigt hatten, die nach seiner für das Frühjahr erwarteten Schaffung in das Zweitregister des Landes eingetragen werden sollen. Gegen heftigen Widerstand ist es allen drei Gewerkschaften gelungen, ihre Verhandlungsrechte für die Offiziere auf Zweitregisterschiffen zu bewahren und finnische Bedingungen für ausländische Offiziere an Bord dieser Schiffe zu gewährleisten. Die Verhandlungen mit den Reedern über eine Senkung der Bemannungskosten auf Zweitregisterschiffen um zehn Prozent als Gegenleistung für die von der Regierung angebotenen Steuererleichterungen für Seeleute werden fortgesetzt. Im Rahmen der Vereinbarung, aufgrund derer der Streik abgesagt wurde, konnten die Gewerkschaften auch einen Vertrag für finnische Schiffe in der Hochseeschiffahrt durchsetzen.

Die Reeder gehen davon aus, daß es nach einer Einigung über Kostensenkungen und der vor kurzem erfolgten Abwertung der finnischen Währung möglich sein wird, im finnischen Zweitregister registrierte Schiffe auf dem gleichen Kostenniveau zu betreiben wie im dänischen Zweitregister.

# Bemannung in Bombay ausgezahlt

Zwar unterstanden die aus Sri Lanka stammenden Seeleute an Bord der griechischen-Reedern gehörenden und unter maltesischer Flagge fahrenden *Trust* einem nationalen griechischen Kollektivvertrag, und doch wurden sie betrogen. Das Schiff befand sich in **Bombay**, als die Bemannung die der ITF angeschlossene National Union of Seafarers of India (NUSI) um Hilfe bat. Generalsekretär Leo Barnes griff nach Rücksprache mit der ITF in London ein und entsandte einen örtlichen Funktionär an Bord des Schiffes, der am 10. Januar erfolgreich eine umfassende Einigung auf der Grundlage des Vertrages sowie die Übernahme der Heimkehrkosten für die sieben Besatzungsmitglieder aushandelte.

Vor einem Jahr berichteten wir über das Schicksal von zwei unter der Flagge Sri Lankas fahrenden Schiffen, der *Arushi* und der *Dilini*, die wegen ihres nicht seetüchtigen Zustands von der Hafentankkontrolle in England festgehalten wurden (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991). Die finnische Reederei ließ die Bemannung, der sie noch Heuern in Höhe von 140.000 US-Dollar schuldete, in Stich. Beide Schiffe wurden arrestiert und auf einer Versteigerung verkauft. Die *Dilini*, ein echter Seelenverkäufer, wurde Berichten zufolge zum Schrottwert verkauft, und die Bemannung erhielt lediglich 75 Prozent des ihr zustehenden Geldes. Doch die *Dilini* wurde überhaupt nicht verschrottet - sie wurde von ihren eigenen Reedern gekauft (ein netter Trick, um ihre Schulden abzuschreiben) und unter dem neuen Namen *Norina* dem Billigflaggenregister von Honduras unterstellt (das weltweit bekannt ist für seine Bereitschaft, alles, was nur irgendwie schwimmt, zu registrieren). Das Schiff lief Anfang dieses Jahres den schwedischen Hafen **Köping** an. Bei einem Besuch an Bord stellte ITF-Inspektor Hans Gröning fest, daß es für die Besatzung keinerlei Kollektivvertrag gab. Seit November vergangenen Jahres war ihr kein Pfennig Heuer ausgezahlt worden. Daraufhin bat die schwedische Seeleutegewerkschaft die Hafentarbeitergewerkschaft, das Schiff zu boykottieren, um einen ITF-Vertrag durchzusetzen. Kurz nachdem die Gewerkschaften das Schiff am 10. Januar festgesetzt hatten, arrestierte auch die schwedische Schiff-fahrtssicherheitsbehörde das Schiff. Es war eine einzige Katastrophe: die Lager der Steuerung waren ausgeschlagen, Feuerlöscher kaputt, Rettungsgeräte fehlten. Ladelukeabdeckungen, Treibstoff- und Ballasttanks leckten. Auch ein Klassifizierungsnachweis war nicht aufzutreiben. Nach zwei Wochen war zwar ein ITF-Vertrag unterzeichnet, doch die Bemannung erhielt

immer noch kein Geld. In einem ungewöhnlichen Schachzug hoben die Gewerkschaften den Boykott auf und ließen das Schiff von Rechts wegen als Sicherheit für ausstehende Heuerzahlungen in Höhe von 210.000 US-Dollar sowie die sich aus dem neuen Vertrag ergebenden Zahlungsverpflichtungen arrestieren. Das Schiff befindet sich noch immer in Sicherheitsgewahrsam. Vielleicht warten die Reeder auf die nächste Versteigerung, um ihr Schiff wieder zurückzukaufen.

1990 beschloß die ITF, auf den Philippinen registrierte, unter Bareboat-Charter fahrende Schiffe ausländischer Reeder als Billigflaggschiffe zu behandeln. Ein solches Schiff - die koreanischen Reedern gehörende, von Japan aus verwaltete

hauptete die PSU fälschlicherweise, die *Hamburg Star* sei "kein Billigflaggschiff" und sie selbst (die PSU) "respektiere ITF-Verträge." Die deutschen Gewerkschaften wissen jedoch nur zu gut, daß die PSU viele Verträge mit deutschen Reedern von im bundesdeutschen Zweitregister registrierten Schiffen "geschlossen" hat. Dabei macht sie sich die Tatsache zunutze, daß der ITF angeschlossene Gewerkschaften auf Wunsch der Gewerkschaften in der Bundesrepublik bis zu einem Urteil des Bundesverfassungsgerichts über die Rechtmäßigkeit des Registers nicht über Verträge für diese Schiffe verhandeln. Davon jedoch ganz abgesehen, sind dies Schiffe deutscher Reeder, für die auch in Zukunft die deutschen Gewerkschaften zuständig sind. Nachdem er an Memon geschrieben hat-



te und mit philippinischen Seeleuten besetzte *Hamburg Star* - lief Anfang des Jahres in **Bremen** ein. ITF-Inspektor Ali Memon (gerade von seiner Mission nach Slowenien und Kroatien, über die wir an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten** berichten, zurück) besuchte das Schiff und konnte die Reeder am 18. Januar zur Unterzeichnung eines ITF-Musterkollektivvertrages für das Schiff bewegen. Allerdings bestand für das Schiff bereits ein "Vertrag" mit der berühmten "Philippinischen Seeleutegewerkschaft" (PSU), die sich im Gerichtsverfahren um die *JSS Britannia* in Schweden ohne zu zögern auf die Seite der Reeder geschlagen und gegen die ITF und die schwedischen Gewerkschaften ausgesagt hatte. PSU-"Verträge" liegen weit unter den ITF-Heuern, und die Organisation weigert sich konsequent, mit anderen Schifffahrtsgewerkschaften zusammenzuarbeiten. Sie erklärt in aller Öffentlichkeit, die ITF-Heuern seien zu hoch. In einem Schreiben an Memon be-

te, wandte sich Romeo Occena, selbsternannter "Nationaler Vizepräsident für den Betriebsbereich" der PSU an die ITF. Occena bezeichnet den ITF-Vertrag als "Erpressung, die nicht hingenommen werden kann." Anschließend droht die "Gewerkschaft", den Senat und die Regierung der Philippinen sowie die "zuständigen internationalen Einrichtungen" mit der Frage zu befragen. An solche Drohungen ist die ITF gewöhnt - in der Regel kommen sie allerdings von den Reedern. Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander stellt in seinem Antwortschreiben an die PSU fest, die bundesdeutschen Gewerkschaften handelten "in Übereinstimmung mit der Politik", die "ihrer Kampagne gegen betrügerische Machenschaften in der Seeschifffahrt diene". Occena veröffentlichte seine Verleumdungen gegen die ITF am 16. Januar in der philippinischen Zeitung *Manila Chronicle*.

Forts. auf Seite 12

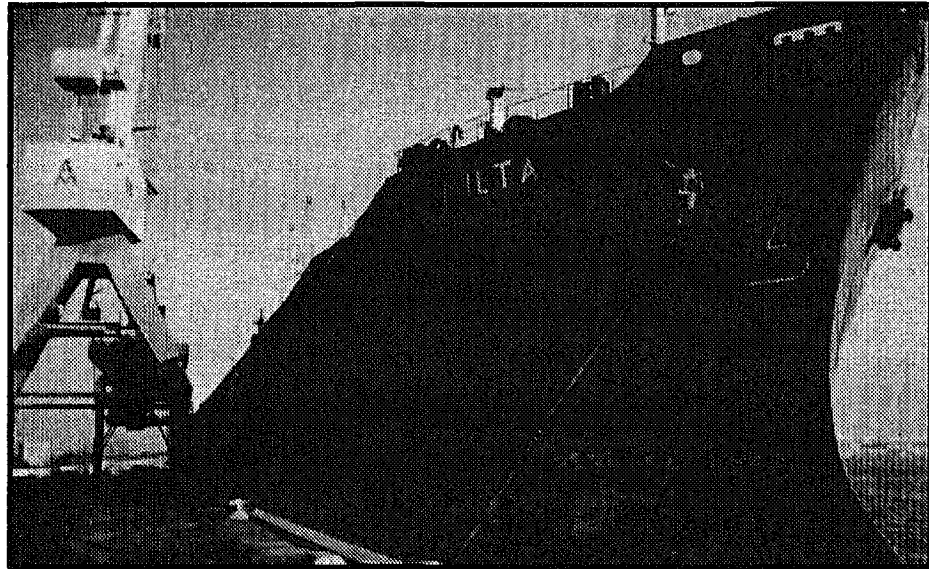
# ... ITF-Inspektor: Aufruf zur Meuterei

Forts. von Seite 11

Im vergangenen November kam ITF-Inspektor John Jacobsen im dänischen Hafen **Fredericia** den Besatzungsmitgliedern an Bord des unter maltesischer Billigflagge fahrenden Massengutfrachters *Mila* zu Hilfe. Das Schiff (siehe Foto) wurde wegen mehrfacher Beanstandungen von der Hafenstaatenkontrolle festgehalten. Die Besatzungsmitglieder hatten buchstäblich Angst vor der Weiterfahrt, und Jacobsen sorgte für ihre Heimschaffung. Das Schiff gehört der Trader Shipping Company in Piräus (Griechenland). Jacobsen traf sich mit einem Vertreter des Unternehmens, Kapitän Christos, der sich als "Crew Manager" vorstellte. Christos bot Jacobsen die Überweisung eines Geldbetrags auf sein persönliches Konto an. Jacobsen erwiderte, er solle das Geld lieber darauf verwenden, die Forderungen der Besatzung zu begleichen, doch auf einer späteren Zusammenkunft bot Christos Jacobsen erneut "einen bestimmten Geldbetrag an, damit ich das Schiff vergesse und in Ruhe lasse." Die Reeder sollten inzwischen doch gelernt haben, daß ITF-Inspektoren keine Bestechungsgelder annehmen und alle entsprechenden Angebote zurückgewiesen und veröffentlicht werden. Die Besatzung wurde schließlich doch noch auf Kosten der Reeder in ihre Heimat überführt.

Ein bosnisches Besatzungsmitglied an Bord der kroatischen Reeder gehörtenden und unter liberianischer Flagge fahrenden *Cikat* beklagte sich bei der ITF darüber, daß die Besatzung nicht ordnungsgemäß bezahlt würde. Anfang Januar besuchte ITF-Inspektor Rodrigo Garciana das Schiff im baskischen Hafen **Pasajes**. Wegen des Krieges in Kroatien befürchtete die Besatzung, daß sie die ihnen schon seit vier Monaten zustehenden Heuern nicht erhalten würde. Als Garciana auftauchte, zahlten die Reeder auf der Stelle die Heuern für zwei Monate und versprachen, auch den Rest zu bezahlen. Außerdem erklärten sich die Reeder bereit, mit der der ITF angeschlossenen kroatischen Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaft über einen ITF-Vertrag für das Schiff zu verhandeln.

ITF-Inspektoren wird alles mögliche vorgeworfen - viele Reeder versuchen sie zu bestechen, und auch körperliche und psychische Mißhandlung sind keineswegs selten. Den ersten Preis für die bisher schönste Beschuldigung gewinnt aber Domenico Scordamaglia aus Genua. Zusammen mit einem Rechtsanwalt der Transportarbeiterföderation im italienischen Gewerkschaftsdachverband CGIL (Egisto Cavallari) wurde er der Anstachelung zur Meuterei auf einem Schiff beschuldigt! Dieser Vorwurf steht im



Zusammenhang mit der Unterstützung, die die beiden der russischen Besatzung an Bord des Fahrgastschiffes *Lativia* gegeben haben, die seit einem Jahr in **La Spezia** festliegt. Scordamaglia war mit den überaus arbeitsintensiven Vorbereitungen für die Heimschaffung der Besatzung des Schiffes befaßt, kann sich aber nicht daran erinnern, zur Meuterei aufgerufen zu haben - was sowieso nicht leicht wäre, solange das Schiff im Hafen liegt.

Die 13 Seeleute von den Malediven, die mit der unter liberianischer Flagge fahrenden *Eastray* der Reederei Gulf East/Gokal (Pakistan) in **Rotterdam** festsaßen (vergl. **ITF-Nachrichten** August 1991), wurden inzwischen endlich ausbezahlt und in ihre Heimat überführt. Am Donnerstag, den 24. Januar, traf ein Vertreter des Genfer Büros der Reederei in Rotterdam ein. In Zusammenarbeit mit ITF-Inspektor Gerd-Jan Harmsen zahlte er den Seeleuten von den Malediven einen Betrag von insgesamt 53.871,26 US-Dollar aus und sorgte für ihre Heimschaffung. Die verbleibenden 13 Besatzungsmitglieder aus Pakistan warten noch immer auf die Auszahlung ihrer Heuern.

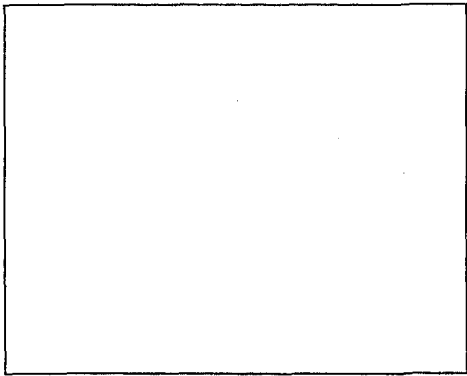
Die indische Besatzung an Bord der unter Panama-Flagge fahrenden *Mashco Star* setzte sich mit der ITF in Verbindung, weil sie nicht ihre vollen Heuern erhielt. Das Schiff befindet sich zur Zeit in **Valletta** (Malta), wo die der ITF angeschlossene General Workers' Union im Auftrag der Besatzung verhandelt.

Für die unter der Flagge von Antigua und Barbuda fahrende *Einstein* war zwar im vergangenen Oktober ein ITF-Vertrag unterzeichnet worden, doch erhielten einige Besatzungsmitglieder nicht die ihnen zustehenden Heuern. Als das Schiff im Januar im spanischen Hafen **Bilbao**

einlief, setzte ITF-Inspektor Rodrigo Garciana die Auszahlung von 10.000 US-Dollar an vier unterbezahlte Besatzungsmitglieder durch.

Die beiden unter Panama-Flagge fahrenden Schiffe *Ocean Drama* und *Pacific Beauty* der in Konkurs gegangenen Reederei Pacific Shipping aus Seoul liegen in Korea fest. Die der ITF angeschlossene Föderation koreanischer Seeleutegewerkschaften (FKSU) steht den Besatzungen zur Seite. Nach mehreren Wochen wurde die aus Burma stammende Besatzung der *Pacific Beauty* ausgezahlt und in ihre Heimat überführt. Die *Ocean Drama* liegt noch immer in Korea; die Vorräte der Besatzung werden knapp. Die Gewerkschaft prüft die Möglichkeit, das Schiff unter Arrest zu stellen und zu verkaufen.

Der philippinischen Besatzung des unter Panama-Flagge fahrenden Tankers *Tonje Cob* stehen Heuernachzahlungen in Höhe von 80.000 US-Dollar zu. Das Schiff kanadischer Reeder befindet sich seit November in **Curaçao** (Niederländische Antillen). ITF-Inspektor Vinicio Creque unterstützt die in der der ITF angeschlossenen philippinischen Gewerkschaft AMOSUP organisierten Seeleute, die allerdings keinem ITF-Vertrag unterstehen. AMOSUP schickte als Unterstützung für ihre Mitglieder einen Betrag von 4.500 US-Dollar nach Curaçao, und die ITF unterrichtete die kanadischen Reeder ebenso wie die Behörden Panamas. Aus Panama kommt (wie üblich) keine Antwort, doch die kanadische Reederei (COB Shipping of Aurora/Ontario) erklärte, sie sei dabei, das Schiff zu verkaufen. Die neuen Reeder hätten sich verpflichtet, für die ausstehenden Heuern der Besatzung und die Heimschaffungskosten aufzukommen.



**ITF-NACHRICHTEN**

**ITF**

**133-135 GREAT SUFFOLK STREET  
LONDON SE1 1PD  
GROSSBRITANNIEN**

---

**ABSENDER:**

**NAME:** \_\_\_\_\_

**ADRESSE:** \_\_\_\_\_

---

---

---

# ITF-NACHRICHTEN - LESERUMFRAGE

*Vom Redaktionsteam der ITF-Nachrichten.*

*Wir hoffen, unseren regelmäßigen Lesern mit den ITF-Nachrichten eine interessante und nützliche Lektüre zu bieten. Im Laufe der vergangenen Jahre haben wir mehrmals Veränderungen (wir hoffen - Verbesserungen) an Inhalt und Form der ITF-Nachrichten vorgenommen und suchen ständig nach neuen Ideen, um unser Blatt noch besser zu machen.*

*Wir wissen auch, daß noch immer nicht jeder ein Exemplar der ITF-Nachrichten erhält, der - bei den uns angeschlossenen Gewerkschaften oder anderswo - möglicherweise daran interessiert wäre. Wir würden uns daher auch über Vorschläge für eine Erweiterung unseres Postverteilers freuen, damit wir so viele Einzelpersonen und Organisationen wie möglich erreichen, die ein direktes Interesse an den Entwicklungen in der Verkehrswirtschaft und der Tätigkeit der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften haben.*

*Am besten können wir diese Ziele erreichen, indem wir Sie, unsere Leser, nach Ihrer Meinung fragen. Wenn Sie daher ein wenig Zeit und eine Briefmarke übrig hätten, würden wir uns freuen wenn Sie diese Lesenumfrage ausfüllen und sie an die ITF zurückschicken könnten. Sie brauchen dieses Blatt nur herauszutrennen, zu falten und zusammenzuheften, eine Briefmarke aufzukleben und in den Briefkasten zu werfen. Falls der Platz nicht ausreicht, schreiben Sie bitte auf der Rückseite weiter.*

## 1. Inhalt

Was denken Sie über den Inhalt der einzelnen Artikel in den ITF-Nachrichten? Sind sie zu lang? Zu kurz? Fehlen Artikel zu Themen, die ihrer Meinung nach behandelt werden sollten? Sind Sie mit dem Umfang der Berichterstattung über die verschiedenen Verkehrssektoren und Regionen der Welt zufrieden? Welche regelmäßigen Spalten gefallen Ihnen besonders überhaupt nicht? Haben Sie irgendwelche Verbesserungsvorschläge?

## 2. Form

Was halten Sie vom Stil und Erscheinungsbild der ITF-Nachrichten? Ist die Veröffentlichung zu umfangreich oder zu kurz (wir versuchen, den Umfang auf 24 Seiten im Monat zu beschränken)? Gefällt Ihnen das Layout/der Einsatz von Graphiken und Fotos? Haben Sie irgendwelche Ideen oder Verbesserungsvorschläge?

## 3. Sprachen

Haben Sie bei der Weiterverwendung der veröffentlichten Materialien Schwierigkeiten aufgrund der Tatsache, daß die ITF-Nachrichten nur in den fünf offiziellen Arbeitssprachen der ITF (Englisch, Französisch, Deutsch, Spanisch, Schwedisch) erscheinen? Wenn ja, läßt Ihre Organisation die darin enthaltenen Artikel ganz oder auszugsweise in eine andere Sprache übersetzen? (Wenn ja, würden wir uns freuen, wenn Sie uns das eine oder andere Probeexemplar zuschicken könnten.) Hätte es großen Einfluß auf die Zahl der Leser in Ihrem Land, wenn die ITF-Nachrichten noch in einer anderen Sprache erscheinen würden? Hätten Sie Interesse daran, bei der Herausgabe einer übersetzten Fassung behilflich zu sein?

Veröffentlichungen, Abdruck von Artikeln in anderen Veröffentlichungen)? Wenn Sie unser Material in Ihren eigenen Veröffentlichungen weiterverwenden, schicken Sie uns bitte Kopien für unser Archiv zu.

## 5. Leserkreis

Erhalten Sie eine ausreichende Anzahl von Exemplaren der ITF-Nachrichten in den richtigen Sprachen? Wenn Sie zusätzliche Exemplare beziehen möchten, teilen Sie uns bitte Anzahl und Versandadresse mit. Kennen Sie andere Personen/Organisationen (einschließlich anderer Ebenen Ihrer Gewerkschaftsorganisation), die gerne in unseren Postverteiler aufgenommen werden möchten? Wenn ja, schicken Sie uns bitte die entsprechenden Informationen zu. Würden Sie Artikel aus den ITF-Nachrichten weiterverwenden, wenn Sie per Electronic Mail über ein Schwarzes Brett oder eine Datenbank verfügbar wären? Haben Sie noch andere Vorschläge, wie wir den Leserkreis der ITF-Nachrichten erweitern können?

## 6. Was interessiert Sie am meisten?

Welche Spalten der ITF-Nachrichten lesen Sie - 0 = nie, 1 = manchmal, 2 = immer:

Allgemeines	Leute	Todesfälle	Bevorstehende Sitzungen	Fremdenverkehrsdienste
Fischer	Binnenverkehr	Seeleute	Zivilluftfahrt	Hafenarbeiter

## 7. Beiträge

Hätten Sie Interesse, Beiträge für die ITF-Nachrichten zur Verfügung zu stellen und wenn ja, in welcher Form (z. B. Artikel, Karikaturen, Fotos usw.)?

## 8. Weitere Stellungnahmen

Wenn Sie weitere Bemerkungen haben, Kritik üben oder Informationen weitergeben möchten, die Ihrer Meinung nach zu einer Verbesserung der Qualität und/oder einer Erweiterung des Leserkreises der ITF-Nachrichten beitragen können, tun Sie das bitte hier.

*(Wenn der Platz nicht ausreicht, schreiben Sie bitte auf der Rückseite weiter)*

**Wenn Sie diese Umfrage beantwortet haben, falten Sie das Blatt bitte entlang der gestrichelten Linien auf der Rückseite, tragen Ihrer Absender ein, kleben eine Briefmarke auf und schicken Sie es uns zu.**

**WEITERE STELLUNGNAHMEN :**

**WEITERE STELLUNGNAHMEN :**





# Japans Flotte ist die größte

Die Weltflotte hat nach Angaben des Lloyd's Register of Shipping einen neuen Höchststand erreicht. Die 1991 veröffentlichten Zahlen für Juli 1990 geben den Umfang der Weltflotte mit 436 Mio. BRT, das entspricht einem Zuwachs von 12,4 Mio. BRT gegenüber dem Vorjahr, an. Dies ist der dritte jährliche Anstieg seit 1988 - in der Zeit von 1982 bis 1988 ging der Umfang der Flotte zurück. In den 12 Monaten bis Juli 1990 wurden 1.672 neue Schiffe mit insgesamt 15,9 Mio. BRT fertiggestellt, während 701 Schiffe mit 1,8 Mio. BRT verschrottet wurden. Spitzenreiter ist die liberianische Billigflagge mit 52,54 Mio. BRT (ein Rückgang von 2,3 Mio. während des Berichtszeitraums), während die Flotte Panamas 44,9 Mio. BRT umfaßt, ein Zuwachs von 5,7 Mio. - damit ist der Rückgang der letzten Jahre eindeutig zum Stillstand gekommen. Die größten Flotten, nach ihrer Tonnage geordnet, haben Liberia, Panama, Japan, die ehemalige UdSSR (die hier zum letzten Mal erwähnt wird, bevor die GUS-Flotten an ihre Stelle treten), Norwegen, Griechenland, Zypern, die USA, die Bahamas und China. Die dominierende Stellung der Billigflaggenreister kann niemanden überraschen, doch sind die eigentlichen Eigentümer, die sich hinter ihnen verbergen, wesentlich interessanter. Die Handelskonferenz (UNCTAD), eine Sonderorganisation der Uno, hat soeben ihre jährliche Übersicht über den Seeverkehr für 1990 veröffentlicht, in der die wahren Eigentumsverhältnisse der Flotten der größten offenen Register aufgeführt sind. Am 1. Juli 1990 befanden sich die Billigflaggenflotten vor allem im Besitz von Reedereien aus folgenden Ländern: Griechenland - 46,3 Mio. BRT (1.385 Schiffe); Japan - 45 Mio. BRT (1.661); USA - 35,5 Mio. BRT (605); Hongkong - 26,4 Mio. BRT (603); Norwegen - 18,3 Mio. BRT (482); Großbritannien - 17,1 Mio. BRT (379); Bundesrepublik Deutschland - 7,9 Mio. BRT (423); China - 4,9 Mio. BRT (138); Südkorea - 4,5 Mio. BRT (111); Taiwan - 3,8 Mio. BRT (162); Finnland - 2,5 Mio. BRT (73). Der Rest verteilt sich (nach Bruttotonnage geordnet) auf Frankreich, die Schweiz, Pakistan, Singapur, Dänemark, Belgien und Schweden. Streicht man die Billigflaggenschiffe von der Liste und fügt die unter Nationalflagge fahrenden und in nutznießendem Eigentum befindlichen Schiffe hinzu, erhält man einen in etwa den wahren Eigentumsverhältnissen entsprechenden Überblick über die Weltflotte (vergl. Kasten auf der nächsten Seite). Dabei zeigt sich, daß es sich bei den zehn größten Reedernationen der Welt um

Japan, Griechenland, die USA, Norwegen, Hongkong, die ehemalige UdSSR, Großbritannien, China, die Bundesrepublik Deutschland und Südkorea handelt. Hongkong und Großbritannien weisen den höchsten Anteil von Billigflaggenschiffen in ihrer Flotte auf.

Ein Erlaß, der die Arbeitsplätze von Tausenden von Seeleuten bedrohte, wurde vom nationalen Arbeitsgericht in Argentinien



tinien für null und nichtig erklärt (vgl. **ITF-Nachrichten** November 1991). Damit mündete eine Kampagne für die Aufhebung der Bestimmungen des Präsidentenerlasses 1772/91 in einen triumphalen Erfolg für die Seeleute. Der am 6. September veröffentlichte Erlaß, angeblich zunächst zur Erprobung auf die Dauer von zwei Jahren begrenzt, sollte es argentinischen Reedern ermöglichen, ihre Schiffe auf Billigflaggenreister zu übertragen. Daraufhin ließen die Seeleutegewerkschaften den Erlaß gerichtlich auf seine Verfassungsmäßigkeit überprüfen. Unterdessen klagten zwei bei dem Unternehmen *Shell C.A.P.S.A.* beschäftigte Seeleute in einem eigenständigen Verfahren gegen den Verlust ihres Arbeitsplatzes. Sofort nach Veröffentlichung des Erlasses waren sie vor die Wahl gestellt worden, entweder zwei Jahre unbezahlten Urlaub zu nehmen (danach sollten sie theoretisch wieder an ihre Arbeitsplätze zurückkehren können) oder sich mit einem minimalen Trennungsgeld, das weit unter dem normalerweise an aktive Seeleute gezahlten Betrag lag, abfinden zu lassen. Am 18. Dezember gab das nationale Arbeitsgericht seine Entscheidung bekannt, wonach der Erlaß null und nichtig sei. "Erlaß 1772/91 ist in seinen Auswirkungen der reinste Betrug am Arbeit-

nehmer ... Jeder Schutz der Seeleute vor willkürlichen Entlassungen wurde praktisch außer Kraft gesetzt," erklärte der Richter. "Der Erlaß stellt eine Verletzung der in der Verfassung verankerten Rechte und Garantien dar," fügte er hinzu. Darüber hinaus ordnete das Gericht die Außerkraftsetzung der neuen Beschäftigungsbedingungen durch *Shell C.A.P.S.A.* sowie die Wiedereinstellung der beiden Seeleute zu den vor Inkraftsetzung von Erlaß 1772/91 geltenden Bedingungen an. Eine Berufung gegen das Gerichtsurteil, das bei der argentinischen Regierung, die umfassende Pläne für die Entregulierung des Schiffsverkehrs auf Kosten der Arbeitnehmer in diesem Wirtschaftsbereich verfolgt, auf wenig Genehmigung stoßen wird, ist möglich. Möglicherweise wird jedoch der argentinische Präsident Carlos Menem, vor dem Hintergrund dieses Urteils und der anhaltenden Bemühungen der Seeleutegewerkschaften um die Feststellung der Verfassungswidrigkeit des Erlasses durch den Obersten Gerichtshof, seine Position noch einmal überdenken müssen.

Die Möglichkeit der Einrichtung eines Schiffsregisters der **Europäischen** Gemeinschaft - aus unbekanntem und unerklärlichen Gründen unter dem Namen **EUROS** bekannt - steht wieder einmal auf der europäischen Tagesordnung. Neue Vorschläge der EG-Kommission zu Steuerbefreiungen (jüngste Episode in einer langen Saga) wurden zur Beratung an eine Arbeitsgruppe verwiesen, die dem Europäischen Rat der Verkehrsminister im nächsten Juni Bericht erstatten soll. Mit dem **EUROS**-Gedanken vertraute Beobachter hegen jedoch ernsthafte Zweifel daran, daß in diesem Jahr eine Einigung erzielt wird.

Berichten zufolge erwägen verschiedene **lateinamerikanische** Staaten die Einrichtung eines gemeinsamen Zweitregisters. Verfechter dieser Idee ist die Vereinigung für lateinamerikanische Integration, eine Handelsorganisation, die sich aus allen Staaten Südamerikas sowie Mexiko zusammensetzt. Für März oder April sind in diesem Zusammenhang Gespräche mit Reedern geplant.

Das **maltesische** Billigflaggenreister konnte seit 1987 einen Zuwachs von 300 Prozent aufweisen und verzeichnet inzwischen insgesamt 9 Mio. BRT.

Um dem "ruinösen Wettbewerb" zwischen Billigflaggenreistern ein Ende zu

Forts. auf Seite 14

# ... weltfremde Ideen aus Panama

Forts. von Seite 13

bereiten, strebt die Billigflagge Panamas die Gründung einer Vereinigung "offener Register" an, die einer Anhebung der Normen dienen soll. Dieser lächerliche Vorschlag wird von Teodor Franco, dem Botschafter Panamas in Großbritannien, unterstützt. Rein von ihrer Konzeption her stehen Billigflaggenregister zueinander in Wettbewerb. Selbst wenn sich alle Flaggenzusammenfassen und ihre Gebühren und Normen harmonisierten, würde bald jemand anderes niedrigere Tarife oder lockerere Vorschriften am Markt anbieten. Billigflaggenregister bieten den Reedern "Freiheit" - jede Einschränkung dieser Freiheit wird bestimmte Reeder unweigerlich dazu veranlassen, sich nach einer Alternative umzusehen. Und Geschäft ist Geschäft, also wird sich immer jemand finden, der seine Dienste billiger und unter weniger strikten Bedingungen anbietet. So ist das Billigflaggensystem ursprünglich entstanden, und so wird es bleiben, solange die Reeder nicht zur Rückkehr unter die echten Flaggen gezwungen werden, indem vom reinen Profitdenken der "freien Flaggen" unberührte Organisationen scharfe und verbindliche internationale Vorschriften verabschieden und durchsetzen. Es ist durchaus ironisch zu sehen, daß ausgerechnet die Billigflaggenregister sich heute über den ruinösen Wettbewerb beklagen, den sie erst ausgelöst haben. Panama gibt sich häufig der Illusion hin, zumindest eine gewisse Kontrolle über die Schiffe auszuüben, die sich der Flagge des Landes unterstellt haben: Ende der 40er Jahre, in den Kindertagen der ITF-Kampagne gegen die Billigflaggenschifffahrt, erklärte sich Panama zur Aushandlung eines bindenden Kollektivvertrages mit der ITF bereit. Eine Konferenz wurde einberufen, zu der Vertreter Panamas und der ITF-Gewerkschaften erschienen, doch

Schiffe und ihre wahren Eigentümer (1990)		
(in Mio BRT)		
LAND	TATSÄCHLICHE FLOTTE	% UNTER BILLIGFLAGGE
Japan	71,4	63
Griechenland	69,0	67
Vereinigte Staaten	53,0	66
Norwegen	41,8	44
Hongkong	29,35-32,3	81,7-89,9*
UdSSR	26,4	0**
Großbritannien	23,7	72
China	19,2	25
Bundesrepublik		
Deutschland	13,8	57,24
Südkorea	12,3	37

\*Die Zahlen für Hongkong sind sicherlich niedriger. In Hongkong ist das Eigentum an Schiffen unter Billigflagge mit einer Tonnage von 26,4 Mio. BRT angesiedelt - hinzu kommen 5,9 Mio. BRT, die unter Hongkong-Flagge registriert sind. Die ITF weiß, daß Hongkong von vielen Reedern als Billigflagge benutzt wird, aber auch, daß das Eigentum von mindestens der Hälfte aller in dem Register geführten Schiffe in Hongkong liegt. Der wahre Umfang der Flotte Hongkongs beläuft sich auf 29,35 Mio. bis 32,3 Mio. BRT. Dies wirkt sich nicht auf seine Rangposition unter den 10 aufgeführten Ländern aus.

\*\*Weitere Ausflaggungen aus den Register der UdSSR wurden nach Erstellung der Tabelle vorgenommen - Land und Register gibt es inzwischen nicht mehr.

Auszug aus Statistiken des Lloyd's Register für 1991 und UNCTAD Review of Maritime Transport 1990.

von den Reedern ließ sich nicht ein einziger blicken. Das bedeutsamste an diesem albernen Vorschlag ist vielleicht die Tatsache, daß Panama damit dem "runinösen Wettbewerb" direkt die Verantwortung für eine Verschlechterung der Sicherheitsnormen zuweist. Es ist gut zu wissen, daß eine Billigflagge diese grundlegende Realität anerkennt. Wenn Panama wirklich den Wettbewerb entschärfen und die Sicherheitsnormen verbessern will, gibt es eine ganz einfache Lösung - macht das Register dicht!

Während die Welt von der UdSSR Abschied nimmt, ist die Frage nach der Zukunft der ehemals sechstgrößten Flotte

der Welt noch immer nicht völlig geklärt. Morflot, das ehemalige sowjetische Ministerium für die Handelsschifffahrt, wurde aufgeteilt und 56 Prozent der von ihr verwalteten Infrastruktur ging nach Aufgaben des ehemals sowjetischen und heute russischen Schiffahrtsministers Gennady Gerasimchuk an **Rußland**. Damit fehlen Rußland nun Chemikaliertanker, Kühlschiffe und Massengutfrachter, die größtenteils den neuen baltischen Registern zugeschlagen wurden. Allem Anschein nach verfügt Rußland über etwa 12 der ursprünglich 26 Mio. BRT der sowjetischen Flotte, das sind etwa 46 Prozent. Heute sind in Rußland zehn Schiffahrtsunternehmen tätig.

## TODESFÄLLE

**Ruben Rolo**, Präsident der portugiesischen Seeleuteföderation, starb am 10. Januar an den Folgen eines Unfalls, den er in Ausübung seiner Gewerkschaftstätigkeit erlitt. Rolo war ein sehr aktives Mitglied des Sektionsausschusses der ITF-Seeleutesektion ebenso wie des Fair-Practices-Ausschusses, der die ITF-Kampagne gegen die Billigflaggenschifffahrt koordiniert. Er vertrat seine Gewerkschaft regelmäßig auf internationalen Sitzungen und war der ITF, so der Stellvertretende Generalsekretär Ake Selander in seinem Beileidsschreiben, häufig mit

seinem guten Gedächtnis und seinen Kenntnissen in Schifffahrtsfragen behilflich.

**Manuel Ramirez Salas**, Generalsekretär der peruanischen Berufsfahrgewerkschaft, verstarb am 5. Dezember.

**Robert D'Hondt**, Generalsekretär des Christlichen Gewerkschaftsbundes in Belgien, starb am 10. Dezember. In einem Nachruf erinnerte IBFG-Generalsekretär

John Vanderveken an die Hingabe, mit der D'Hondt sein Leben in den Dienst der Arbeitnehmer stellte, in Belgien ebenso wie auf internationaler Ebene, und an seine Überzeugungen, an denen er zeit seines Lebens unerschütterlich festgehalten hatte.

**Jim Knox**, ehemaliger Präsident der New Zealand Federation of Labour (der Vorfahrerorganisation des neuseeländischen Gewerkschaftsdachverbandes NZCTU) ist im Alter von 72 Jahren verstorben.



# BINNENVERKEHR

## Verhaftet, geschlagen, ausgeraubt - ein Fernfahrer in Argentinien

Trotz aller schönen Worte der nationalstaatlichen Politiker über eine regionale Integration sehen sich die Fernfahrer im grenzüberschreitenden Verkehr auf Lateinamerikas Straßen noch immer unzähligen Bedrohungen ausgesetzt, nicht zuletzt durch korrupte Staatsbedienstete, die mehr daran interessiert sind, festgenommene Arbeitnehmer auszurauben, als den grenzüberschreitenden Handel zu erleichtern.

Ein Beispiel für die Behandlung eines brasilianischen Lkw-Fahrers durch die argentinische Verkehrspolizei aus der jüngsten Zeit macht mehr als deutlich, welche grundlegende Änderungen in den Einstellungen noch erforderlich sind, bevor das Wort Integration für die lateinamerikanischen Transportarbeiter von irgendeiner praktischen Bedeutung sein kann.

Am 23. September 1991 befand sich José Francisco da Silva Filho, ein brasilianischer Lkw-Fahrer, nachdem er seine aus Gasflaschen bestehende Fracht in Mendoza (Argentinien) abgeladen hatte, mit dem Lkw seines Arbeitgebers Transultra, Transportes e Armazenamentos Especializados S/A auf dem Rückweg zu seinem Heimatstandort im brasilianischen Sao Paulo. In Junín in der argentinischen Provinz San Luis wurde er von der Policía Caminera, der Verkehrspolizei, angehalten, die bei der Überprüfung der Fahrzeugpapiere feststellte, daß das Datum auf der Betriebsgenehmigung für Argentinien geändert worden war. "Da war wirklich etwas geändert worden, wahrscheinlich von jemanden in der Firma, aber das hatte ich nicht gemerkt," erklärte da Silva. Er rechnete mit einem Bußgeld, merkte aber bald, daß er so glimpflich nicht davonkommen würde.

Der Verkehrspolizist ging mit den Papieren zum Leiter der Polizeidienststelle. Als er zurückkam, trug er Handschellen bei sich und verhaftete da Silva wegen eines Vergehens, das eine Haftentlassung gegen Zahlung einer Kaution nicht gestattet. Anschließend wurde er dem Polizeichef vorgeführt. Auch hier erwartete ihn eine unangenehme Überraschung. Die Kaution wurde auf 20 Mio. Australes (etwa 2.000 US-Dollar) festgesetzt. Da er so viel Geld nicht bei sich hatte, ordnete

der Polizeichef fünf Tage in Isolationshaft an.

Da Silva wurde, noch immer in Handschellen gefesselt, in ein Gefängnis nach Junín gebracht. Dort zeigte man ihm einen anderen brasilianischen Fernfahrer, der seit vier Tagen dort festgehalten wurde und schwer geschlagen worden war. "Ich sagte, sie sollten aufhören, ihn zu schlagen, da fragten sie mich, ob ich seinen Platz einnehmen wolle," erinnerte sich da Silva.

Vier Stunden später - die Polizisten hatten ihn getreten, geschlagen und ihm ins Gesicht gespuckt - wurde er gefragt, ob er verhandeln wolle. Er erklärte, er habe nicht viel Geld, wurde aber, noch immer in Handschellen, zu seinem Lkw geführt, wo die Beamten 2.800.000 Australes, 100.000 brasilianische Cruzeiros (etwa 130 US-Dollar), ein Fernsehgerät, seine Kleider, Schuhe, einen Gaskocher, eine Uhr, zwei Leitern und die Bordwerkzeuge des Lkws an sich nahmen.

Da Silva wurde wieder in eine Zelle gesperrt und schließlich gegen Mitternacht freigelassen. Die Polizei drohte, ihn zu töten, wenn er den Vorfall meldete.

Wieder in seinem Lkw, wurde er gezwungen, über eine Strecke von 30 km mit weit überhöhter Geschwindigkeit zu fahren. Ein ihn verfolgendes Polizeiauto drängte ihn, noch schneller zu fahren. Als die Polizei schließlich von ihm abließ, fuhr er in Richtung Buenos Aires weiter, bis ihm der Treibstoff ausging. Glücklicherweise ließ ihm ein anderer Fernfahrer aus Brasilien Geld und begleitete ihn zum Grenzübergang Urugaiana.

Nachdem er den festen Beschluß gefaßt hatte, nie wieder nach Argentinien zu fahren, setzte sich da Silva über die Morddrohung der argentinischen Polizei hinweg und berichtete der Straßentransportarbeitergewerkschaft in Urugaiana (einer Mitgliedsorganisation der der ITF angeschlossenen CNTTT), was ihm passiert war. Außerdem reichte er eine offizielle Beschwerde bei der brasilianischen Polizei und beim argentinischen Konsul ein. Die ITF verurteilte in einem Schreiben an den argentinischen Innenminister José Luís Manzana die Behandlung, die unserem brasilianischen Kollegen widerfahren war, und forderte Maßnahmen

gegen die an dem Raubüberfall beteiligten Polizeibeamten in Junín. Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers erklärte: "Dieser und andere Vorfälle, über die auf der 5. lateinamerikanischen ITF-Straßentransportarbeiterkonferenz berichtet wurde, machen deutlich, daß Fernfahrer im grenzüberschreitenden Verkehr von korrupten Polizeibeamten in verschiedenen Ländern als leichte Beute angesehen werden. Fortschritte im Prozeß der wirtschaftlichen Integration Lateinamerikas kann es erst dann geben, wenn die zuständigen Regierungsstellen den Aktivitäten dieser Verbrecher in Uniform ein für allemal ein Ende setzen."

### Lateinamerikanische ITF- Straßentransportarbeiter- konferenz

Vor dem Hintergrund der Armut, Ungleichbehandlung und hoher Verschuldung setzen sich die Straßentransportarbeiter in Lateinamerika mit den Problemen der wirtschaftlichen Integration auseinander.

65 Delegierte und Gäste von Straßentransportarbeitergewerkschaften aus Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Kolumbien, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay und Venezuela nahmen vom 3. bis zum 5. Dezember 1991 in Mar del Plata (Argentinien) an der 5. lateinamerikanischen ITF-Straßentransportarbeiterkonferenz teil.

Ricardo Pérez aus Argentinien, Vorsitzender der ITF-Sektion Straßentransport, wurde zum Vorsitzenden der Konferenz gewählt. Stellvertretende Vorsitzende waren Orlando Coutinho von der CNTTT in Brasilien und José Ignacio Cadena von der ASOCHOCOL (Kolumbien). Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers fungierte als Sekretär der Konferenz und wurde dabei von Mario Caligari, Leiter des ITF-Subregionalbüros in Buenos Aires, unterstützt. Protokollführer war Wilman Marchand von der SAO (Uruguay), zum Pressesprecher wurde Rubén Devetac

Forts. auf Seite 16

# UIC-Modell für die Zukunft der europäischen Eisenbahnen

Am 23. Oktober 1991 stellte der Internationale Eisenbahn-Verband (UIC) auf einer Pressekonferenz in Paris ein Weißbuch mit dem Titel "Einbeziehung des Internationalen Eisenbahnsystems in eine neue europäische Verkehrspolitik" vor.

An der Veranstaltung nahmen zahlreiche führende Persönlichkeiten aus der Welt der europäischen Eisenbahnen teil, darunter u. a. UIC-Vorsitzender Peter Langager von der dänischen DSB, UIC-Generalsekretär Michel Walrave und Leo F. Ploeger von den niederländischen Eisenbahnen, Vorsitzender der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB).

Das Weißbuch, mit dem die Eisenbahnunternehmen auf die im Juni vom EG-Ministerrat gefaßten Beschlüsse ebenso wie die politischen Veränderungen in Mittel- und Osteuropa reagieren, analysiert den gesamten Bereich des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs in Europa aus dem Blickwinkel der Bahnen und beschreibt die Leitlinien für die Entwicklungsstrategie der Bahnen für die kommenden Jahre.

Es stellt fest, daß die Bahnen in einem gewandelten Europa eine viel wichtigere Rolle als früher spielen müssen, daß für den europäischen Personen- und Güterverkehr ein modernes, leistungsfähiges Verkehrssystem lebenswichtig ist und in

den letzten vier Jahren die Weichen nie so günstig für einen raschen Aufschwung der Bahnen gestanden haben.

*Das Weißbuch:*

- bietet die Bahnen unter Hinweis auf die durch die Überlastung des Straßen- und des Luftverkehrs verursachte und durch Luftverschmutzung, Lärmbelastigung und hohe Unfallzahlen noch verschärfte zunehmende Krise im europäischen Verkehr unter angemessenen betrieblichen und finanziellen Voraussetzungen als attraktive Alternative in bestimmten Marktsegmenten an;

- fordert die Überwindung der bestehenden Unterschiede im technischen, verwaltungstechnischen und unternehmerischen Bereich durch eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Bahnen;

- setzt sich für ein auf internationaler Ebene koordiniertes Vorgehen im Bereich der Investitionen und bei der Einführung gemeinsamer Produkte ein, durch die das Angebot schneller und leistungsfähiger Personenbeförderungsdienste ermöglicht wird;

- stellt fest, daß ein moderner leistungsfähiger Eisenbahnbetrieb auf alten, überholten Infrastrukturen nicht erreicht werden kann und fordert umfangreiche Investitionen (mit Unterstützung staatlicher

Stellen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene) in Marktsegmenten, in denen die Schiene bereits heute wettbewerbsfähig ist, zum Beispiel in den Neubau von Hochgeschwindigkeitsstrecken und den Ausbau von Umschlagsterminals für den internationalen kombinierten Verkehr;

- ruft nach mehr Unabhängigkeit für die Bahnen, u. a. unternehmerische Eigenständigkeit z. B. bei der Preis- und Tariffestsetzung;

- drängt auf die Ablösung der Subventionen für die Bahn durch Leistungsaufträge zwischen Staat und Bahnunternehmen sowie den Abschluß besonderer Verträge über Verkehrsdienste zur Befriedigung sozialer Anliegen;

- unterstreicht die Vorzüge der Bahnen als umweltfreundlicher, raumsparender, sicherer und energiesparender Verkehrsträger und hebt die Notwendigkeit hervor, jedem Verkehrsträger die von ihm verursachten externen Kosten (z. B. für Umweltschäden) anzulasten;

- befürwortet eine rechnerische Trennung von Infrastruktur und Betrieb, stellt jedoch nachdrücklich fest, daß das Eisenbahnsystem aus Gründen der technischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, der Produktivität und Qualität als integrierte Einheit erhalten bleiben muß;

- lehnt den Grundsatz des "freien Zugangs" mit der Begründung ab, daß dies die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen gegenüber anderen Verkehrsträgern beeinträchtigen würde und eine optimale Leistungsfähigkeit nur durch einheitliche Organisationsstrukturen zu gewährleisten ist. Allerdings spricht es sich für den freien Zugang zur Infrastruktur für neugegründete bahneigene Geschäftsbereiche aus;

- schlägt die Schaffung neuer internationaler Tochtergesellschaften oder "Business Units" (mit möglicher Beteiligung privater Aktionäre) vor, die z. B. für die Bereiche Marketing, Festlegung des Angebots und Produktgestaltung sowie Finanzergebnis verantwortlich sein sollten. Die Leistungen sollten von den nationalen Bahnunternehmen erbracht und zwischen dem internationalen Geschäftsbereich und dem Bahnunternehmen vertraglich geregelt werden.

Kopien des Weißbuchs wurden an alle angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften in Europa sowie die Mitglieder des ITF-Sektionsausschusses Eisenbahn verschickt.

Weitere Kopien können unter folgender Adresse bezogen werden: UIC, Abteilung Kommunikation, 16 rue Jean Rey, F-75015 Paris, Frankreich.

## ... soziale Zielsetzungen nicht vergessen

Forts. von Seite 15

von der UTA in Mar del Plata gewählt.

Der Prozeß der wirtschaftlichen Integration der Länder Lateinamerikas wird charakterisiert durch zwischenstaatliche Übereinkommen wie den "Vertrag von Cartagena" der Andenpaktstaaten (Bolivien, Chile, Kolumbien, Ecuador, Peru und Venezuela) und den Mercosur-Vertrag von Asunción zwischen Argentinien, Brasilien, Paraguay und Uruguay. Beide Verträge erkennen die zentrale Rolle des Verkehrs im Prozeß der wirtschaftlichen Integration sowie, im Falle des Mercosur-Vertrages, bei der Schaffung eines einheitlichen Binnenmarktes an, der bis zum 1. Januar 1995 vollendet sein soll.

Um den Erfolg des Integrationsprozesses zu sichern, haben sich die staatlichen Stellen die Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs und die Beseitigung aller Unterschiede bei den Beförderungskosten zum Ziel gesetzt. Die Gewerkschaften befürchten jedoch vor allem, daß in der Eile, mit der Erleichte-

rungen im grenzüberschreitenden Straßentransport vorangetrieben werden, die sozialen Zielsetzungen in Vergessenheit geraten. Ferner sind sie beunruhigt über den Abfluß von Ressourcen in die reichen Regionen der Welt, die ihren Ländern aufgezwungene Privatisierung staatlicher Unternehmen, die zur Enteignung des nationalen Wohlstandes durch ausländische Interessen führt, die Verringerung der für Sozialprogramme zur Verfügung stehenden Mittel und Beschränkungen der staatlichen Investitionen für die wirtschaftliche Entwicklung.

In ihrer Abschlußerklärung forderten die Konferenzteilnehmer die Schaffung von Strukturen in der Region sowie für den gesamten Kontinent, die umfassende Diskussionen und gemeinsame Aktionen zur Befriedigung der Bedürfnisse und Wünsche der Menschen in Lateinamerika ermöglichen würden.

# Indische Eisenbahner fordern ein Ende der rückschrittlichen Regierungspolitik

Tausende von Eisenbahnern aus ganz Indien, jede Delegation mit dem Banner ihrer örtlichen Gewerkschaftsorganisation voran, marschierten am 26. November 1991 auf das indische Parlament. Vor dem Parlamentsgebäude versammelten sie sich zu einer Massenkundgebung, auf der der Präsident der All-India Railwaymen's Federation (AIRF), Uraomal Purohit, und andere Spitzenfunktionäre sprachen, bevor dem Parlamentspräsidenten ganz offiziell eine Petition mit einer ganzen Liste von Forderungen übergeben wurde.

Die Petition kritisierte die Wirtschafts- und Industriepolitik der indischen Regierung, die schwerwiegende Auswirkungen für die gesamte Arbeitnehmerschaft in Form sinkender Reallöhne und des Abbaus von Tausenden von Arbeitsplätzen haben werde.

Im Zusammenhang mit den Bahnen bedauerte die Petition, daß die indische Regierung nicht auf die berechtigten Forderungen einer leistungsfähigen und hart arbeitenden Belegschaft eingegangen sei - eine Situation, die insbesondere angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkommens und der gesunden Finanzlage der Bahnen nicht gerechtfertigt sei.

Die unter den Eisenbahnern verbreitete Frustration werde durch die Bemühungen der Regierung um eine Dämpfung der Arbeitskosten und eine erhebliche Kürzung des Personalbestands weiter verschärft. Zehn Prozent der vorhandenen Stellen würden zur Zeit nicht besetzt und keine neuen Arbeitsplätze geschaffen. Gleichzeitig würden qualifiziertere Arbeitsplätze abgebaut und zahlreiche Gelegenheitsarbeiter eingestellt.

Die beiden wichtigsten Forderungen der Petition - nach Lohngleichheit und einer Produktivitätsprämie - werden schon seit vielen Jahren erhoben und gehen auf die großen Eisenbahnstreiks in Indien während der 60er und 70er Jahre zurück.

Die Petition kritisierte die Regierung wegen ihrer Ablehnung der Forderung der Eisenbahner nach Lohngleichheit mit anderen Beschäftigten des öffentlichen Sektors, indem sie sich vor zwei Jahren über eine Empfehlung ihrer eigenen zentralen Lohnkommission hinwegsetzte, die sich den Argumenten der Eisenbahner angeschlossen hatte. Die Eisenbahner haben die Verzögerungstaktik der Regierung inzwischen satt und fordern für die Übergangszeit bis zur Schaffung eines Mechanismus für die Überprüfung der Lohnstrukturen eine Lohnerhöhung um 20 Prozent.



*AIRF-Präsident (und Vorsitzender der ITF-Sektion Eisenbahn) Uraomal Purohit, der Stellvertretende Vorsitzende der ITF-Sektion Eisenbahn Jimmy Knapp und der Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, auf der Kundgebung der AIRF.*

Die Eisenbahner wollen ferner eine Änderung in der Berechnungsmethode für die 1979 eingeführte Produktivitätsprämie durchsetzen, die als Grundlage nicht mehr einen Lohnanteil, sondern den tatsächlich ausgezahlten Lohn vorsieht. Außerdem fordern sie die Zahlung von Produktivitätsprämien auch an höher eingestufte Arbeitnehmer wie z. B. Lokführer und Zugbegleiter.

Die zunehmend feindliche Haltung der Regierung gegenüber der Bahn und ihre Orientierung auf eine Privatisierung gaben den Hintergrund für den 64. Gewerkschaftstag der AIRF ab, der vom 26. bis zum 28. November 1991 in Neu-Delhi stattfand.

Als ausländische Gäste nahmen u. a. der ITF-Vizepräsident aus Asien und dem pazifischen Raum, Tadashi Kubo (Japan), sowie der Vorsitzende der ITF-Sektion Eisenbahn, Jimmy Knapp (Großbritannien), an dem Gewerkschaftstag teil. Der ebenfalls anwesende Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, sprach vor den versammelten Delegierten und überbrachte der Gewerkschaft, die zu den ältesten und überzeugtesten ITF-Mitgliedern gehört, eine Solidaritätsbotschaft sowie die kollegialen Grüße ihrer in der ITF organisierten Eisenbahnerkollegen. In seiner Ansprache bekräftigte Knapp die von Hoda zum

Ausdruck gebrachte solidarische Unterstützung und wünschte der Gewerkschaft größtmöglichen Erfolg bei der Durchsetzung ihrer Forderungen an die Regierung. Er verwies nachdrücklich auf die Politik der ITF-Sektion Eisenbahn, die Privatisierungsmaßnahmen ablehne und sich für angemessene Subventionen und Investitionen für die Bahnen, die immer auf höchstem Sicherheitsniveau betrieben werden sollten, einsetze.

Uraomal Purohit wurde auf dem Gewerkschaftstag im Amt des AIRF-Präsidenten bestätigt. Ebenfalls wiedergewählt wurden K. L. Gupta für das Amt des Vizepräsidenten und J. P. Chaubey als Generalsekretär.

Die dreitägigen Beratungen endeten mit der formellen Verabschiedung eines 20 Punkte umfassenden Forderungskatalogs, in dem sich die in der der Regierung am 26. November überreichten Petition zum Ausdruck gebrachten Sorgen widerspiegeln.

Der Gewerkschaftstag verurteilte die indische Regierung und das Eisenbahnministerium für ihre mangelnden Bereitschaft zur Aufnahme sinnvoller Verhandlungen über die in dem Katalog aufgeführten Punkte und appellierte an die Eisenbahner, sich auf einen langwierigen Kampf um die Verteidigung ihrer Beschäftigungsbedingungen einzustellen.



# LEUTE

Bei einem Festessen aus Anlaß seines 25jährigen Amtsjubiläums als Generalsekretär der dänischen Vereinigung der nautischen Offiziere überreichte ITF-Generalsekretär Harold Lewis dem Vorsitzenden der ITF-Seeleutesektion, **Mols Sørensen**, die ITF-Goldnadel. Sørensen, der sich im Laufe dieses Jahres aus der aktiven Tätigkeit für seine Gewerkschaft zurückziehen wird, ist seit 1973 Vorsitzender der Seeleutesektion. Die höchste Auszeichnung der ITF wurde ihm als Anerkennung für den Einsatz und das diplomatische Geschick verliehen, mit dem er seit Jahren die Interessen der Seeleute vertritt.

Auf einem außerordentlichen Kongreß der belgischen Transportarbeitergewerkschaft BTB im Oktober wurde die Wahl von Martin Devolder zum Nachfolger Remi van Kants im Amt des Vorsitzenden der Gewerkschaft (vergl. **ITF-Nachrichten** September 1991) bestätigt. Daneben wurden **Bob Baete** zum nationalen Sekretär der Hafenvirtschaft und **Alfons Geeraerts** zum nationalen Sekretär für Seeschifffahrt und Fischerei gewählt. Geeraerts hat bei der BTB bereits das Amt des nationalen Sekretärs für die Binnenschifffahrt inne und ist Vorsitzender der ITF-Sektion Binnenschifffahrt.

**Wolfgang Baars** ist aus der Abteilung Güterkraftverkehr der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) ausgeschieden und hat eine Tätigkeit außerhalb der Gewerkschaftsbewegung aufgenommen. Sein Nachfolger bei der Gewerkschaft ÖTV ist **Peter Baranowski**, der auch Baars' Platz im ITF-Sektionsausschuß Straßentransport einnehmen wird.

Auf dem Gewerkschaftstag der International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) im Juni in Seattle legte **Jim Herman** das Amt des Präsidenten der Gewerkschaft nieder, das er seit 1977 inne gehabt hatte. Herman war als Nachfolger von Harry Bridges, dem legendären Gründungspräsidenten, der der Gewerkschaft seit ihrer Gründung im Jahre 1937 vorgestanden hatte, erst der zweite Präsident der ILWU. Unter Hermans Führung konnte die Gewerkschaft dank ihres Beitritts zum US-amerikanischen Gewerkschaftsdachverbands AFL-CIO ihren Einfluß in der Gewerkschaftsbewegung wesentlich verstärken und schloß sich auch der ITF an, wo Herman aktives Mitglied der Hafnarbeitersektion ebenso wie des Fair-Practices-Ausschusses war. Neuer Präsident der ILWU ist **David Arian**, ein früherer Vorsitzen-

der der ILWU-Kreisverwaltung Los Angeles-Long Beach. Ebenfalls im Juni wurden folgende Spitzenfunktionäre gewählt: Vizepräsident (Festland) **Brian McWilliams**, Vizepräsident (Hawaii) **Thomas Trask** und Sekretär/Kassenwart **Leo Harris**.

**Tom McGrath**, seit 1982 nationaler Vizepräsident (Eisenbahn) der Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, trat im vergangenen September auf dem 35. ordentlichen Kongreß seiner Gewerkschaft in Vancouver in den Ruhestand. Der bisherige nationale Vizepräsident (Industriearbeiter) **Ther Stol** übernimmt nun auch McGraths Aufgaben im Bereich Eisenbahn.

**Michael Sacco** von der SIU und **Jack Otero** von der TCU wurden im November in Detroit auf dem 19. ordentlichen Gewerkschaftstag des amerikanischen Gewerkschaftsdachverbandes AFL-CIO als Vizepräsidenten gewählt. Mit Otero, einem Gründungsmitglied und seit 1988 Präsident des Gewerkschaftsrates für lateinamerikanische Entwicklung wurde erstmals ein Hispano-Amerikaner in das höchste leitende Gremium des AFL-CIO gewählt. Vorausgegangen waren Klagen, daß diese Bevölkerungsgruppe in den leitenden Gremien der Organisation unterrepräsentiert sei. Einstimmig wurden auch der Präsident des AFL-CIO, **Lan Kirkland**, sowie Sekretär/Kassenwart **Thomas R. Donahue** für die siebte Amtsperiode in ihren Ämtern bestätigt.

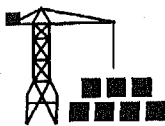
**Luis Infante Sarmiento** wird Nachfolger des vor kurzem verstorbenen Manuel Ramirez Salas (vergl. Todesfälle) im Amt des Generalsekretärs der peruanischen Berufsfahrgewerkschaft.

**Trygve Stoltenberg** ist nach 27jähriger Tätigkeit in verschiedenen Ämtern der Verwaltung der norwegischen Vereinigung der nautischen Offiziere in den Ruhestand getreten. Zum neuen Organisationssekretär der Gewerkschaft wurde **Pål Verner Larsen** ernannt, der seine Tätigkeit am 16. September aufnahm.



## BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

19./20. Februar	Kanaltunnel	Brüssel
20./21. Februar	Schiffahrtssicherheitsausschuß	London
20.-23. Februar	Zivilluftfahrtseminar für Asien und den pazifischen Raum	Manila
26.-28. Februar	Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum	Auckland (Neuseeland)
3.-5. März	Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum	Auckland (Neuseeland)
17. März	Geschäftsführender Ausschuß	London
17./18. März	Vorstand	London
8./9. April	Ausschuß für öffentlichen Personennahverkehr	Luxemburg
19./20. Mai	Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals	Washington
8.-12. Juni	Fair-Practices-Ausschuß/Hafnarbeitersektion	London
7./8. Juli	Planungsausschuß der Sektion Zivilluftfahrt	London
30. September - 2. Oktober	Sektionskonferenz Straßentransport	Japan
17. November	Technischer Ausschuß des Bodenpersonals	London
18.-20. November	Sektionskonferenz Zivilluftfahrt	London



# HAFENARBEITER

## Türkische Eisenbahner protestieren gegen Entlassungen

Mit eindrucksvollen Demonstrationen solidarisierten sich im Januar türkische Hafentarbeiter im Hafen von Ceyhan in der Nähe von Adana mit mehr als 400 Kollegen, die unrechtmäßig entlassen worden waren.

Der Arbeitskonflikt begann mit der Beurlaubung von Mitarbeitern im Terminal der *Toros Gubre Ve Kimya Edustri S.A.* Sie waren der der ITF angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaft *Likat-Is* beigetreten, nachdem die Gewerkschaft vor kurzem vom Arbeitsministerium als Kollektivverhandlungspartner für das *Toros-Terminal* anerkannt worden war.

Zwei Organisationssekretäre der Gewerkschaft wurden fristlos entlassen und weitere Kündigungen folgten, als Beschäftigte des Terminals als Ausdruck ihrer Solidarität eine Aktion von Massenkrankmeldungen organisierten.

Die Mehrzahl der Betroffenen wurden später bei einem Vertragsunternehmen beschäftigt, wo sie ihre Gewerk-



schaftsmitgliedschaft aufrechterhielten und unter nicht organisierten Arbeitnehmer neue Mitglieder für *Likat-Is* warben. Das Vertragsunternehmen reagierte darauf mit dem drastischen Schritt der Aussperrung.

„Trotz des starken Drucks von seiten der Arbeitgeber waren die Beschäftigten ... entschlossen, ihre *Likat-Is*-Mitgliedschaft aufrechtzuerhalten,“ berichtete Gewerkschaftspräsident *Melih Yilmaz* in einem Schreiben an die ITF.

Das jüngste Angebot von *Toros* lautete, daß die entlassenen Mitarbeiter (mit Ausnahme der beiden zuerst entlassenen Organisationssekretäre) von einem neuen Vertragsunternehmen unter der Bedingung übernommen würden, daß alle Beschäftigten ihre Gewerkschaftsmitgliedschaft aufgeben sollten. Dieses Angebot wurde energisch zurückgewiesen.

Zufällig besuchte *Kees Marges*, Vertreter der *Rotterdammer Hafentarbeiter* von der der ITF angeschlossenen niederländischen Transportarbeitergewerkschaft *Vervoersbond FNV*, am 3. Januar seine Kollegen bei *Likat-Is* und konnte nicht nur bei den Gesprächen zwischen Gewerkschaftsvertretern und der Hafenverwaltung in *Istanbul*, *Haydarpasa* und *Iskenderun* anwesend sein, sondern sich auch der Demonstration im Stadtzentrum von *Ceyhan* anschließen. Bei dieser Gelegenheit sprach er mit den entlassenen Arbeitern und sagte ihnen internationale Unterstützung bei ihrem Arbeitskonflikt zu.

Auch sozialdemokratische Politiker schlossen sich der Demonstration an, über die in den Medien ausführlich Bericht erstattet wurde.

Der Arbeitskonflikt ist für die *Likat-Is* deswegen von besonderer Bedeutung, weil er ihr die erste Gelegenheit bietet, der neuen Regierung die Verstöße gegen grundlegende Gewerkschaftsrechte vor Augen zu führen. Die im Herbst gewählte *Mitte-Links-Koalition* hatte zugesagt, diese Rechte zu garantieren.

ITF-Generalsekretär *Harold Lewis* drängte den türkischen Arbeitsminister in einer Botschaft, sich mit dem Unternehmen in Verbindung zu setzen, und forderte die Wiedereinstellung der 400 Arbeitnehmer.

„Eine solche Entscheidung entspräche der Politik Ihrer Regierung, die Gewerkschaftsrechte wiederherzustellen, und wäre ein Schritt in Richtung auf eine gesunde demokratische und wirtschaftliche Entwicklung in der Türkei,“ erklärte er.

*Lewis* äußerte ferner seine Unterstützung für die Kampagne der *Likat-Is* für die Einführung einer Beschäftigungsverversicherung und die Einrichtung von Arbeitsgerichten, die die Arbeitnehmer vor ungerechtfertigten Entlassungen schützen sollen.

Einiges deutet inzwischen darauf hin, daß der Arbeitsminister *Mehmet Mogultay* an der raschen Verabschiedung neuer Arbeitsgesetze interessiert ist, die positive Veränderungen mit sich bringen würde.

Doch solche Gesetzesänderungen oder Maßnahmen von seiten der Regierung müssen rasch erfolgen, wenn sie den Hafentarbeitern bei *Toros* helfen sollen, die Berichten zufolge bei einer Demonstration Mitte Januar Schikanen von seiten der Polizei ausgesetzt waren.

## Hilferuf aus Grenada

Die Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von *Grenada* hat die ITF um Unterstützung in ihrem Kampf um bessere Löhne, mehr Urlaubsgeld und andere Prämien gebeten. „Die Arbeitgeber sind nicht zu echten Verhandlungen bereit und es gibt Bemühungen, die Gewerkschaft zu destabilisieren,“ erklärte Generalsekretär *Eric Pierre*. Protestnoten sollten an *Herrn Angus Smith, Grenada Shipping Agents Ltd, c/o WE Julien and Co. Ltd, St. Georges', Grenada, West Indies* gerichtet werden.

## Kolumbien: Mit Soldaten gegen Streikende

Kolumbianischen Hafentarbeitern, die gegen Privatisierungspläne und ungerechte Kündigungsregelungen protestierten, wurde im Januar vom Verkehrsminister mit dem Einsatz der Streitkräfte gedroht, um den Hafenbetrieb aufrechtzuerhalten, sollten die Streikaktionen fortgesetzt werden. Führende Gewerkschafter erklärten, der Streik werde so lange weitergeführt, bis die Regierung die Kündigungsregelungen zurücknehme.

# Angriff auf Rechte der Hafendarbeiter in Auckland

Die neuseeländische Gewerkschaftsbewegung sah sich im Dezember erneuten Angriffen ausgesetzt, als die Arbeitgeber versuchten, die Hafendarbeiter im Hafen von Auckland durch Einschüchterungsmaßnahmen zur Annahme individueller Beschäftigungsverträge zu zwingen.

Mitglieder der der ITF angeschlossenen New Zealand Waterfront Workers' Union (WWU) und andere Hafendarbeitergewerkschaften wiesen die neuen Verträge, die niedrigere Löhne vorsahen, geschlossen zurück.

Die im August aufgenommenen Lohnverhandlungen schienen gute Fortschritte zu machen, als die Hafenbetriebsgesellschaft von Auckland die Gewerkschaften Ende Dezember durch ihr verzweifeltes Vorgehen schockte. Als 19 gewerkschaftliche Mitglieder des Hafenvorstands das im Dezember vorgelegte Angebot des Unternehmens ablehnten, wurden sie mit sofortiger Wirkung entlassen.

Vertreter des Unternehmens statteten den Beschäftigten nächtliche Besuche zu Hause ab, um ihnen ihre Kündigungsschreiben zu übergeben und sie soweit einzuschüchtern, daß sie die individuellen Beschäftigungsverträge unterzeichneten.

Am 20. Dezember erfuhren 120 Beschäftigte, sie würden Ende Januar 1992 entlassen, wenn sie die neuen Verträge nicht akzeptierten, und gegenüber einer Zeitung erklärte die Hafenbetriebsgesellschaft von Auckland, sie sei bereit, sämtliche Beschäftigte im Hafen zu entlassen, wenn die Gewerkschaft nicht einlenke.

In einem Schreiben an verschiedene angeschlossene Hafendarbeitergewerkschaften bat die ITF um Solidaritätsbotschaften an die WWU und Protestnoten an das Unternehmen.

Doch dann wurden sechs Gewerkschaftsmitglieder entlassen. Da sie keinen anderen Ausweg aus der Sackgasse sahen, riefen die Arbeitnehmer zum Streik auf und erzwangen damit die Wiederaufnahme von Verhandlungen.

Inzwischen liegt ein neuer Vorschlag vor, über den die Gewerkschaftsmitglieder zur Zeit beraten. Er garantiert zumindest den derzeitigen Mitarbeitern einen Arbeitsplatz sowie die Wiedereinstellung der sechs Entlassenen.

Der Arbeitskonflikt ist symptomatisch für die spannungsgeladene Atmosphäre, die überraschenden Entlassungen, drastischen Lohnkürzungen und weitreichenden Verschlechterungen der Arbeitsbe-

dingungen in Neuseeland, seit sich die Unternehmen der Bestimmungen des Gesetzes über Beschäftigungsverträge vom Mai 1991 bedienen, um grundlegende Gewerkschaftsrechte zu umgehen.

In den Häfen wurde ein großer Teil der traditionell ausschließlich von registrierten Hafendarbeitern ausgeführten Arbeiten auf Gelegenheitsarbeiter und Beschäftigte von Vertragsunternehmen übertragen.

Wie in Auckland versuchen auch die Arbeitgeber in Containerterminals in Wellington die WWU aus dem Verhandlungsprozeß auszuschließen.

Angesichts der wachsenden Arbeitslosigkeit, sinkender Sozialleistungen und zunehmend repressiver Taktiken von Seiten der Arbeitgeber können sich jedoch die gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmer immer besser verteidigen. erklärte WWU-Präsident Trevor Hanson in einem Bericht an die ITF.

„Es gibt zahllose Beispiele dafür, daß die Überlebenschancen von gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmern im augenblicklichen Klima wesentlich besser sind als für Beschäftigte, die lieber für sich allein kämpfen,“ stellte er fest.

## US-VERZEICHNIS DER LÄNDER, DIE DEN EINSATZ VON SEELEUTEN BEI DER HAFENARBEIT VERBIETEN\*

Im Dezember ergänzte das US-Außenministerium seine Liste von 50 Ländern, in denen US-Seeleute keine Hafendarbeiten ausführen dürfen (vergl. **ITF-Nachrichten** Februar 1991), um drei weitere Länder.

In allen aufgeführten Ländern ist es den Besatzungen ausländischer Schiffe in der Praxis verboten, Tätigkeiten im Frachtumschlag auszuüben. Aufgrund des im US-Einwanderungs- und Nationalitätengesetzes verankerten Prinzips der Gegenseitigkeit, für dessen Aufnahme sich die der ITF angeschlossenen Hafendarbeitergewerkschaften in den USA eingesetzt hatten, ist es Bemannungen von Schiffen, die in diesen Ländern registriert sind bzw. deren nutznießendes Eigentum in diesen Ländern angesiedelt ist, ebenfalls verboten, in US-Häfen im Frachtumschlag tätig zu werden.

Bei den neuen Namen auf der Liste, die erstmals im Mai 1991 veröffentlicht wurde, handelt es sich um Japan, die Bundesrepublik Deutschland und Algerien. Nachdem die US-Gewerkschaften bei ihrer Regierung auf eine genauere Überprüfung der Arbeitsgesetze in Japan und der Bundesrepublik Deutschland gedrängt hatten, waren bei neuerlichen Untersuchungen zusätzliche Erkenntnisse gewonnen worden.

Doch die der ITF angeschlossene US-amerikanischen Hafendarbeitergewerkschaften ILA und ILWU kritisieren das US-Außenministerium wegen seiner Weigerung, auch Länder in die Liste aufzunehmen, in denen die Hafendarbeit per Kollektivvertrag geregelt ist.

Die Vorschriften des Einwanderungsgesetzes helfen bei der Umsetzung der ITF-Politik, wonach Arbeiten im Frachtumschlag ausschließlich für Hafendarbeiter reserviert sein sollten. Ausnahmen sind nur bei vorheriger Konsultation der Hafendarbeitergewerkschaften vorgesehen.

*\*Länder, in denen US-Seeleuten die Ausübung von Tätigkeiten im Frachtumschlag untersagt ist, deren Häfen jedoch nicht von US-amerikanischen Schiffen angelaufen werden, sind nicht aufgeführt.*

Algerien	Guatemala	Philippinen
Argentinien	Guinea	Portugal
Australien	Honduras	Rumänien
Belgien	Indien	St. Lucia
Belize	Indonesien	Sierra Leone
Brasilien	Israel	Südafrika
Burma	Italien	Spanien
Chile	Jamaica	Sri Lanka
China	Japan	Taiwan
Kolumbien	Kenia	Thailand
Kongo	Madagaskar	Togo
Costa Rica	Mauretanien	Trinidad und Tobago
Elfenbeinküste	Marokko	Tunesien
Ägypten	Mosambik	Türkei
El Salvador	Namibia	Uruguay
Frankreich	Oman	Jemen
Bundesrepublik Deutschland	Pakistan	





# ZIVILLUFTFAHRT

## Nationair: CUPE-Mitglieder entlassen

Mit der Aussperrung des in der der ITF angeschlossenen kanadischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst (CUPE) organisierten Kabinenpersonals hat sich der Arbeitskonflikt beim Charterflugunternehmen Nationair, der drittgrößten kanadischen Fluggesellschaft, zum wohl wichtigsten Arbeitskonflikt in der kanadischen Luftverkehrswirtschaft seit vielen Jahren entwickelt.

Im Anschluß an eine unter großen Schwierigkeiten geführte Mitgliederwerbekampagne, in deren Verlauf aktive Gewerkschaftsmitglieder entlassen wurden, hatte CUPE im Dezember 1986 das Vertretungsrecht für das Kabinenpersonal bei Nationair zugesprochen bekommen. Im April 1988 wurde der erste Kollektivvertrag unterzeichnet, der im Dezember 1990 auslief. Nach knapp einjäh-

rigen Verhandlungen und der Entlassung der Hälfte der Gewerkschaftsmitglieder im September 1991 brach Nationair schließlich und völlig unerwartet die Verhandlungen über einen neuen Vertrag ab und begann am 19. November mit der Aussperrung von 450 Mitarbeitern des regulären Kabinenpersonals. Seither weigert sich das Unternehmen, mit einem von der kanadischen Regierung eingesetzten Schlichter zu reden.

Das Unternehmen stellte Streikbrecher ein, denen jede Berufserfahrung als Flugbegleiter fehlt und die noch nicht einmal der üblichen Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden. Eine Streikbrecherin wurde im Anschluß an ihren ersten Flug in Brüssel aufgrund eines von Interpol ausgestellten Haftbefehls wegen Verdachts auf Rauschgifthandel mit

Heroin verhaftet.

Nationair ist als aktives Vertragsunternehmen bekannt, das sehr kurzfristig Flugzeuge überall in der Welt zur Verfügung stellen kann. Unter anderem stellte die Gesellschaft während eines Streiks bei UTA Maschinen für das Unternehmen bereit. Andere Kunden sind Garuda, Air France und Nigerian Airways. CUPE bittet alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften um solidarische Unterstützung. Solidaritätsbotschaften sollten an folgende Adresse geschickt werden:

**Richard Nolan, Präsident,  
Airline Division, CUPE-SCFP  
180 Attwell Drive,  
Suite 600, Etobicoke,  
Ontario, M9W 6A9 Kanada  
Fax (416) 798 3411**

## BA/KLM-Fusion - gemeinsame Strategie der Gewerkschaften

Für den Fall eines Zusammenschlusses zwischen British Airways und KLM kündigten britische und niederländische Gewerkschaften ihre Zusammenarbeit auf der Grundlage einer gemeinsamen Gewerkschaftsstrategie an. Sollte dieser Zusammenschluß vollzogen werden, so würde daraus die mächtigste Fluggesellschaft Europas und der weltweit größte Luftfrachtcarrier entstehen.

Die Gewerkschaften erwarten Auswirkungen für Tausende von Arbeitsplätzen. Keines der beiden Unternehmen ist bereit, mit den Gewerkschaften über die Pläne zu sprechen, und auch über die Form eines solchen Zusammenschlusses, sollte er denn vollzogen werden, sind bisher keine Einzelheiten bekannt.

Die der ITF angeschlossenen britischen Gewerkschaften Transport and General Workers' Union (TGWU) und Manufacturing, Science, Finance (MSF), die der ITF angeschlossene niederländische Gewerkschaft Vervoersbond FNV und Mitarbeiter des ITF-Sekretariats trafen am 10. Dezember im TGWU-Hauptbüro in London zu Gesprächen über die Reaktion der Gewerkschaften auf die Fusion zusammen.

Eine weitere der ITF angeschlossene Gewerkschaft aus den Niederlanden, VKC, die das KLM-Kabinenpersonal vertritt, erklärte ihre volle Unterstützung für alle auf der Sitzung gefaßten Beschlüsse. Die Gewerkschaften vereinbarten die Erarbeitung einer gemeinsamen Gewerkschaftsstrategie zur Verteidigung der Arbeitsplätze und -bedingungen bei BA und KLM in Großbritannien und den Niederlanden.

Die Teilnehmer an der Sitzung in Lon-

don tauschten Informationen über Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen bei den beiden Fluggesellschaften aus. Die Gewerkschaften wollen ihre Kontakte untereinander durch ein Austauschprogramm für haupt- und ehrenamtliche Ge-

werkschaftsfunktionäre ausbauen. Von den Fluggesellschaften fordern sie, die betroffenen Gewerkschaften zu konsultieren und ihre Mitarbeiter über den Fortgang der Gespräche über einen Zusammenschluß zu informieren.

## Biman-Büros besetzt

Der Geschäftsführende Direktor und weitere leitende Mitarbeiter der nationalen Fluggesellschaft von Bangladesch, Bangladesh Biman, verbrachten die Nacht vom 15. Januar in ihren Büros, nachdem protestierende Mitarbeiter der Fluggesellschaft den Hauptsitz des Unternehmens in Motijheel in Dhaka besetzt hatten. Am nächsten Morgen um 6.00 Uhr durften sie das Gebäude verlassen.

Die Arbeitnehmer fordern von der Regierung die Erarbeitung einer eigenen Lohn- und Gehaltstabelle für die Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt, unabhängig von den für die übrigen Beschäftigten im öffentlichen Dienst geltenden Strukturen.

Die Gewerkschaften organisierten eine Reihe von Kundgebungen am Zia International Airport sowie Sitzstreiks vor dem Hauptsitz des Unternehmens. Gespräche zwischen Gewerkschaftsführern und Beamten des Luftfahrt- und des Fremdenverkehrsministeriums haben bisher allerdings noch nicht zu einem Durchbruch im Sinne der Gewerkschaftsforderungen geführt.

Zur Intensivierung der Kampagne wurde ein Planungsausschuß mit Vertretern von acht Gewerkschaften eingerichtet,

die die Piloten, das Kabinenpersonal, die Ingenieure, das Bodenpersonal und andere Biman-Mitarbeiter vertreten.

Der Lohnkonflikt kommt noch zum Abbau von 28 Arbeitsplätzen im Anschluß an die Übertragung aller Biman-Flüge von und nach Kalkutta auf Air India hinzu (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1991).

In einer Stellungnahme des Generalsekretärs der der ITF angeschlossenen Bangladesh Biman Sramik Union, Mohd Solaiman, heißt es: "Statt eine gütliche Lösung anzustreben, versucht uns die Unternehmensleitung eine einseitig festgelegte und ungerechte Lohn- und Gehaltsstruktur aufzuzwingen, die für uns unannehmbar ist." Die Stimmung gegenüber dem Unternehmen ist unter den Beschäftigten so schlecht, daß die Situation durchaus "zur Einstellung sämtlicher Dienste der Fluggesellschaft führen kann".

Die Gewerkschaft bittet die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften um Botschaften der Solidarität mit ihrem Kampf an: Mohd Solaiman, Generalsekretär, Bangladesh Biman Sramik Union, Biman Bahan, 100, Motijheel c/a Dhaka, Bangladesch.

# EG: Liberalisierung ohne Sicherheitsnetz

Das dritte und letzte Paket von Liberalisierungsmaßnahmen der EG-Kommission enthält die bisher weitreichendsten Vorschläge in bezug auf den europäischen Luftverkehr.

In einer am 21. Dezember vor dem europäischen Parlament abgegebenen Stellungnahme erklärten die der ITF angeschlossenen europäischen Luftverkehrsgewerkschaften, die Kommissionsvorschläge drängten der Luftverkehrswirtschaft ein uneingeschränktes Liberalisierungsprogramm ohne begleitende Maßnahmen zum Schutz der Infrastruktur, der Sicherheit und der Arbeitsbedingungen auf. Der Zeitplan für die Umsetzung des Pakets müsse an Fortschritte in

diesen Bereichen gebunden werden, forderten die Gewerkschaften.

Auch die Arbeitgeber sind über die mögliche destabilisierende Wirkung des dritten Pakets für eine bereits heute geschwächte Luftverkehrswirtschaft besorgt. Das Büro des paritätischen EG-Ausschusses für Luftverkehr (JCCA) verabschiedete am 30. Januar in Brüssel eine gemeinsame Antwort der Arbeitgeber und Gewerkschaften, in der das einseitige Vorgehen der Kommission und der unrealistische Zeitplan für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kritisiert werden.

Dieses Dokument wird voraussichtlich ebenso wie Stellungnahmen zu Flughäfen und Umwelt, zur Harmonisierung

der Mehrwertsteuervorschriften und zur Abschaffung des Verkaufs zollfreier Waren sowie zum Strahlenschutz für das fliegende Personal am 19. Februar auf der nächsten Plenarsitzung des JCCA verabschiedet werden. Die Diskussionen über Flug- und Dienstzeiten sowie die Lizenzierung des Kabinenpersonals sind noch nicht abgeschlossen.

Am 18. Februar wird der Plenarsitzung eine Zusammenkunft der europäischen Luftverkehrsgewerkschaften vorausgehen, auf der der Fortgang der Tätigkeit des JCCA geprüft und über eine künftige Koordinierung der Kollektivverhandlungen in Europa beraten werden soll.

## Keine Einigung über Flug- und Dienstzeiten

Die Begrenzung der Flug- und Dienstzeiten für das fliegende Personal hat sich unter allen Themen, die seit seiner Einrichtung im September 1990 an den paritätischen EG-Ausschuß für Luftverkehr (JCCA) verwiesen wurden, zum Dauerbrenner entwickelt. Obwohl schon 1990 eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Arbeitgeber und Gewerkschaften zu diesem Thema eingerichtet wurde, konnte bisher keine Einigung über die zu verabschiedenden Obergrenzen erzielt werden. Da sich eine von der gemeinsamen Luftfahrtbehörde JAA, einem umfassenden europäischen Gremium, eingesetzte Studiengruppe für die Flugzeitbegrenzung (FTL) bereits seit über einem Jahr mit diesem Thema befaßt hatte, beschloß der paritätische Ausschuß zunächst, eine Entscheidung bis zur Vorlage der Ergebnisse der Tätigkeit der JAA auszusetzen.

Im Rahmen dieser Diskussionen über Flug- und Dienstzeiten entwickelte die ITF hervorragende Arbeitsbeziehungen zu anderen Organisationen, die die nicht in der ITF angeschlossenen Verkehrsgewerkschaften organisierten Piloten vertreten (IFALPA, Europilot und Europäische Cockpitvereinigung (ECA)). Dank dieser guten Beziehungen konnten sich die Gewerkschaften des Flugdeck- und des Kabinenpersonals gemeinsam und konsequent für nach ihrer Meinung annehmbare gesetzliche Mindestvorschriften zur Regelung der Flug-, Dienst- und Ruhezeiten in Europa einsetzen.

Auch bei der Arbeit des JAA-Betriebsausschusses an gemeinsamen Betriebsvorschriften (JAR-OPS), die bis zum 1. Januar 1993 abgeschlossen sein sollte, wurde dieses Thema zum Hauptproblem. Als die FTL-Studiengruppe am 29. und 30. Januar in Kopenhagen zu ihrer abschließenden Sitzung zusammentrat, hatte sie sich mit 18 verschiedenen Entwür-

fen befaßt und zwei Vorsitzende verschlissen. Unter dem heftigen politischen Druck von Seiten der Betreiber bot jeder neue Entwurf den Betreibern größere Flexibilität und wurde damit für die Gewerkschaften des fliegenden Personals aus Sicherheits- ebenso wie sozialen Gründen immer unannehbarer. Um zu einem einstimmig verabschiedeten Entwurf zu kommen, übernahm die Gruppe, in der ausschließlich die Vertreter der Luftfahrtbehörden Stimmrecht haben, schließlich diejenigen Elemente aus bestehenden Gesetzen, die die größte Flexibilität gewährleisten, und verzichtete auf die restriktiveren Vorschriften. Das Ergebnis ist ein chaotischer Entwurf, der von den europäischen Luftverkehrsgewerkschaften einhellig abgelehnt wird.

Dies wurde auf einer Sitzung am 19. Dezember in London bestätigt, an der Vertreter der ITF, IFALPA, Europilot und der ECA teilnahmen. In einem auf der Sitzung erstellten Schreiben an den JAA-Vorsitzenden erläuterten die Teilnehmer die Änderungen am 17. Entwurf der JAA-Vorschriften, die mindestens notwendig wären, um eine bedingungslose Ablehnung von Seiten der Arbeitnehmerorganisationen zu vermeiden. Als der 18. Entwurf veröffentlicht wurde, zeigte sich, daß er nur für das Flugdeckpersonal gelten sollte und noch arbeitgeberfreundlicher gehalten war als sein Vorgänger. Damit blieb der Gewerkschaftsseite keine andere Wahl, als sich aus dem Verfahren ganz zurückzuziehen und mit der Planung einer Kampagne zu beginnen, um die Verabschiedung des Entwurfs durch die leitenden Gremien der JAA zu verhindern. Diese Position wurde auf der Sitzung in Kopenhagen deutlich zum Ausdruck gebracht. Dort wurde ferner unmißverständlich darauf hingewiesen, daß die ITF unter keinen Umständen

bereit sei, an einer weiteren Verwässerung des Entwurfs mitzuwirken, bevor er auch auf das Kabinenpersonal angewandt werden sollte.

Nun wird sich das Augenmerk zwangsläufig wieder auf die Europäische Gemeinschaft und den Paritätischen Ausschuß richten. Auch hier zeichnet sich ein größerer Konflikt ab. Die EG hat zu verstehen gegeben, daß sie die von der JAA verabschiedeten neuen gemeinsamen Luftverkehrsvorschriften zu rein "technischen" Fragen mehr oder weniger unverändert übernehmen wird. Die FTL Bestimmungen sollen als Kapitel 11 Teil der neuen Betriebsvorschriften (JAR OPS) sein. Die übrigen Kapitel sind zum größten Teil bereits abgeschlossen oder stehen kurz vor der Fertigstellung. Im Gegensatz zur JAA, deren Aufgabenbereich sich ausschließlich auf Sicherheitsfragen beschränkt, ist die EG jedoch verpflichtet, auch soziale Faktoren zu berücksichtigen. Im Laufe der Beratungen im Paritätischen Ausschuß ebenso wie in der JAA haben die Gewerkschaften bisher ihre Bereitschaft demonstriert, ihr Interesse einer gemeinsamen Position nicht unerheblich von ihren politischen Grundpositionen abzuweichen. Die Arbeitgeber lassen eine solche Flexibilität jedoch völlig vermissen. Wenn in der Frage der Flug- und Dienstzeiten keine realistischen Vorschriften verabschiedet werden, die wenigstens eine gewisse Ähnlichkeit mit den ansonsten in der EG geltenden Regelungen aufweisen, wird die Behauptung der Kommission, sie sei ebenso sehr an einer Harmonisierung wie an der Liberalisierung interessiert, als leere Worthülle entlarvt. Über diese Frage wird auf der für den 18. Februar in Brüssel geplanten Sitzung der Luftverkehrsgewerkschaften in der EG ausführlich beraten werden.

# Flugzeugwartung: Abwanderung in Niedriglohnländer

Im Zuge der zunehmenden Globalisierung der Luftverkehrswirtschaft sehen sich die Fluggesellschaften immer häufiger in Niedriglohnländern nach Einrichtungen um, in denen sie umfassende Wartungsarbeiten ausführen lassen können.

Eine Einrichtung für umfassende Wartungsarbeiten wurde nun als Gemeinschaftsunternehmen zwischen Lockheed und Malev in der Nähe von Budapest eingerichtet. 1991 unterstützten der ITF angeschlossene Gewerkschaften die ebenfalls der ITF angeschlossene ungarische Gewerkschaft der Flugzeugtechniker bei ihren Bemühungen um eine Anhebung der Löhne noch vor der Besiegelung des Gemeinschaftsunternehmens mit Lockheed.

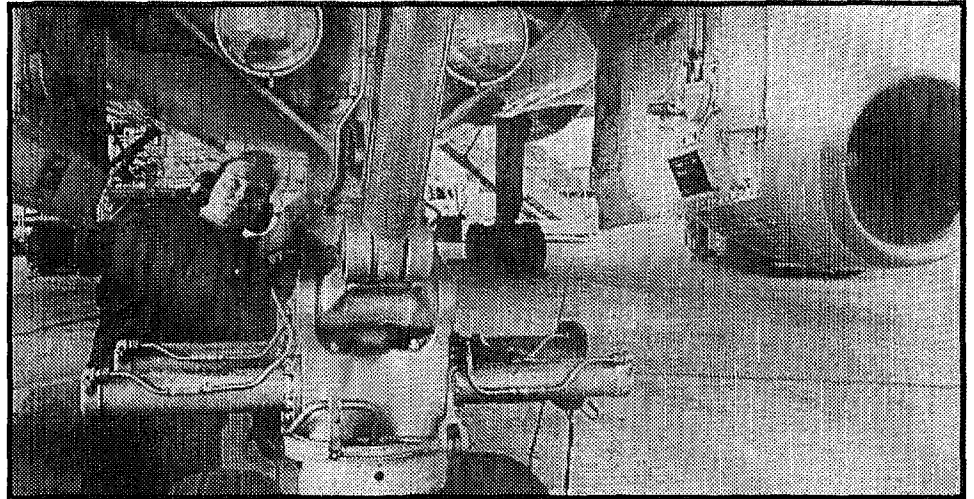
Schon 1990 pries das Unternehmen Line Up Aviation Ltd, das auf internationaler Ebene bei der Arbeitsvermittlung für Flugzeugingenieure tätig ist, in einem Prospekt die Vorzüge Ungarns als Standort für Wartungsarbeiten an: "Für Ungarn spricht im Augenblick vor allem die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte zu niedrigen Kosten."

Ein Unternehmen mit Teilhabern in Hongkong und Mexiko plant Investitionen in Höhe von 200 Mio. US-Dollar in den Aufbau eines 30 Hektar großen Reparaturzentrums für US-amerikanische und andere Maschinen in Tijuana (Mexiko) kurz hinter der Grenze zu den USA, das 4.000 Mitarbeiter beschäftigen soll. Der Stundenlohn eines Industriearbeiters in Tijuana beträgt nicht mehr als 0,80 US-Dollar.

Auch der Flugzeugbau wandert in Niedriglohnländer ab. Im Dezember gab McDonnell Douglas eine umstrittene Absprache bekannt, wonach eine Firma aus Taiwan bis zu 40 Prozent der Anteile im Bereich Verkehrsmaschinen bei McDonnell Douglas übernehmen soll. Nach Angaben der Fachzeitschrift *Aviation Economist* liegt die "Hauptantriebsfeder für diese Strategie in den Möglichkeiten für eine Absenkung der Entwicklungs- und Produktionskosten, die sich in den Niedriglohnländern anbieten."

Nach Angaben von McDonnell Douglas ermöglicht der Einsatz billiger Arbeitskräfte aus Taiwan Einsparungen bei den Produktionskosten von etwa 30 Prozent. Die Vorteile eines Ausbaus der Flugzeugproduktion in Taiwan sind jedoch äußerst begrenzt. Die hochwertigen und auf moderne Technologien angewiesene Bereiche der Produktion wie z. B. Flügeldesign und Avionik verbleiben in den USA.

Diese Projekte stoßen in den USA auf den Widerstand der der ITF angeschlossenen International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM). Bei McDonnell Douglas wurde soeben eine Umstrukturierung des Unterneh-



mens abgeschlossen, in deren Verlauf 10.000 Arbeitsplätze in den USA abgebaut wurden. Weitere 2.200 Arbeitsplätze werden voraussichtlich folgen.

Ebenso beunruhigt ist die IAM über die Reparaturstation in Tijuana. Die Gewerkschaft wirbt um die Unterstützung des US-Kongresses bei ihren Bemühungen, die Aufhebung einer von der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde FAA verabschiedeten und 1990 in Kraft getretenen Änderung an der Luftverkehrsvor-

schrift FAR 145 (vergl. *ITF-Nachrichten* März 1990) zu erwirken. Bis zur Inkraftsetzung der Änderung mußten alle Wartungs-, Reparatur- und Überholungsarbeiten an Maschinen der US-Reisefluggesellschaften in den USA ausgeführt werden. IAM-Präsident Bill Scheri erklärt: "Wir müssen weiter Druck auf unsere gesetzgebenden Organe ausüben, damit sie den Export von Arbeitsplätzen in der Luftverkehrswirtschaft unterbinden."

## ITF-Dokument zur Globalisierung des Luftverkehrs geplant

Die Globalisierung der Luftverkehrswirtschaft wird das beherrschende Thema auf der nächsten ITF-Sektionskonferenz Zivilluftfahrt sein, die vom 18. bis zum 20. November in London stattfinden soll.

Die ITF wird einen umfassenden Bericht an die Konferenz erarbeiten, der sich vor allem mit den Strategien befassen soll, mit denen die Gewerkschaften auf den Aufstieg der Fluggesellschaftsgiganten, die weltweite Privatisierung und Entregulierung sowie andere Aspekte der Globalisierung, von der Flugzeugwartung bis zum Flugscheinverkauf durch die Fluggesellschaften, reagieren wollen.

Thema und Termin der Konferenz wurden auf der ersten Sitzung des Planungsausschusses der Sektion Zivilluftfahrt festgelegt, die am 15. und 16. Januar unter Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion, George Ryde von der britischen Transportarbeitergewerkschaft TGWU, in London stattfand. Auf dieser Sitzung fiel auch der Startschuß für die Erstellung der ersten weltweiten ITF-Übersicht über die Arbeitsbedingungen in der Zivilluftfahrt. Ein Fragebogen, mit dessen Hilfe umfassende Informationen über Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen des fliegenden ebenso wie des Bodenpersonals gesammelt werden sol-

len, wird in nächster Zukunft an alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in der Zivilluftfahrt ausgeschickt.

Der Ausschuß befaßte sich außerdem mit der Planung von regionalen Sitzungen der Luftverkehrsgewerkschaften in Afrika und Lateinamerika im Zeitraum 1992/93 sowie von Bildungsmaßnahmen in Osteuropa. Für den 20. bis 22. Februar ist bereits eine Regionalsitzung für Asien und den pazifischen Raum in Manila geplant, die sich mit Fragen der Gesundheit und Sicherheit in der Zivilluftfahrt befassen wird.

Die nächste Sitzung des Technischen Ausschusses des Kabinenpersonals wird am 19. und 20. Mai in Washington D.C. stattfinden und sich im Vorfeld der ICAO-Versammlung im September in Montreal mit der Lizenzierung des Kabinenpersonals befassen.

Thematischer Schwerpunkt einer Sitzung des Technischen Ausschusses des Bodenpersonals unmittelbar vor der Sektionskonferenz wird die Übertragung von Aufgaben der Fluggesellschaften und Flughäfen auf Vertragsunternehmen sein. Auf einer weiteren Sitzung des Planungsausschusses im Juli sollen die letzten Vorbereitungen für die Sektionskonferenz im November getroffen werden.

# PanAm stürzt ab - 10.000 Arbeitsplätze zu beklagen

Nach 64 Jahren im Reisefluggeschäft stellte PanAm am 4. Dezember 1991 den Flugbetrieb ein und setzte damit 10.000 Mitarbeiter frei. Die Strecken der Fluggesellschaft werden an andere Fluggesellschaften verkauft. UAL erwarb den größten Teil der Lateinamerika-/Karibikstrecken zum Preis von 135 Mio. US-Dollar. Für die gleichen Strecken hatte sie noch im August 215 Mio. Dollar angeboten.

Zwei weitere hochverschuldete Fluggesellschaften, TWA und Continental Airlines, sprechen von Zusammenschluß.

American Airlines will von Februar an 1.250 Arbeitsplätze des Bodenpersonals auf Flughäfen in allen Teilen der USA abbauen.

Die Einstellung des Flugbetriebs durch PanAm verschärfte das Chaos im venezuelanischen Luftverkehr. Die Piloten der nationalen Fluggesellschaft Viasa befinden sich seit 24. September im Streik. Viasa war vor kurzem privatisiert und von Iberia übernommen worden. Im Dezember solidarisierten sich die Fluglotsen und das Bodenpersonal in Form von Bummelstreiks und Arbeitsniederlegungen mit den Piloten. Die Piloten fordern die Gleichstellung mit ihren europäischen Iberia-Kollegen.

## AIR FRANCE-AKTIVITÄTEN IN DER CSFR

Air France beabsichtigt die Übernahme eines 40% igen Aktienanteils an der staatlichen tschechoslowakischen Fluggesellschaft **Ceskeslovenske Aerolinea (CSA)**. Damit wäre sie die erste westliche Fluggesellschaft, die sich in größerem Umfang an einer bestehenden osteuropäischen Fluggesellschaft beteiligt. Air France hofft außerdem auf den baldigen Abschluß einer Partnerschaft mit Sabena, durch die der Weg zur Schaffung eines neuen europäischen Drehkreuzes in Brüssel geebnet würde. **BA** steht noch immer in Verhandlungen mit KLM über einen möglichen Zusammenschluß (vgl. Seite 21).

In der Ukraine wurde eine neue Fluggesellschaft, **Avialinie**, gegründet, die u. a. von der polnischen Fluggesellschaft **LOT** übernommene Maschinen des Typs IL-62 einsetzt.

## PRIVATISIERUNG IN AFRIKA

Auch bei den afrikanischen Fluggesell-

schaften rollt die Privatisierungswelle an. **Kenya Airways** wird 1993 als erste Fluggesellschaft in einem afrikanischen Land südlich der Sahara privatisiert. Die Fluggesellschaft hat Schulden in Höhe von 350 Mio. US-Dollar, verfügt aber über Zugang zum Flughafen von Nairobi, der in seiner Bedeutung für den Regionalverkehr nur von Johannesburg übertroffen wird. **Sudan Airways** steht ebenfalls zum Verkauf. Eine Teilprivatisierung wurde für **Air Afrique** bekanntgegeben. Die zehn Staaten, die an der Fluggesellschaft beteiligt sind, werden ihren Anteil von 79 auf 50,5 Prozent senken.

## KOSTENSENKUNG

**SAS** hat den bisher umfangreichsten



Umstrukturierungsplan einer europäischen Fluggesellschaft bekanntgegeben. Sie will die Produktivität um 20 Prozent steigern. Nachdem die Fluggesellschaft zunächst alle Verträge mit der ITF angeschlossenen schwedischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer im Handel (HTF) gekündigt hatte, wurde inzwischen ein neuer Vertrag unterschrieben. Die Löhne und Gehälter des Kabinen- und des Bodenpersonals für 1991 wurden eingefroren, für 1992 ist eine Anhebung um durchschnittlich drei Prozent vorgesehen. Die Fluggesellschaft erklärte sich zum Verzicht auf die von ihr

geforderten Änderungen am Kollektivvertrag bereit. Vor kurzem ordnete die Fluggesellschaft längere Arbeitszeiten für die Piloten an.

Die japanische Fluggesellschaft **JA** bemüht sich um eine Absenkung ihrer Kosten um 15 Prozent. Sie baut Überstunden ab, die Arbeitsplätze werden jedoch nicht angetastet.

## PROTESTE DES KABINENPERSONALS

Im Zusammenhang mit einer Lohnforderung veranstalteten mehr als 100 Mitglieder des Kabinenpersonals bei **Cathay Pacific** am 22. Dezember einen Sitzstreik. Sieben Flüge nach Europa, Australien und Taiwan waren von der Maßnahme betroffen. Der Flugbetrieb auf acht schwedischen Flughäfen wurde im Dezember durch einen Streik des Kabinenpersonals bei zwei schwedischen Regionalfluggesellschaften - **Avia** und **Avi Hudik** - gestört. Das Kabinenpersonal Mitglieder der der ITF angeschlossenen HTF - protestierte gegen die von den Arbeitgebern geforderte Verlängerung ihrer Flug- und Dienstzeiten und die Streichung ihrer Zulagen für unregelmäßige Arbeitszeiten vor einem Jahr. Kurzstreckenflüge von **British Airways** wurden im Dezember durch Massensammlungen der der ITF angeschlossenen britischen Gewerkschaft des Kabinenpersonals der TGWU (BASSA) beeinträchtigt, an denen über geplante Änderungen der Dienstpläne und der Bezahlung diskutiert wurde.

## GEWINNE IN EUROPA

Eine Untersuchung der Londoner Börsenmakler Philips and Drew sagt den europäischen Fluggesellschaften umfangreiche Gewinne für 1991 und 1992 voraus. Nach Schätzungen von Philips and Drew werden sich die Nettogewinne bei **British Airways** auf 169 Mio. US-Dollar im Zeitraum 1991/92 sowie auf 173 Mio. US-Dollar im folgenden Jahr belaufen. Für **KLM** erwartet die Firma einen Nettogewinn in Höhe von 89 Mio. US-Dollar im Jahre 1991/92 bzw. 114 Mio. 1992. Für **Lufthansa** soll sich der Gewinn 1991 auf 32 Mio. US-Dollar, 1992 auf 89 Mio. US-Dollar belaufen. Für **SAS** wird nach einem Verlust in Höhe von 32 Mio. US-Dollar im Jahre 1991 für 1992 ein Nettogewinn von 236 Mio. US-Dollar vorhergesagt.

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

Telefax: (051) 8811397 ITF LDN G

Fax: +44-71-357 7871

Cables: Intransfe, London SE1

E-mail: Geonet - GEO2:ITF