

TÜRKISCHE HAFENARBEITER WEHREN SICH GEGEN ENTLASSUNGEN

Über 400 türkische Hafendarbeiter, die vor vier Monaten wegen ihrer Mitgliedschaft in der der ITF angeschlossenen türkischen Hafendarbeitergewerkschaft entlassen wurden, setzen ihre entschlossene Aktionskampagne fort.

Die Stauereiarbeiter im Terminal der *Ve Kimya Edustri A.S.* in Ceyhan in der Nähe von Adana unterstrichen ihre Forderungen nach ihrer Wiedereinstellung und Anerkennung der grundlegenden Gewerkschaftsrechte im Januar mit einer Reihe von Großdemonstrationen (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992).

Während es jedoch leider keine Fortschritte zu vermelden - im Gegenteil, die Lage hat sich weiter verschlechtert. Daß ein direkter Zusammenhang zwischen den Entlassungen der Gewerkschaftsmitgliedschaft der betroffenen Arbeitnehmer besteht, steht in Frage; Regierungsinspektoren haben diese Tatsache vor kurzem bei Besuchen im Hafen anerkannt.

Die zwölf entlassenen Hafendarbeiter warben die Vorgänge so empört, daß sie am 1. Februar in den Hungerstreik traten. Sie wurden von ihren entlassenen Kollegen unterstützt. Inzwischen sind drei Teilnehmer des Hungerstreiks schwer erkrankt und werden im Krankenhaus stationär behandelt.

Am Anfang an solidarisierte sich die breite Bevölkerung in diesem Arbeitskonflikt mit den Arbeitnehmern, und die Unterstützung der Öffentlichkeit ist ungebrochen.

Es bleibt jedoch abzuwarten, ob die Regierung ihr Wahlversprechen einhalten und die Gewerkschaftsrechte in der Türkei wiederherstellen wird.

Im Schreiben an die betroffenen Unternehmen, den türkischen Ministerpräsidenten und den Arbeitsminister forderte der Vertreter der ITF-Generalsekretärin Darcy Cockcroft eine unverzügliche Beilegung des Konflikts und warnte, daß wegen der

Weigerung der türkischen Regierung, die gewerkschaftsfeindliche Diskriminierung zu unterbinden, ernsthaft über eine formelle Beschwerde bei der IAO nachgedacht werde. Auch alle der ITF angeschlossenen Hafendarbeitergewerkschaften wurden per Rundschreiben gebeten, ebenfalls Briefe mit ähnlichem Inhalt zu verschicken.

Protestnoten der angeschlossenen Gewerkschaften sollten mit einer Kopie an Kollegen Melih H. Yiulmaz bei Likat-Is, Fax-Nr.: (+904) 230 2484, an folgende Personen gesandt werden:

Ministerpräsident Süleyman Demirel, Fax-Nr.: (+904) 117 0476

Arbeitsminister Mehmet Mogultay, Fax-Nr.: (+904) 117 9765

Geschäftsführender Direktor der Muttergesellschaft TEFKEN HOLDINGS, Fax-Nr.: (+901) 265 9420

Geschäftsführender Direktor der TOROS VE KIMYA EDUSTRI A.S., Fax-Nr.: (+901) 268 6259

März 1992

Kampagne für ein freies Burma (S. 2)
Gewerkschaften gegen den Rassismus (S. 4)

Binnenverkehr
IAO-Binnenverkehrsausschuß (S. 5)
CSFR-Gewerkschaften gegen Streckenstilllegungen bei der Bahn (S. 7)

Leute (S. 8)

Fischer
Übereinkommen von Torremolinos (S. 9)
Fischereiarbeitergewerkschaft in der GUS (S. 10)

Fremdenverkehrsdienste
Parc 55 (S. 10)

Zivilluftfahrt
BA/KLM: Fusion abgeblasen (S. 11)
Fluggesellschaften im Überblick (S. 14)

Hafendarbeiter
Krise in nigerianischen Häfen (S. 17)

Seeleute
Unfallstatistiken (S. 18)
Flaggenübersicht (S. 20)
Neues von der Billigflaggenkampagne (S. 22)

Bevorstehende Sitzungen (S. 24)

ITF unterstützt Kampagne für ein freies Burma

Die ITF hat sich der Kampagne "für die Befreiung von Suu Kyi und ein freies Burma" angeschlossen, mit der die bedingungslose Freilassung der letztjährigen Friedensnobelpreisträgerin Aung San Suu Kyi und anderer politischer Gefangener in Burma gefordert wird.

Neben der ITF gehören der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) und die Internationale Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL) sowie eine Reihe religiöser Organisationen zu den Initiatoren dieser internationalen Kampagne.

In der Begründung seiner Wahl würdigte das Nobelkomitee Suu Kyis Kampf als "eines der herausragendsten Beispiele per-

sönlichen Mutes, das Asien in den letzten Jahrzehnten erlebt hat."

Nach ihrem klaren Wahlsieg über die Militärdiktatur wurde Suu Kyi im Juli 1989 von den burmesischen Streitkräften unter Hausarrest gestellt. Wie die Organisatoren der Kampagne berichten, weiß niemand, wo sie sich aufhält oder ob sie überhaupt noch lebt.

Ihr Kampf hat dazu beigetragen, die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit auf das Schicksal des burmesischen Volkes zu richten. Die Erfahrungen der ITF mit der schrecklichen Behandlung burmesischer Seeleute durch das dortige Militärregime (über die wir immer wieder im Seeleutebulletin und den ITF-Nachrichten

berichten) unterstreichen die Notwendigkeit konzertierter internationaler Bemühungen um eine Isolierung des burmesischen Regimes und eine Kampagne für Demokratie und Gerechtigkeit in Burma.

Um sich der Kampagne anzuschließen, sollten sich unsere Leser an folgende Adresse wenden:

Free Suu Kyi, Free Burma
c/o David Arnott
UMOUN
11th Floor
777
UN Plaza, New York
NY 10017, USA

Grüne Verkehrspolitik: EG-Kommission schlägt Kohlendioxidsteuer vor

Im Februar in Brüssel veröffentlichte Vorschläge für eine umweltfreundliche europäische Verkehrspolitik sehen u. a. die Einführung einer Kohlendioxidsteuer vor.

Die in dem Grünbuch "Verkehr und Umwelt" befürwortete Einführung einer Treibstoffabgabe und einer Kohlendioxidsteuer, die den Großverbrauchern aus Kohlenstoffen gewonnener Energieträger umfangreiche Abgaben auferlegen, wird voraussichtlich heftige Kontroversen auslösen.

Das von dem für Verkehr zuständigen Kommissionsmitglied van Miert vorgelegte Papier wurde von der EG-Kommission am 19. Februar übernommen. Moderne Verkehrsträger, so die These des Dokuments, sind nicht an sich schon für Umweltschäden verantwortlich zu machen, tragen jedoch ihren Teil dazu bei, insbesondere wenn sie nicht sachgemäß zum Einsatz kommen.

Das Grünbuch fordert außerdem eine Vereinheitlichung der Grenzwerte für Schadstoffemissionen und Lärmbelästigung sowie der Geschwindigkeitsbeschränkungen, die optimale Nutzung vorhandener Verkehrskapazitäten (z. B. durch verstärkten Einsatz des kombinierten Verkehrs) und Forschungsprogramme zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen in der Verkehrswirtschaft.

Anhand einer Analyse des im Rahmen des Binnenmarktes zu erwartenden

Wachstums verweist das Dokument auf die Notwendigkeit einer Abwendung vom Straßentransport, insbesondere im Bereich des Personenverkehrs.

Bei Fortschreibung der augenblicklichen Wachstumsraten wird sich die Zahl privater Pkws in der Gemeinschaft bis zum Jahre 2010 um 45 Prozent erhöht haben. Für den Straßengüterverkehr wird eine Verdoppelung des Aufkommens vorausgesagt, während man für den Schienengüterverkehr lediglich von einem Anstieg um ein Drittel ausgeht.

Die ITF-Politik in Umweltfragen fordert die Schaffung einer einheitlichen Ausgangsbasis durch Gleichbehandlung aller Verkehrsträger. Das Straßenverkehrswesen profitiert zur Zeit von wesentlich günstigeren Bedingungen (z. B. billigerem Treibstoff, subventionierter Infrastruktur) als die anderen Verkehrsbereiche.

Daß sich das Grünbuch für die Förderung weniger umweltschädigender Verkehrsträger durch die Politik und die Schaffung einer Alternative zum Straßenverkehr ausspricht, ist daher zu begrüßen.

Auch daß es den Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs als echte Alternative zum privaten Autoverkehr fordert, läßt hoffen.

Doch auch dieses Papier hält weiterhin am Grundsatz der Wahlfreiheit des Verbrauchers fest, die lediglich durch Infor-

mation der Benutzer über die Folgen für die Umwelt beeinflusst werden soll.

Es muß dabei jedoch unterschieden werden zwischen dem in der Gemeinschaft insgesamt erwarteten und sogar befürworteten Wachstum des privaten Straßenverkehrs und dem Maß, in dem ein solches Wachstum angesichts der negativen Folgen für die Umwelt ebenso wie die anderen Verkehrssektoren wünschenswert erscheint.

Auch für den Luftverkehr wird nach Vollendung des einheitlichen Binnenmarktes eine neuerliche Expansion - um 74 Prozent - erwartet.

Die Eurokraten in Straßburg allerdings werden in Zukunft möglicherweise die Wahl ihres Fortbewegungsmittels neu überdenken müssen, wenn sie - nach der Sperrung des Stadtzentrums für den Autoverkehr - zu begeisterten Benutzern öffentlicher Verkehrsmittel werden.

Estland in der IAO

Die Baltenrepublik Estland wurde vor kurzem 153. Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation.

Chinesische Arbeiter gründen neue freie Gewerkschaften

Die alternde politische Führung Chinas sieht sich einer Herausforderung von seiten der Arbeitnehmer des Landes gegenüber, wie sie sie seit dem "Pekinger Frühling" von 1989 nicht erlebt hat.

Die Mitglieder einer neuen unabhängigen Gewerkschaftsorganisation, die sich "Vorbereitungsausschuß für eine freie Gewerkschaft in China" nennt und die unabhängige polnische Gewerkschaft Solidarnosc zum Vorbild hat, sehen sich als die künftigen Führer einer demokratischen chinesischen Regierung.

Wie die Gründungsmitglieder der Solidarnosc streben diese Pioniere einer freien Gewerkschaftsbewegung die Schaffung einer alternativen, in der Arbeitnehmerschaft verwurzelten demokratischen Partei an, die eines Tages die Macht übernehmen und damit über 40 Jahren kommunistischer Herrschaft ein Ende bereiten soll.

"Vor zehn Jahren wurde in Polen die Gewerkschaft Solidarnosc gegründet. Heute hat sie einen entscheidenden Sieg errungen. Jetzt wurde die Freie Gewerkschaft Chinas gegründet, und in zehn Jahren werden auch wir einen entscheidenden Sieg erringen," lautet die Botschaft des regierungsfeindlichen Manifests, das die Mitglieder des Vorbereitungsausschusses Ende Januar in ganz China verbreiteten.

Ungeachtet des äußerst repressiven politischen Klimas wurden im vergangenen Jahr in Peking und anderen chinesischen Städten eine Reihe von Untergrundgruppierungen gegründet. Trotz ihrer geringen, zwischen 20 und 300 schwankenden Mitgliederzahl haben diese neuen unabhängigen Arbeitnehmerorganisationen weit größeren Einfluß, als man vermuten würde, und gelten als geheime Kraft hinter einer Reihe von Streiks in der Hauptstadt, von denen u. a. auch eine Fabrik mit mehr als 1.000 Beschäftigten betroffen war.

Die Angst vor der Infizierung des politischen Apparats mit der "polnischen Krankheit" versetzte die Greise an der Spitze der chinesischen Regierung in hektische Betriebsamkeit. Gefolgsleute der Regierung im verhaßten Ministerium für Staatssicherheit, dem chinesischen Gegenstück zum alten sowjetischen KGB, wurden bereits in Alarmbereitschaft gesetzt.

Ziel der eingeleiteten Maßnahmen sind 14 im Untergrund tätige Arbeitnehmerorganisationen in Peking: Einige Einheiten wurden bereits infiltriert (allerdings dürfte die Geheimpolizei dabei auf Schwierigkeiten stoßen, da die neuen Organisationen eingedenk des Schicksals ihrer Vorgänger auf strikte Geheimhaltung achten), während der Geheimdienst eifrig Beweise für "konterrevolutionäre Aktivitäten"

sammelt, um Vergeltungsmaßnahmen zu rechtfertigen.

Der Verfolgungswahn der Regierung hat inzwischen ein solches Ausmaß angenommen, daß sie sich sogar gegen den ihr treu ergebenden chinesischen Gewerkschaftsdachverband ACFTU wendet, "unzuverlässige" Kader entfernt und seinen Status innerhalb staatlicher Unternehmen beschneidet. Ausländische Beobachter der

chinesischen Presse berichten von eingeschränkter Berichterstattung über die Tätigkeit der "offiziellen" Gewerkschaft.

Angesichts dieses historischen Tiefpunkts in den Beziehungen zwischen Regierung und ACFTU hofft der Vorbereitungsausschuß für eine freie Gewerkschaft nun darauf, daß in Betrieben in ganz China spontan unabhängige Gewerkschaften entstehen werden.

Neue Vorschriften für Nukleartransporte auf dem Seeweg

Auf seiner Sitzung vom 27. bis zum 31. Januar bekräftigte der Unterausschuß für Gefahrguttransport (CDG) der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) unter anderem erneut die im Entstehen befindliche Politik der IMO hinsichtlich der Beförderung ausgebrannter Kernbrennstoffe (INF).

Nach einer der lebhaftesten Debatten im Rahmen seiner 43. Sitzungsperiode wies der Unterausschuß einen Versuch der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO) zurück, den Entwurf eines Verhaltenskodex für den INF-Transport vorläufig auf Eis zu legen.

Die Organisation lehnt die IMO-Initiative mit der Begründung ab, daß die augenblicklich in der Entwicklung befindlichen transportspezifischen Vorschriften eine Abweichung von den Verfahren der IAEO darstellen, die zur Zeit keine speziellen Sicherheitsmerkmale für die einzelnen Verkehrsträger vorsehen. Nach Auffassung der Organisation ist die Sicherheit durch die Verpackung gewährleistet.

In der Diskussion über den INF-Transport auf Spezialschiffen spielen die ITF-Gewerkschaften eine wichtige Rolle.

Nachdem der ITF-Kongreß im Jahre 1990 eine Entschließung verabschiedet hatte, wonach derartige Stoffe ausschließlich auf Spezialschiffen befördert werden sollten, weigerten sich Hafentarbeiter in Rotterdam, eine entsprechende Ladung auf den RoRo-Frachter *Companion Express* zu verladen (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991).

Heute bereitet den Gewerkschaften der französische Fahrgastfrachter *Nord Pas de Calais* Sorge, auf dem ausgebrannte Kernbrennstoffe auf dem Weg zur Wiederaufarbeitungsanlage im britischen Sellafield über den Ärmelkanal transportiert werden. Im Laufe der kommenden Jahre wird eine Zunahme der auf diesem Weg beförderten INF-Frachten erwartet.

Auf der Sitzung unterstrich der Stellvertreter IFF-Generalsekretär David Cockroft als Sprecher der IBFG/ITF-Delegation erneut die Position der Gewerkschaften, die jegliche Beförderung von INF-Frachten auf nicht speziell zu diesem Zweck gebauten Schiffen ablehnen.

Die im Entwurf vorliegenden IMO-Vorschriften sehen zwar kein völliges Verbot vor, stellen aber angesichts der erwarteten strikten Begrenzung der für die einzelnen Fahrzeugtypen eines in drei Kategorien untergliederten Systems zugelassenen Menge von INF-Frachten einen annehmbaren Kompromiß dar.

Der Unterausschuß verwies den Vorschlag der IAEO bezüglich der Einrichtung einer gemeinsamen Koordinierungsgruppe zur Beratung an den Schifffahrtssicherheitsausschuß (MSC) der IMO, hielt jedoch an der Empfehlung zur Erarbeitung eines Entwurfs für einen eigenständigen Verhaltenskodex fest.

Nach Vorstellung der Sitzungsteilnehmer soll der Kodex von der IMO-Versammlung verabschiedet und als Empfehlung in Kraft gesetzt werden.

Von den übrigen Tagesordnungspunkten war eine Strategie in der Frage des Gefahrgutumschlags in den Häfen gleichfalls Gegenstand einer heftigen Diskussion. Die anwesenden Delegierten verwiesen übereinstimmend auf eine Kluft bei den Ausbildungsvorschriften für landgestütztes Personal und Hilfsarbeiter, insbesondere in den Containerverpackungsterminals. Energisch stellten die Delegierten die wesentliche Rolle der IMO bei der Verbesserung der Hafensicherheit heraus.

Eine Aktualisierung der IMO-Empfehlungen für den sicheren Transport, Umschlag und die Lagerung von Gefahrgütern in Hafenbereichen (1983) wurde mit der Einberufung einer Arbeitsgruppe zur Prü-

Forts. auf Seite 4

Niederländische Hafenarbeiter gegen Rassismus und Fremdenhaß

Die Gewerkschaften müssen an vorderster Front gegen Rassismus und Vorurteile kämpfen, die sich überall auf der Welt immer stärker ausbreiten. So zumindest sehen es die Gewerkschaften in den Niederlanden.

Kees Marges von der der ITF angeschlossenen niederländischen Gewerkschaft Vervoersbond FNV ist einer von vielen, denen das Wiederaufleben des Rassismus in Europa während des vergangenen Jahres große Sorgen bereitet. In jüngster Zeit blieb offenbar kein europäisches Land von den Aktivitäten rassistischer, neofaschistischer Elemente in Form von Gewalttätigkeiten auf der Straße, Einschüchterung und Schikanierung von Bevölkerungsminderheiten, darunter häufig auch Flüchtlingsgruppen, verschont.

Nach seiner Rückkehr von einer Sitzung des Regionalausschusses für europäische Hafenarbeiter im November 1991, der in einer Entschließung das zunehmende Maß an Rassismus und Fremdenfeindlichkeit in vielen europäischen Ländern verurteilt hatte, führte Marges Gespräche mit zahlreichen Mitgliedern seiner Gewerkschaft und mit Kollegen von anderen Gewerkschaften in den Niederlanden.

Im Verlauf dieser Diskussionen wuchs in ihm die Überzeugung, daß die Gewerkschaftsbewegung selbst bei ihren eigenen Mitgliedern und außerhalb noch einiges an Erziehungsarbeit leisten könne. Und so mobilisierte Marges Unterstützung für eine schriftliche Erklärung mit dem Titel "Gewerkschafter gegen den Rassismus", die von Gewerkschaftsmitgliedern in Kantinen, Personalrestaurants, Warteräumen und an anderen Treffpunkten verteilt wurde.

Dabei sollten die Mitglieder nach Marges Vorstellungen die Flugblätter nicht einfach nur verteilen, sondern bei jeder sich bietenden Gelegenheit mit anderen über ihre Haltung reden.

Da die Kampagne so breit angelegt war, wurden bald auch Gewerkschaftsorganisationen in anderen Wirtschaftsbereichen einbezogen. Es wurde eine Koordinierungsgruppe eingerichtet, deren 20 Mitglieder alle für ihre engen Kontakte zur Gewerkschaftsbasis bekannt sind. Am 18. Februar fand im Edo-Fimmen-Saal des FNV-Büros eine Pressekonferenz statt. (Edo Fimmen war in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen ITF-Generalsekretär und machte den Kampf gegen Vorurteile überall auf der Welt zu seinem Lebenswerk).

Die Erklärung wurde Gewerkschaftsbüros im Raum Rotterdam und anderen Landesteilen zugesandt und fand großes Interesse bei Zeitungen und den landesweiten Medien. In der Erklärung werden die Mitglieder aller Bevölkerungsgruppen aufgefordert, bewußte Anstrengungen zu unternehmen, um die Probleme ihrer Mitbürger zu verstehen und sich gemeinsam damit auseinanderzusetzen. Sie fordert alle Politiker auf, dem Rassenhaß eine eindeutige Absage zu erteilen.

"Rassismus", so die Erklärung, "ist falsch. Er hat seinen Ursprung in fehlgeleiteten Vorurteilen und den falsch verstandenen Problemen unangemessener Unterbringung und Arbeitslosigkeit. Bevölkerungsminderheiten werden dafür verantwortlich gemacht; sie werden zum Sündenbock für ein Problem, dessen Opfer sie genauso sind wie andere Menschen.

... Andere Sitten, andere Kulturen und

andere Religionen werden als Bedrohung erfahren, weil sie unbekannt sind. Unbekanntes verursacht Unsicherheit, und Unsicherheit führt zu Protest und Widerstand. Diese Reaktionen werden von bestimmten Kreisen noch geschürt, manchmal für politische Zwecke, manchmal aus noch finsteren Motiven.

Andere Kulturen bereichern unsere Gesellschaft ... Wir können unsere Probleme nicht lösen, indem wir die Minderheit zum Sündenbock machen. Im Gegenteil, die führt zu zusätzlichen Spannungen in unserer Gesellschaft.

... Wir als Gewerkschaftsmitglieder wollen Fremdenfeindlichkeit, Diskriminierung und Rassismus geschlossen ablehnen, insbesondere in unserem eigenen persönlichen Umfeld," heißt es abschließend in der Erklärung. "Mit unserem gesunden Menschenverstand und unserer Menschlichkeit wollen wir Solidarität schaffen!"

Wie Marges berichtet, war die Gewerkschaftskampagne bisher ein großer Erfolg. Dies ist vor allem dem großen Engagement aller der vielen Einzelpersonen zu verdanken, die für eine weite Verbreitung der Flugblatts gesorgt haben.

Vielleicht werden andere Gewerkschaften in Europa diesem Beispiel aus den Niederlanden folgen. Als weltweite Organisation mit Mitgliedern aus den unterschiedlichen Kulturen in Hunderten von Ländern gibt die ITF dieser Initiative ihre uneingeschränkte Unterstützung. Schon in ihren Satzungen verpflichtet sich die ITF zur Ablehnung jedweder Form der Diskriminierung. Sie wird jede Gewerkschaft nach Kräften unterstützen, die ähnliche Kampagnen plant.

... IMO will auf Vorschriften nicht verzichten

Forts. von Seite 3

fung der in diesem Zusammenhang wichtigen Fragen eingeleitet.

Die Sitzungsteilnehmer erkannten übereinstimmend die Notwendigkeit einer Ausweitung des Geltungsbereichs der Empfehlungen mit dem Ziel der Erarbeitung eines umfassenderen Dokuments, das ergänzende Informationen und Orientierungshilfen enthalten sollte. Ein Entwurf soll der nächsten Sitzung des CDG-Unterausschusses vom 19. bis zum 23. Oktober 1992 vorgelegt werden.

Die Hauptaufgabe des CDG-Unterausschusses besteht in der Aktualisierung und Überwachung der Einhaltung des internationalen Kodex für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG). Die auf der Sitzung im Januar zur Beratung stehenden Änderungen umfaßten u. a. Maßnahmen im Zusammenhang mit neuen Klassifizierungskriterien für Brennstoffe, Meeresschadstoffe sowie Verstaung und Trennung.

Darüber hinaus wurden die Sitzungsteilnehmer über Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Gefahrguttransport auf

Ebene der Vereinten Nationen, der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation sowie der Internationalen Arbeitsorganisation unterrichtet.

Im Vorfeld der ab Januar 1995 geforderten umfassenden Harmonisierung der Sicherheitsvorschriften für den Gefahrguttransport zu Wasser, in der Luft, auf der Straße und der Schiene unter Schirmherrschaft der Vereinten Nationen waren die wichtigsten Stichworte dieser Sitzung Flexibilität, Harmonisierung und Koordination.

Gewerkschaften in Sri Lanka gegen staatliche Beschränkungen

Am 29. Januar 1992 rief die der ITF angeschlossene Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU) ihre Mitglieder zu einer Protestversammlung gegen die Umsetzung der von Staatspräsident Premadasa im Juli 1989 verabschiedeten Vorschriften über die wesentlichen Dienste auf, die ihr Recht auf legitime gewerkschaftliche Betätigung einschränken.

5.000 CMU-Mitglieder von über 100 örtlichen Gewerkschaftsorganisationen nahmen an der Versammlung teil. Viele von ihnen legten zu diesem Zweck die Arbeit nieder oder mußten sich freinehmen.

Generalsekretär Bala Tampoe erläuterte vor den versammelten Mitgliedern, inwieweit die Vorschriften der friedlichen Ausübung demokratischer Rechte im Wege stehen. Als Beispiele aus der jüngsten Zeit führte er den Streik der Textilarbeiterinnen bei Simca sowie Streiks im Gebiet Ja-Ela an.

Die Vorschriften, so Tampoe, würden regelmäßig als Vorwand für Massenentlassungen streikender Arbeitnehmer und eine Beschränkung des Rechts auf Aufstellung friedlicher Streikposten genutzt. So wurden z. B. alle 235 Simca-Mitarbeiterinnen entlassen, und das Unternehmen weigert sich, sie wiedereinzustellen. Unter dem Deckmantel der "Aufrechterhaltung

der öffentlichen Ordnung" habe das Verteidigungsministerium auch Protestmärsche untersagt, während die Polizei die ihr aufgrund der Verordnungen übertragenen Vollmachten zur Verhaftung und Inhaftierung von aktiven Gewerkschaftern für die Dauer der Überprüfung "angeblich gegen sie erhobener Beschwerden" mißbraucht.

Die Protestversammlung verabschiedete einstimmig eine Entschliebung, in der die Polizei aufgefordert wurde, die demokratischen Rechte der Arbeitnehmer zu respektieren, und der Gewerkschaft Unterstützung bei ihrer Kampagne für die Aufhebung der Verordnungen zugesagt wurde.



BINNENVERKEHR

IAO-Normen für Arbeitnehmer im Binnenverkehr

Ende Januar wurden für Arbeitnehmer im Binnenverkehr während vorübergehender Auslandsaufenthalte geltende internationale Normen verabschiedet.

Vom 22. bis zum 30. Januar 1992 trat der Binnenverkehrsausschuß der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) in Genf zu seiner 12. Sitzungsperiode zusammen. Es handelte sich bei dieser im IAO-üblichen dreigliedrigen Rahmen abgehaltenen Sitzung um die erste Tagung, deren Tagesordnung gemäß den neuen IAO-Regeln für die Durchführung von Branchenausschußsitzungen neben einem allgemeinen Bericht über die Entwicklungen im Binnenverkehr seit der letzten Sitzung im Januar 1985 nur einen technischen Punkt umfaßte. Neben den 200 Delegierten und Beratern aus den 38 neu gewählten Mitgliedsländern des Binnenverkehrsausschusses nahmen auch Vertreter internationaler Organisationen einschließlich der ITF an der Sitzung teil.

ARBEITNEHMER IM AUSLAND

Der technische Tagesordnungspunkt, der von der ITF auf der 11. Sitzung vorgeschlagen worden war, befaßte sich mit der wichtigen Frage des "Sozial- und Rechtsschutzes (einschließlich Heimschaffung) von im grenzüberschreitenden Verkehr tätigen Arbeitnehmern im Binnenverkehr während vorübergehender Auslandsaufenthalte". Die Beschlüsse des IAO-Binnenverkehrsausschusses und anderer Branchenausschüsse werden im Anschluß an die Beratungen über den Haupttages-



ordnungspunkt in Form von Schlußfolgerungen vorgelegt. Die Schlußfolgerungen zum Sozial- und Rechtsschutz für Arbeitnehmer im Binnenverkehr während vorübergehender Auslandsaufenthalte umfassen zahlreiche fortschrittliche Richtlinien und wurden vom Ausschuß auf seiner abschließenden Plenarsitzung am 30. Januar einstimmig verabschiedet.

Die Schlußfolgerungen führen die kontinuierliche Zunahme des grenzüberschreitenden Binnenverkehrs auf die Globalisierung der Märkte, die Internationalisierung des Handels und die Öffnung der Grenzen zurück. All dies bedeutet, daß eine zunehmende Zahl von Arbeitnehmern im Binnenverkehr im Ausland, häufig unter ungewohnten Bedingungen und ohne den in ihren Heimatländern gewohnten Schutz, tätig sind. Regionale und subregionale Verträge sind angemessene internationale Instrumente, um die Bedingungen für die Ausführung von Binnen-

verkehrsdiensten zu definieren. Bei der Formulierung und Umsetzung derartiger Verträge sollte der Grundsatz dreigliedriger Konsultationen zwischen Regierungen, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen zur Anwendung kommen.

Vertraglich vereinbarte Beschäftigungsbedingungen sollten weiterhin Gültigkeit haben und nicht während vorübergehender Auslandsaufenthalte der Arbeitnehmer zu deren Nachteil verändert werden. Im Falle der Kündigung des Beschäftigungsvertrags einer Arbeitnehmerin oder eines Arbeitnehmers während ihres bzw. seines Auslandsaufenthalts sollte die betroffene Person heimgeschafft werden und Gelegenheit zum Einspruch erhalten. Dabei ist die für die Heimschaffung erforderliche Zeit auf die Frist für den Einspruch gegen die Entlassung anzurechnen. Besondere Schwierigkeiten ergeben sich, wenn ein Arbeitgeber Konkurs anmeldet und sich zu diesem Zeitpunkt Mitarbeiter seines Unternehmens im Ausland befinden. Unter diesen Umständen sollten die Regierungen für die kostenlose Heimschaffung der Betroffenen Sorge tragen.

HARMONISIERUNG ERFORDERLICH

Die Schlußfolgerungen unterstreichen die Notwendigkeit einer Harmonisierung unterschiedlicher Arbeitsbedingungen, insbesondere hinsichtlich der Lenk-, Dienst- und Mindestruhezeiten sowie der Verfah-

Forts. auf Seite 6

ITF-Liste mit Kontaktpersonen für Lkw-Fahrer

Lkw-Fahrer geraten im Ausland unweigerlich immer wieder in Schwierigkeiten und würden sich dann über einen freundlichen und gut informierten Ratschlag der Gewerkschaften vor Ort freuen.

Im Geiste solcher praktischen Solidarität unternahm das ITF-Sekretariat zwei Initiativen, die vom Sektionsausschuß Straßentransport auf seiner Sitzung im Mai 1991 in Kopenhagen angeregt worden waren (vergl. **ITF-Nachrichten** Juni/Juli 1991).

Um Fahrern zu helfen, die durch Grenzblockaden an der Weiterfahrt gehindert werden, hat die ITF soeben zwei Listen von gewerkschaftlichen Kontaktpersonen veröffentlicht - die eine für Afrika, die andere für Europa. Diese Listen enthalten die Namen, Adressen und Telefonnummern von Gewerkschaftsfunktionären in den Hauptbüros der Gewerkschaften und in den Grenzbezirken in der Nähe wichtiger Transitstrecken. Sie gibt auch über die Sprachkenntnisse der Funktionäre Aufschluß, damit die Fahrer sich an jemanden wenden können, mit dem sie eine gemeinsame Sprache sprechen.

Die Liste wurde an die der ITF angeschlossenen Straßentransportarbeitergewerkschaften verschickt, die sie an ihre Mitglieder weiterleiten sollen, von denen viele sicherlich schon einmal am eigenen Leib erfahren haben, was es heißt, tagelang an einer Grenze festzusitzen.

Ende Januar sprach der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers mit Vertretern der Internationalen Straßentransport-Union (IRU) über Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern, um die durch Grenzblockaden verursachten Probleme auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die IRU erklärte sich dazu bereit, die ITF rechtzeitig vor möglichen Engpässen zu warnen, damit sie diese Informationen an die angeschlossenen Gewerkschaften weitergeben kann. Im Gegenzug hat die ITF die ihr angeschlossenen Straßentransportarbeitergewerkschaften in Afrika und Europa gebeten, das Sekretariat über geplante Aktionen zu unterrichten, die zu Verzögerungen an Grenzübergängen führen könnten, um ihrerseits die IRU zu informieren.

Ähnliche Listen mit Kontaktpersonen ebenfalls für Europa und Afrika getrennt wurden vom Sekretariat als Hilfe für Berufsfahrer zusammengestellt, die im Ausland dringend Rechtsbeistand oder ärztliche Betreuung benötigen.

Eine Reihe von Gewerkschaften bietet ausländischen Gewerkschaftsmitgliedern bereits Unterstützung an, sei es ohne jede Vorbedingung oder auf Basis der Gegenseitigkeit. Ziel der neuen Initiative der ITF ist es, solche Hilfsangebote auszuweiten und zu systematisieren.

Die Kontaktadressen stammen aus verschiedenen Teilen aller größeren europäischen Länder (einschließlich Rumänien, das Namen und Adressen von mehr als 40 Funktionären im ganzen Land angegeben hat) und drei afrikanische Länder.

Die beiden Listen im Gepäck sollten Fahrern im grenzüberschreitenden Verkehr die zusätzliche Gewißheit geben, daß im Falle unerwarteter Probleme ein Telefonanruf genügt, und schon ist Hilfe unterwegs.

... Arbeitgeberpflichten gegenüber MitarbeiterInnen im Ausland

Forts. von Seite 5

ren zu ihrer Kontrolle bei angestellten ebenso wie bei selbständigen Fahrern. Im Falle der Kabotage sind die Vorschriften des Landes einzuhalten, in dem die Kabotage ausgeführt wird. Gefahrguttransporte sollten immer in Übereinstimmung mit UN-Normen ausgeführt werden. Zur Gewährleistung der Kompetenz von Arbeitnehmern im Gefahrguttransport soll die Schaffung eines internationalen Systems für die Ausbildung und die Vergabe von Befähigungsnachweisen angestrebt werden.

Die Schlußfolgerungen bezeichnen es als Pflicht der Arbeitgeber in der Verkehrswirtschaft, die ihre Mitarbeiter auf Auslandsfahrten einsetzen, für angemessenen Versicherungsschutz und die Bereitstellung hinreichender schriftlicher Informationen zu sorgen, damit die betreffenden Arbeitnehmer den Praktiken der Länder, in denen sie tätig sind, entsprechen können.

Ein äußerst wichtiger Punkt ist die Forderung, die besonders schwierige Situation von Arbeitnehmern zu berücksichtigen, die sich im Ausland gegen den Vorwurf eines Verstoßes gegen Gesetze

oder Vorschriften verteidigen müssen. Die Betroffenen sollten nicht in Untersuchungshaft genommen werden, weil sie z. B. eine Kautions oder ein Bußgeld nicht bezahlen können. Im Interesse der Arbeitnehmer müssen die staatlichen Behörden verstärkt für die Sicherheit von Fahrzeug- und Schiffsbesatzungen während des Transits sowie an Orten Sorge tragen, an denen Ruhezeiten an Bord verbracht werden. Während sich moderne Kommunikationstechnologien in mancherlei Hinsicht positiv auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebs auswirken, eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen mit sich bringen und das Gefühl der Isolation in gewissem Umfang verringern können, sind Maßnahmen erforderlich, um einen Mißbrauch zu verhindern und zu gewährleisten, daß den betroffenen Arbeitnehmern Einsicht in die auf ihre Person bezogenen Daten gewährt wird. Schließlich sollte ein angemessener Sozialschutz die Deckung aller Kosten gewährleisten, die im Falle einer Erkrankung bzw. eines Arbeitsunfalls entstehen, und die Heimkehrung von Arbeitnehmern aus gesundheitlichen Gründen bzw. im Todesfall muß garantiert sein. Der Anspruch auf notärztliche Behandlung einschließlich dem Transport zur

nächstgelegenen geeigneten medizinischen Einrichtung darf an keine Bedingungen geknüpft sein. Während der Beratungen über die Schlußfolgerungen fungierte ITF-Präsident Jim Hunter (Kanada), der zum Vorsitzenden der Arbeitnehmergruppe gewählt wurde, als Sprecher der Arbeitnehmerseite. Der von der Arbeitnehmerseite gestellte Stellvertretende Konferenzleiter war ITF-Vizepräsident Ricardo Perez aus Argentinien, der auch in dem mit der Erarbeitung der Entschlüsse befaßten Planungsausschuß als Sprecher der Arbeitnehmerseite auftrat. Sekretär der Arbeitnehmerseite war der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers, der im Anschluß an die Sitzung erklärte: "Die vorliegenden Ergebnisse machen deutlich, daß ein dreigliedriges Herangehen an Probleme durchaus positive Lösungen hervorbringen kann. Die nächste Aufgabe der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften besteht nun darin, diese Schlußfolgerungen in Form konkreter Bestimmungen in den entsprechenden internationalen Übereinkommen zur Regelung des Binnenverkehrs umzusetzen, damit sie auch von praktischem Nutzen für unsere Mitglieder sind."

Tschechoslowakische Gewerkschaften geschlossen gegen Streckenstillegungen

Verärgert reagieren Eisenbahnergewerkschaften in der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik auf Pläne des staatlichen Eisenbahnunternehmens UR CSD für die Stilllegung einer Reihe unrentabler Strecken.

In scharf formulierten Erklärungen verurteilten der Gewerkschaftsbund der Eisenbahner der Tschechoslowakei (U OSZ) und die Föderation der Lokomotivführer - beide Mitglieder der ITF - im letzten Monat den Kniefall der Regierung vor dem Druck ausländischer Interessen und die kurzfristige Politik der Zentralkommission der Eisenbahn, mit der sie sich über die dringenden Schutzinteressen der bereits heute überlasteten Umwelt hinwegsetzt.

In den Augen der Gewerkschaften erfordert die zunehmende Bedeutung der CSFR als Transitland die Modernisierung und den Ausbau des Eisenbahnnetzes, nicht das Gegenteil.

Nur ein technisch hochentwickeltes Eisenbahnsystem, so die Gewerkschaften, ist für die Beförderung von Transitfrachten interessant, die andernfalls auf der Straße transportiert werden.

Statt dessen deutet alles auf eine zunehmend rückschrittliche Entwicklung bei den Bahnen hin - die Erfahrung lehrt, daß einmal stillgelegte Strecken für immer verloren sind und

Wiedergeburt der Bahn in Ostafrika

Kenia, Uganda und Tansania denken zur Zeit daran, die frühere East African Railways Corporation wieder ins Leben zu rufen. Wenn dies möglich ist, und es sieht alles danach aus - die Auflösung vor 15 Jahren erfolgte aus politischen Gründen und die Eisenbahnverwaltungen der drei Länder befürworten einen Zusammenschluß -, müßten die Importe und Exporte in der Region in Zukunft nicht mehr auf den schlecht ausgebauten Straßen befördert werden, sondern könnten auf das leistungsfähige Eisenbahnnetz verlagert werden, was dem Handel einen allseits willkommenen Anstoß geben sollte.

häufig weitere Stilllegungen nach sich ziehen.

Die Gewerkschaften zeichnen das Schreckensbild eines Landes mit todgeweihtem Eisenbahnsystem, aber überzogen mit Zehntausenden Kilometern Autobahn, die von umweltzerstörenden Autos und Lkws überfließen, und von Stadtbewohnern, die sich mit Gasmasken vor den Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs schützen.

Aber noch ist es nicht zu spät, glauben die Gewerkschaften, diese Sparmaßnahmen abzuwenden. Sie sind überzeugt, daß diese Pläne niemals ernsthaft in Erwägung gezogen worden wären, wenn sich die Entscheidungsträger über die langfristigen Konsequenzen im klaren gewesen wären.

Die Gewerkschaften befürchten, daß am falschen Platz gespart wird, wenn angesichts der schwerwiegenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Landes, die nach drastischen Lösungen rufen, Kürzungen bei den Bahnen

vorgenommen werden, die langfristig mit Gesundheitsschäden aufgrund sich zunehmend verschlechternder Luftqualität, verringerter Mobilität und drastisch zunehmender Umweltverschmutzung teuer zu stehen kommen. Die Gewerkschaften weisen darauf hin, daß andere Länder schon heute den Preis für die Vernachlässigung ihrer Bahnen zahlen. Die CSFR hingegen befindet sich in der glücklichen Lage, aus den Fehlern anderer lernen und einen anderen Weg einschlagen zu können.

Die Erklärung wurde in großer Zahl an Politiker und Bürgermeister der betroffenen Regionen verschickt und auch der Öffentlichkeit zur Kenntnis gebracht, auf deren Unterstützung die Gewerkschaften hoffen.

Die für den Umweltschutz und die Gesundheit zuständigen Regierungsstellen wurden darüber hinaus in einem besonderen Appell um Unterstützung der gemeinsamen Gewerkschaftskampagne im Interesse der Bahnen gebeten.

TODESFÄLLE

Gerhard Pohl, ehemaliger Stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), starb am 23. November im Alter von 69 Jahren. 35 Jahre lang war Pohl hauptamtlich für die GdED tätig gewesen und blieb bis zu seinem Tod ein aktives Mitglied, das manche Diskussion um gute Ideen bereicherte. Er war erster Jugendleiter der GdED und jüngster Delegierter beim Münchener Gründungskongreß des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB). Sein besonderes Interesse galt der Jugend- und der Frauenarbeit, für deren Interessen sich Pohl nach Kräften einsetzte. Ein weiterer zentraler Bereich der Gewerkschaftsarbeit, mit der er eng verbunden war, war die Mitbestimmung. Es ist zu einem großen Teil seiner Pionierarbeit zu verdanken, wenn die Eisenbahner heute aktiv an den Entscheidungsprozessen des Wirtschaftsbereichs beteiligt sind. 1981 wurde Pohl in den Geschäftsführenden Vorstand der GdED gewählt, dessen Stellvertretender Vorsitzender er 1984 wurde, bevor er im darauffolgenden Jahr in den Ruhestand trat. Auch bei der ITF war Pohl als aktives Mitglied des Sektionsausschusses Straßentransport bekannt und maßgeblich an den Vorbereitungen für den ITF-Werbezug - eines der erfolgreichsten Projekte der Sektion Eisenbahn in den vergangenen Jahren - beteiligt.

Francois Stadelin, Vorsitzender des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Europäischen Gemeinschaft und ehemaliger politischer Sekretär beim Europäischen Gewerkschaftsbund (EGB), ist vor kurzem verstorben.



Zum Jahresende 1991 legte **John Maynes** das Amt des nationalen Präsidenten der Federated Clerks' Union of Australia nieder, das er seit seiner Wahl im Jahre 1954 über 37 Jahre lang ausgefüllt hatte. Im Laufe seiner Amtszeit spielte er eine führende Rolle in der internationalen Gewerkschaftsbewegung und trug erheblich dazu bei, engere Kontakte zwischen den australischen Gewerkschaften und ihren Gewerkschaftskollegen in Asien und dem pazifischen Raum zu knüpfen. Auch in der ITF ist er als langjähriges Mitglied der Sektionsausschüsse von drei Fachsektionen - Straßentransport, Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste - bekannt. Er war der erste Australier, der 1974 in den Vorstand des Internationalen Bundes der Privatangestellten (FIET) gewählt wurde. In Australien vertrat er seine Gewerkschaft seit 1950 im australischen Gewerkschaftsdachverband ACTU und gehörte zahlreichen, mit einem breiten Spektrum von Arbeitnehmerfragen befaßten Ausschüssen und Gremien an. Maynes' Nachfolger als nationaler Präsident ist **R. Clarke**.

Barbara Shailor wurde zur Leiterin der internationalen Abteilung der US-amerikanischen International Association of Machinists and Aerospace Workers' (IAM) ernannt. Shailor, zuvor Sonderprojektbeauftragte der Gewerkschaft, wird damit Nachfolgerin von Ben Sharmans, der im August vergangenen Jahres in den Ruhestand trat. In ihrer Eigenschaft als Sonderbeauftragte - zu der sie erstmals 1978 ernannt wurde - half sie beim Aufbau der Tätigkeit der Gewerkschaft im gesetzgeberischen Bereich ebenso wie bei der Mitgliederwerbung und bemühte sich in Zusammenarbeit mit örtlichen Interessens- und Bürgerrechtsgruppen um breitere Unterstützung für grundlegende Arbeitnehmerrechte. Ihre Erfahrung als Lehrbeauftragte am IAM-Bildungszentrum Placid Harbor sowie als Koordinatorin von Bildungsprojekten für die Basismitglieder der Gewerkschaft werden ihr sicherlich zugute kommen, da den LeiterInnen der internationalen Abteilung der IAM traditionell eine wichtige Aufgabe als Referenten auf Bildungslehrgängen zukommt, insbesondere auf Seminaren für Transportarbeitergewerkschaften in Afrika. **Alex Bay**, der nach Sharmans Ausscheiden für kurze Zeit die Verantwortung für die internationale Ar-

beit der Gewerkschaft übernommen hatte, erklärte in einem Schreiben an die ITF, er werde die zahlreichen Kontakte zu ausländischen Gewerkschaftern, die er in der kurzen Zeit geknüpft habe, schmerzlich vermissen.

Sir Frank Walcott legte Ende letzten Jahres das Amt des Generalsekretärs der Barbados Workers' Union (BWU) nieder. Walcott, langjähriger Spitzenfunktionär der größten und einflußreichsten Gewerkschaft seines Landes, kann auf eine erfolgreiche Karriere sowohl in seinem Heimatland Barbados als auch auf der internationalen Bühne zurückblicken. Er ist einer der bekanntesten und angesehensten Bürger von Barbados, Senatspräsident (der Senat ist das Oberhaus des Parlaments von Barbados), ehemaliger langjähriger Präsident des Caribbean Congress of Labour - einer regionalen Gewerkschaftsorganisation mit Sitz in der Hauptstadt des Inselstaats, Bridgetown - und führendes Mitglied verschiedener nationaler Gremien, die sich mit gewerkschaftlichen Fragen und dem generellen Wohlergehen der Bürger von Barbados befassen. Auf internationaler Ebene unterstützte er die Tätigkeit der Internationalen Arbeitsorganisation ebenso wie des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften im Interesse der Transportarbeiter der Welt als Mitglied des IAO-Verwaltungsrates und des IBFG-Vorstands. Im Rahmen der ITF gewann Walcott während seiner langen Jahre als Mitglied des ITF-Sektionsausschusses der Hafentarbeiter zahlreiche gute Freunde. Als er von seinem Eintritt in den Ruhestand erfuhr, dankte ITF-Generalsekretär Harold Lewis Walcott schriftlich für all seine "Unterstützung und Solidarität" und äußerte die Hoffnung, daß sich ihre Wege in naher Zukunft wieder kreuzen würden. Neuer amtierender Generalsekretär der Gewerkschaft ist **LeRoy Trotman**.

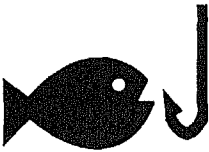
Gewerkschafter aus ganz Dänemark kamen am 28. Februar im Kopenhagener Hauptbüro der dänischen Vereinigung der nautischen Offiziere zusammen, um sich von einem der führenden Gewerkschafter Dänemarks zu verabschieden. Nur zwei Monate nach seinem 25jährigen Amtsjubiläum tritt **Knud Mols Sørensen** vom Amt des Generalsekretärs zurück in den wohlverdienten Ruhestand. Zur

Freude der der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften bleibt ihnen Sørensen jedoch vorläufig als Vorsitzender der Seeleutesektion, einer von zwei Vorsitzenden des Fair-Practices-Ausschusses und Mitglied des ITF-Vorstands erhalten, an dessen Sitzung im März er wie gewohnt teilnehmen wird. Der Empfang, mit dem Sørensens langjährige Gewerkschaftslaufbahn zu Ende ging, markierte gleichzeitig den Beginn eines neuen Kapitels in der Laufbahn des neuen Generalsekretärs der Gewerkschaft, **Peter Funch**. Funch, der im nächsten Monat seinen 54. Geburtstag feiert, ist seit 24 Jahren hauptamtlich für die Gewerkschaft tätig, davon lange Zeit als zweiter Mann nach Sørensen. Seine im Laufe der Jahre gesammelten Erfahrungen werden ihm sicher in seinem neuen Amt zugute kommen. In seinem Glückwunschschreiben bedauerte ITF-Generalsekretär Harold Lewis, daß er ihm nicht persönlich gratulieren könne, da er sich zu diesem Zeitpunkt zu einer ITF-Sitzung in Neuseeland aufhalten werde. Lewis stellte jedoch fest, daß er die Gewerkschaft bei Funch in guten Händen wisse.

Anlässlich seiner Ernennung zum königlichen Kommissar der niederländischen Provinz Gelderland legte **Jan C. Terlouw** sein Amt als Generalsekretär der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) nieder, das er in den vergangenen acht Jahren innehatte.

Jennie George ist neue Stellvertretende Sekretärin des australischen Gewerkschaftsdachverbandes ACTU und erste hauptamtliche Frau in der Organisation. Sie war früher Leiterin der gewerkschaftlichen Bildungseinrichtung, in der unter anderem die ITF-Bildungsbeauftragten für Asien und den pazifischen Raum ihre Ausbildung erhielten.

Grisha Alroi-Arloser ist Nachfolger des vor kurzem verstorbenen **Avraham Alon** im Amt des Leiters der internationalen Abteilung des israelischen Gewerkschaftsdachverbandes Histadrut. Alroi-Arloser war früher Leiter der Informationsabteilung der internationalen Abteilung bei Histadrut und bis vor kurzem Sozialattaché bei der israelischen Botschaft in Bonn.



ITF mobilisiert für wichtige Sicherheitskonferenz

Alle der ITF angeschlossenen Organisationen von Fischern sind dringendst aufgefordert, an einer im Juni in Island stattfindenden Sitzung von grundlegender Bedeutung teilzunehmen - dort wird über die künftige Form der Sicherheitsnormen für Fischereifahrzeuge entschieden.

Kaum jemand bezweifelt, daß der Sicherheitsstandard auf Fischereifahrzeugen ein Skandal ist (er ist sogar noch schlechter als in der Handelsschifffahrt). Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer kämpfen daher seit Jahren um ein internationales Übereinkommen zur Anhebung der Normen.

Mit der Verabschiedung des internationalen Übereinkommens von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen durch die Mitglieder der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) im Jahre 1977 war scheinbar ein Schritt nach vorn gemacht - dieser umfassende Vertrag befaßte sich mit fast allen Aspekten der Lebensrettung, nautischen Normen und der Ausbildung der Besatzungen.

Doch leider konnte das Übereinkommen nicht in Kraft treten, da es nicht von der erforderlichen Anzahl von Staaten mit zusammen 50 Prozent der Welttonnage bei den Fischereifahrzeugen ratifiziert wurde.

Verschiedene Staaten schlugen als Kompromiß die Erarbeitung eines "Protokolls" zu dem Übereinkommen vor, mit dem die Bestimmungen des ursprünglichen Textes abgeschwächt und damit hoffentlich eine größere Zahl von Staaten zur Ratifizierung ermuntert werden sollen. Die Begeisterung der Gewerkschaften über diesen Vorschlag hielt sich verständlicherweise in Grenzen - ihr Ziel besteht nun darin, zu retten, was zu retten ist.

Den schwersten Eingriff in die Bestimmungen des Übereinkommens stellt die im Protokoll vorgesehene Einschränkung des Geltungsbereichs des Übereinkommens auf Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 45 anstelle der bisher vorgesehene 24 Meter dar.

Auf einer für Anfang 1993 geplanten Regierungskonferenz der IMO soll das Protokoll verabschiedet werden. Vom 1. bis zum 5. Juni diesen Jahres wird in Reykjavik (Island) eine Sondersitzung der IMO stattfinden, auf der ein endgültiger Entwurf zur Beratung auf der Konferenz 1993 erarbeitet werden soll.

"Da es im Rahmen der Regierungskonferenz äußerst schwierig sein wird, Änderungsanträge durchzusetzen, bietet diese Zusammenkunft die wahrscheinlich

letzte Gelegenheit, Änderungen am Entwurf des Protokolls vorzunehmen," erklärte der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander.

Selander ruft alle angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer zur Teilnahme an der Sitzung auf, sei es im Rahmen ihrer Länderdelegationen oder als akkreditierte ITF-Beobachter. Der letzte Termin für eine Zimmerreservierung in Island ist der

1. April.

Auf der Sitzung wird über eine Reihe äußerst wichtiger Fragen im Hinblick auf Geltungsbereich und Umfang der Ausnahmegenehmigungen für Schiffe mit bestimmter Länge entschieden - angeschlossene Gewerkschaften sollten sich mit dem ITF-Sekretariat in Verbindung setzen, wenn sie an der Sitzung teilnehmen können.

Zulfikar: Opposition übt heftige Kritik an britischem Minister

Im Februar übte die Sprecherin für Schiffsfahrtsfragen der oppositionellen britischen Labour-Partei, Joan Walley, angesichts der Katastrophen, in die in jüngerer Zeit mehrere Fischereifahrzeuge in britischen Gewässern verwickelt waren, heftige Kritik an der Regierung.

Mit Bezug auf den Zusammenstoß zwischen dem britischen Fangschiff *Wilhelmina J* und dem in Zypern registrierten Tanker *Zulfikar* sowie der "Fahrerflucht" nach einem Unfall, an dem das Fangschiff *Ocean Hound* beteiligt war (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober und Dezember 1991), bezeichnete Walley die Haltung der Regierung als "grundsätzlich falsch".

"Die Regierung sollte sich einmal eingehend mit der Fangtätigkeit und der Schiffsfahrtsicherheit in britischen Gewässern auseinandersetzen und überprüfen, inwieweit wir durch das internationale Seerecht und unsere eigenen Gesetze zur Regelung der Handelsschifffahrt in unserer Fähigkeit eingeschränkt werden, Strafverfolgungsmaßnahmen gegen ausländische Reeder einzuleiten," fügte sie hinzu.

Bereits im Dezember hatte Walley in einem Schreiben an den britischen Schiffsfahrtsminister Patrick McLoughlin ihre Beunruhigung über die *Zulfikar*-Tragödie, bei der sechs Menschen ums Leben kamen, zum Ausdruck gebracht.

Sie äußerte Zweifel im Zusammenhang mit dem Freispruch des Kapitäns und des zweiten Offiziers der *Zulfikar* durch eine zypriotische Untersuchungskommission - in ihren Worten "eine Schande" - und wies darauf hin, daß die kleine Besatzung, die sich zum Zeitpunkt des Unfalls an Bord befand, einen Verstoß gegen die an sich schon nicht sehr strikten zypriotischen Vorschriften darstellte.

"Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß die Hauptanklagepunkte gegen den Kapitän und den zweiten Offizier der

Zulfikar auf dem Vorwurf unterlassener Hilfeleistung im Anschluß an einen Unfall beruhten. In Zypern gilt dies als Verstoß gegen das Verkehrsstrafrecht, das mit dem Entzug der Fahrerlaubnis bestraft wird," erklärte sie.

Die gegen die zypriotische Regierung erhobenen Vorwürfe, sie nehme das Problem nicht ernst genug, gelten in gleicher Weise aber auch für McLoughlin.

In seinem Antwortschreiben an Walley vom 28. Januar schließt er sich zwar ihrer Kritik an dem Verstoß gegen zypriotische Besatzungsvorschriften an Bord der *Zulfikar* an, scheint jedoch weiterhin der Überzeugung zu sein, daß eine zuständige Behörde (ein "ordnungsgemäß einberufenes zypriotisches Gericht") mit der Untersuchung betraut war.

McLoughlins Antwort zum Thema *Ocean Hound*, die im August 1991 im Ärmelkanal untergegangen war, nachdem sie von einem wesentlich größeren Schiff überrannt wurde, war ebenso erbaulich.

Seinen Angaben zufolge gibt es neben den Radaraufzeichnungen der Küstenwache weitere Beweismittel. Auf die Bitte Walleys, mit Rücksicht auf die Hinterbliebenen die Möglichkeiten für eine Hebung des Wracks aus humanitären Gründen zu prüfen, erwiderte er:

"Die *Ocean Hound* ist nicht das einzige Fischereifahrzeug, bei dessen Untergang in den vergangenen Monaten Menschen ums Leben kamen. Selbst wenn ihre Hebung gefahrlos möglich wäre, wäre dies nicht zu rechtfertigen, ohne auch die anderen Schiffe zu heben."

Wenn tatsächlich so viele Fangschiffe untergehen, dann wäre es doch sicherlich angebracht, umgehend auf Walleys Forderung nach einer Überprüfung der Schiffsfahrtsicherheit in britischen Gewässern einzugehen!?!

Fischereiarbeitergewerkschaft in der GUS wird Vollmitglied der ITF

Mit der endgültigen Erfüllung aller Beitrittsformalitäten durch die Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft (FIWU) hat sich die Zahl der der ITF angeschlossenen Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft auf einen Schlag vervierfacht.

Die FIWU ist ein aufgrund von Neuwahlen und Aktionen an der Gewerkschaftsbasis aus der alten, kommunistisch kontrollierten sowjetischen Gewerkschaft hervorgegangener Zusammenschluß von Gewerkschaften in der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS).

Die Entscheidung für eine konföderative Struktur war in der FIWU, die sich lange für die Demokratisierung des ehemaligen kommunistischen Systems eingesetzt hatte, schon vor der Auflösung der UdSSR gefallen. Der ITF-Vorstand hatte ihrem

Beitrittsgesuch im März 1991 stattgegeben - inzwischen sind alle Formalitäten (einschließlich der Zahlung der Mitgliedsbeiträge für die ersten sechs Monate) erfüllt.

Bereits 1990 nahm die Gewerkschaft als Beobachter an der ITF-Sektionskonferenz der Fischer in London teil. Sie hat das ITF-Fischereibulletin ins Russische übersetzen lassen und es an ihre Mitglieder verteilt und blickt der weiteren Zusammenarbeit mit der ITF voller Tatendrang entgegen.

Während des mißglückten Putschversuchs vom August in der damals noch existierenden UdSSR ergriff die Gewerkschaft unverzüglich gegen die Putschisten Stellung (während sich viele andere Gewerkschaftsorganisationen in Schweigen hüllten). In einer Erklärung sprach sich die FIWU für die Demokratie und gegen den Einsatz militärischer Macht aus. Sie forder-

te alle Organisationen der Bevölkerung auf, sich dem Putsch entgegenzustellen.

Außerdem erklärte die FIWU schriftlich ihren offiziellen Austritt aus der inzwischen praktisch funktionsunfähig gewordenen "Internationalen Verkehrsgewerkschaft", der vom Weltgewerkschaftsbund kontrollierten Organisation mit Sitz in Ungarn, die sich früher als Konkurrenz zur ITF betrachtete. In dem Schreiben heißt es:

"Unsere während der letzten Jahre unserer Mitarbeit in der IVG unternommen Bemühungen um eine Reform dieser Organisation entsprechend den Erfordernissen unserer Zeit und im Interesse der Zukunft der internationalen Gewerkschaftsbewegung waren offensichtlich umsonst."

FREMDENVERKEHRSDIENSTE

Gewerkschaftsboykott gegen US-Hotel

Seit mehr als zwei Jahren kämpfen die Mitarbeiter des Parc-55-Hotels in San Francisco (USA) um die Anerkennung ihrer Gewerkschaft als Kollektivverhandlungspartner. Im Rahmen der Gewerkschaftskampagne werden Kundengebungen abgehalten, Boykotte organisiert und Streikposten aufgestellt - bei einem Sitzstreik im Hotel wurden 92 Teilnehmer verhaftet.

Die örtliche Organisation (Local 2) der der ITF angeschlossenen Hotel Employees and Restaurant Employees Union organisiert etwa 12.000 Angestellte in Hotels, Restaurants und Klubs in San Francisco und ist damit die größte Gewerkschaft im privatwirtschaftlichen Sektor der Stadt.

Ein hoher Anteil ihrer Mitglieder rekrutiert sich aus den zahlreichen in San Francisco lebenden Bevölkerungsminderheiten, die zu den am schlechtesten bezahlten und am wenigsten geschützten Arbeitnehmern der Vereinigten Staaten zählen.

Ohne einen gewerkschaftlichen Kollektivvertrag kann von Arbeitsplatzsicherheit und Leistungen für ärztliche bzw. zahnärztliche Versorgung oder Gesundheitsvorsorge praktisch nicht die Rede sein. Dank ihrer Organisationsarbeit konnte die Gewerkschaft die Bedingungen im Laufe der Jahre verbessern. In jüngster Zeit allerdings zeigen sich neueröffnete Luxus-hotels in der Stadt entschlossen, sich die Gewerkschaften vom Hals zu halten.

Local 2 begann am 7. Juni 1989 mit einer

Mitgliederwerbekampagne im Parc-55-Hotel. Die Geschäftsleitung reagierte mit Drohungen gegen alle Mitarbeiter, die Kontakte zur Gewerkschaft hatten - Wachleute verfolgten die Gewerkschafter auf Schritt und Tritt. Bis September 1989 war jedoch die Mehrheit der Beschäftigten im Parc-55-Hotel der Gewerkschaft beigetreten.

Dies bedeutete allerdings keineswegs das Ende der Einschüchterungskampagne der Geschäftsleitung.

Im Dezember 1990 verfügte die Geschäftsführung eine drastische Kürzung ihrer Beiträge zur Krankenversicherung und Altersversorgung der Hotelangestellten.

Beim Nationalen Amt für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen (NLRB) sind zur Zeit wegen verschiedener Gesetzesverstöße mehr als 80 Verfahren gegen das Hotel anhängig. Zeugen berichteten der Untersuchungskommission des NLRB von Drohungen gegen Mitarbeiter, Verhören, illegaler Überwachungstätigkeit und versuchter Bestechung von seiten der Hotelleitung.

Das NLRB hält diese Verstöße für so schwerwiegend, daß faire Gewerkschaftswahlen nicht möglich sind. Es forderte die Hotelleitung daher zur Aufnahme von Vertragsverhandlung mit der Gewerkschaft auf. Ein richterliches Urteil in dem Fall steht noch aus.

Unterdessen ist es den Arbeitnehmern

gelingen, die Stadt zum Boykott des Parc-55-Hotel zu bewegen. Ihre Kampagne wird von zahlreichen führenden Persönlichkeiten des städtischen Lebens, Kommunal- und Bundespolitikern ebenso wie Spitzenfunktionären der Gewerkschaften und örtlichen Interessensgruppen unterstützt.

Die Gewerkschaft erklärt: "Bis heute wurde vor allem das örtliche Geschäft des Hotels stark beeinträchtigt, doch langsam beginnt sich der Boykott auch auf das landesweite Geschäft mit der Ausrichtung von Konferenzen auszuwirken. Die Liste der Boykottbefürworter wächst täglich an."

Ein regelmäßiger Kunde des Parc-55-Hotels ist British Airways, deren fliegendes Personal in dem Hotel übernachtet.

Ein Vertreter der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft des Kabinenpersonals in der britischen TGWU erklärt: "Wir respektieren und unterstützen den Kampf der Mitarbeiter des Parc-55-Hotels. Unsere Mitglieder gehen davon aus, daß sie nicht zur Mißachtung der Streikposten gezwungen werden ... Unsere eigene Gewerkschaft ist in London an einem ähnlichen Streik bei einem Hotel der gleichen gewerkschaftsfeindlich eingestellten Eigentümer beteiligt. Wir können nicht so tun, als ob uns dieser Arbeitskonflikt nichts angeht. Wir hoffen, daß BA Druck auf das Unternehmen ausübt, damit es Verhandlungen über eine Lösung des Konflikts aufnimmt."



Fusionsgespräche zwischen BA und KLM gescheitert

Am 27. Februar wurden die Gespräche über einen geplanten Zusammenschluß zwischen British Airways und KLM Royal Dutch Airlines ergebnislos abgebrochen.

Seit Oktober vergangenen Jahres war intensiv über die Schaffung der mächtigsten Fluggesellschaft Europas und des weltweit größten Luftfrachtcarriers verhandelt worden.

Die über die möglichen Auswirkungen eines Zusammenschlusses für Arbeitsplätze und Bedingungen bei den beiden Unternehmen beunruhigten britischen und niederländischen Gewerkschaften, die schließlich auf einer Sitzung im Dezember im ITF-Hauptbüro über abgestimmte Reaktionen der Gewerkschaften berieten (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992), wurden über den Inhalt der Gespräche völlig im unklaren gelassen. Alle vorhandenen Informationen wurden auch an die der ITF angeschlossenen Luftfahrtge-

werkschaften in den USA weitergeleitet, da von dem Zusammenschluß, wäre er zustande gekommen, auch die US-Fluggesellschaft North West Air betroffen gewesen wäre. KLM hält bereits einen 20%igen Aktienanteil an der Fluggesellschaft mit Sitz in Minneapolis, BA bemüht sich zur Zeit um den Erwerb eines Aktienpakets von 29 Prozent.

Während die Verhandlungen über den strukturellen Rahmen des geplanten Bündnisses schon weit fortgeschritten waren, konnten sich die beiden Fluggesellschaften nicht über ihren jeweiligen Anteil an der Holdinggesellschaft einigen. An dieser Frage scheiterten die Gespräche.

Die Aushandlung der Einzelheiten eines Zusammenschlusses zwischen Unternehmen aus unterschiedlichen Ländern bis ins letzte Detail ist besonders in einem von komplexen nationalen und internationalen Vorschriften regulierten Wirtschaftsbe-

reich wie diesem äußerst schwierig. Im vorliegenden Fall waren die Probleme bei der Erarbeitung eines finanziellen Rahmens für den gemeinsamen Betrieb der beiden Unternehmen letztlich unüberwindbar.

Doch trotz des jüngsten Fehlschlags - nachdem bereits zuvor ein geplanter Zusammenschluß mit Sabena, an dem ebenfalls KLM und BA beteiligt waren, gescheitert war - sind beide Fluggesellschaften noch immer von den Vorzügen der internationalen Zusammenarbeit überzeugt. Sowohl KLM als auch BA erwirtschaften zur Zeit beachtliche Gewinne, die sie anderen Fluggesellschaften als mögliche Partner attraktiv erscheinen lassen sollten. Auch die Wiederaufnahme der jetzt gescheiterten Fusionsverhandlungen wird von informierten Kreisen aus dem Wirtschaftsbe-

Erster ITF-Bildungslehrgang in Mali

Eine Reise nach Westafrika führte den ITF-Regionalvertreter für Afrika, Ben Udogwu, im vergangenen November nach Mali, wo er am ersten ITF-Bildungsseminar in diesem Land teilnahm.

Erste Kontakte zwischen der ITF und diesem französischsprachigen Land Westafrikas kamen 1982 zustande, als Udogwu und ein führendes Mitglied der Luftfahrtgewerkschaft in Togo, Kokou Fantognon (inzwischen ITF-Koordinator für das französischsprachige Afrika) mit Spitzenfunktionären der Luftfahrtgewerkschaft von Mali zusammentrafen. Die Gewerkschaft zeigte starkes Interesse an einem Beitritt zur ITF, doch ließ das politische Klima dies nicht zu. Erst im Januar 1991 konnte die Gewerkschaft - offizieller Name: Abteilung Aeronautik (SSA) - im Schoß der ITF willkommen geheißen werden.

Das ursprünglich auf einen Teilnehmerkreis von 25 Personen ausgelegte Seminar mußte um fünf zusätzliche Teilnehmer erweitert werden - ein Zeichen des äußerst regen Interesses, das es bei den Gewerk-

schaftsmitgliedern geweckt hatte. Die Teilnehmer kamen aus Timbuktu, Gao, Mopti, Kai und Nioro, und auch einem Mitglied der Gewerkschaft bei Air Afrique in Bamako wurde die Teilnahme ermöglicht.

Die SSA ist eine von sechs großen landesweiten Transportarbeiterföderationen und so ist es nicht erstaunlich, daß der erste Tag des Seminars viele bekannte Gesichter anlockte: Anwesend waren u. a. Verkehrsminister Tchekoura Doubia sowie der Generalsekretär des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes UNTM, Bakari Karembe, der gleichzeitig Generalsekretär der Transportarbeiterföderation ist. Beide Organisationen waren aktiv an der Vorbereitung des Seminars beteiligt.

Auf der Eröffnungsveranstaltung am 23. November dankte SSA-Generalsekretär Oumar Dicko der ITF für die Ausrichtung des Seminars, das nach seinen Worten eine historische Geste darstellte. Der Verkehrsminister zeigte sich ebenfalls begeistert und sprach von dem Seminar als "hervorragendem Solidaritätsbeweis für die SSA".

Gegenstand des Seminars waren u. a. Diskussionen über grundlegende Gewerkschaftsrechte und die Rolle des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes sowie Geschichte, Struktur und Tätigkeit der ITF in Afrika. Darüber hinaus befaßten sich die Teilnehmer mit einer Reihe fachspezifischer Themen wie Gesundheit und Sicherheit, Unfallverhütungsmaßnahmen und internationale Übereinkommen in der Luftverkehrswirtschaft.

Oumar Dicko, der gleichzeitig der Bildungsabteilung der UNTM vorsteht, leitete ein Team erfahrener Referenten, dem u. a. Ben Udogwu und Kokou Fantognon angehörten.

In seinem Bericht über das Seminar verwies Udogwu auf den offenbar großen Einfluß, den die SSA trotz ihrer relativ geringen Mitgliederzahl hat, und unterstrich die Dankbarkeit der Teilnehmer für diese Gelegenheit zu Diskussionen über Fragen von wirklichem Interesse für die Gewerkschaften in einem offenen politischen Klima.

Europäische Gewerkschaften planen koordinierte Kollektivverhandlungen

Vor dem Hintergrund der Liberalisierung der Luftverkehrswirtschaft und der wachsenden internationalen Zusammenarbeit zwischen den Fluggesellschaften müssen die Luftfahrtgewerkschaften in den europäischen Ländern dringend auf eine Koordinierung ihrer Kollektivverhandlungsstrategien hinarbeiten.

So lautete eine der Schlußfolgerungen einer Sitzung von Luftfahrtgewerkschaften aus 13 europäischen Ländern, die am 18. Februar in Brüssel stattfand. Die gemeinsam von der ITF und dem "Brüsseler Ausschuß" organisierte Konferenz sollte den Gewerkschaftsmitgliedern des paritätischen EG-Ausschusses für Luftverkehr (JCCA) vor allem die Gelegenheit zur Vorbereitung auf eine Plenarsitzung des Ausschusses am folgenden Tage geben. Gleichzeitig bot sie jedoch auch den Rahmen für eine erste Diskussion über die Eröffnung einer europäischen Dimension bei den Kollektivverhandlungen, die bisher ausschließlich auf nationaler Ebene geführt werden.

ÄNDERUNGEN AN DER FÜHRUNGSSPITZE

Die Sitzungsteilnehmer würdigten die Arbeit von Manfred Hölzel von der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) aus der Bundesrepublik Deutschland, der seit dessen Einrichtung im Jahre 1990 das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden des Paritätischen Ausschusses innehatte. Er verläßt seine Gewerkschaft, um die Position des Arbeitsdirektors bei der Berliner Flughafengesellschaft anzutreten. Die Sitzungsteilnehmer wählten René Valladon von der französischen Gewerkschaft FO zum neuen stellvertretenden Vorsitzenden und Manfred Maertzke von der Gewerkschaft ÖTV zum Nachfolger Hölzels im Büro des Paritätischen Ausschusses. Nach einer ausführlichen Diskussion über die Arbeitsweise des Paritätischen Ausschusses wurde vereinbart, daß ITF und Brüsseler Ausschuß für eine bessere Unterrichtung der Mitglieder über die Tätigkeit des Büros und der verschiedenen Arbeitsgruppen des Paritätischen Ausschusses Sorge tragen sollten.

FLUGZEITEN

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär David Cockroft erstattete ausführlich Bericht über den Fortgang der Diskussionen in der heiklen Frage der Flug- und Dienstzeitbegrenzungen (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992). Auf einer in der vorangegangenen Woche einberufenen Arbeitsgruppensitzung hatte der Vertreter der Arbeitgeber dem jüngsten vorliegenden Entwurf (in dem die Forderungen der Fluggesellschaften zu 90

Prozent erfüllt wurden) "zu starke Linkslastigkeit" vorgeworfen. Nach Protesten der Gewerkschaften gegen diese Wahl nahm er den Ausdruck zurück und ersetzte ihn durch "extremistisch".

Kurz gesagt, es waren weder Anzeichen einer gewissen Flexibilität noch der Wunsch nach einem für beide Seiten akzeptablen Kompromiß zu erkennen. Die Gewerkschaften des Flugdeck- ebenso wie des Kabinenpersonals seien sich in ihrer völligen Ablehnung des vorliegenden Entwurfs (der von der gemeinsamen Luftfahrtbehörde JAA erarbeitet wurde) einig und drängten nun auf eine Zusammenkunft mit dem für Verkehr zuständigen Kommissionsmitglied Karel van Miert, um ihm ihre Position im einzelnen darzulegen. In der Zwischenzeit wurden die anwesenden Gewerkschaften aufgefordert, bei ihren nationalstaatlichen Regierungen vorzusprechen, um auf diesem Wege zu versuchen, Einfluß auf den Entscheidungsprozeß innerhalb der JAA zu nehmen.

LIZENZIERUNG

Die Beratungen in der Lizenzierungsfrage machten wesentlich bessere Fortschritte. Die zuständige Arbeitsgruppe habe sich auf ihren Sitzungen sowohl mit der Lizenzierung des Flugdeckpersonals als auch der Bodenwartungsingenieure befaßt. In beiden Fragen werde sie zu erneuten Beratungen zusammenzutreten, sobald die zur Zeit bei der JAA in Arbeit befindlichen Entwürfe vorlägen. Weitere Sitzungen zur Lizenzierung der Flugleiter, des Kabinenpersonals und anderer Berufsgruppen des Bodenpersonals seien geplant. Diese sollten auch die Notwendigkeit einheitlicher europäischer Lizenzierungs- und/oder Ausbildungsnormen prüfen.

DRITTES PAKET

Viel Zeit widmeten die Gewerkschaften auf ihrer Sitzung (ebenso wie das JCCA-Plenum am folgenden Tag) der detaillierten Beratung über den Vorschlag der Kommission für ein "Drittes Paket" von Liberalisierungsmaßnahmen im Luftverkehr. Das Ziel, nach Möglichkeit zu einer gemeinsamen Position mit den Arbeitgebern zu gelangen, wurde erneut bekräftigt, wobei die Gewerkschaften jedoch nachdrücklich darauf hinwiesen, daß jede derartige Erklärung unzweideutig festhalten müsse, daß eine Liberalisierung ohne gleichzeitige Harmonisierung im sozialen Bereich nicht akzeptabel sei. Das größte Problem bei der Erarbeitung einer gemeinsamen Erklärung war eine Annäherung der Positionen der existierenden Linienfluggesellschaften (die ihre augen-

blicklichen Märkte erhalten möchten und lediglich an ein bißchen mehr Wettbewerb untereinander interessiert sind), der Charterfluggesellschaften (die sich die Rosinen aus dem Geschäft der Linienfluggesellschaften herauspicken möchten) und der Regionallfluggesellschaften (die nur ihre Ruhe wollen). Auf der Sitzung der Gewerkschaftsseite wurde außerdem eine von der ITF und dem Brüsseler Ausschuß gemeinsam erstellte Zusammenfassung der Position der Gewerkschaften offiziell bestätigt und eine von der spanischen Gewerkschaft FETCOMAR vorgelegte Entschliebung ähnlichen Inhalts zur Kenntnis genommen. Falls sich der Ministerrat über die Forderungen der Gewerkschaften nach schrittweiser Einführung der Liberalisierungsmaßnahmen hinwegsetzen sollte, waren sich die Sitzungsteilnehmer darüber einig, daß direktere Aktionen von Gewerkschaftsseite in Betracht gezogen werden müßten.

PLENUM DES PARITÄTISCHEN AUSSCHUSSES

Die am 18. Februar angesprochenen Fragen standen im Rahmen der Plenarsitzung am 19. Februar erneut zur Diskussion. Zur Flugzeit gab die Kommission zu verstehen, daß sie sich noch immer auf eine gemeinsame Stellungnahme Wert lege, ihre Geduld jedoch langsam zu Ende sei. Mit oder ohne Zustimmung des Paritätischen Ausschusses werde sie spätestens im Sommer einen Vorschlag unterbreiten. In der Lizenzierungsfrage wurde die Einrichtung einer Arbeitsgruppe beschlossen, die sich mit den Fluglotsen befassen soll. Nach einer ausführlichen Diskussion über das dritte Paket sowie dem Hinweis, daß der Rat eine Entscheidung über das Paket für seine Sitzung am 26./27. März anstrebt, beauftragte der Ausschuß das Büro mit der Erarbeitung eines gemeinsamen Textes, der die Bereiche, in denen Einigkeit besteht, hervorheben soll. Die Kommission erntete scharfe Kritik, weil sie den Paritätischen Ausschuß erst nach Veröffentlichung ihrer Vorschläge konsultiert hatte.

Das Plenum des JCCA befaßte sich außerdem mit den Beziehungen zwischen JAA und Europäischer Gemeinschaft, Strahlenschutz für das fliegende Personal sowie dem Thema Flughäfen und Umwelt. Der ursprünglich gegen den heftigen Widerstand der Arbeitgeber eingerichtete Paritätische Ausschuß hat sich inzwischen zu einem wichtigen und angesehenen Forum entwickelt, in dem Vertreter der Arbeitgeber- ebenso wie der Gewerkschaftsseite offen, aber immer konstruktiv über die Zukunft des Wirtschaftsbereichs beraten können.

Flugzeugabsturz in Schweden: Kabinenpersonal als Lebensretter

Gut, daß sich Eva Björnemark (siehe Foto) an Bord der MD-81 der SAS befand, die am 27. Dezember vom Stockholmer Flughafen Arlanda startete. Innerhalb von fünf Minuten nach dem Start mußte das Flugzeug in einem Waldstück notlanden.

Alle 129 Fluggäste an Bord überlebten. Eva war für diesen Flug als Purser eingeteilt. Daneben war sie in den vergangenen vier Jahren die oberste Sicherheitsbeauftragte ihrer Gewerkschaft für das SAS-Kabinenpersonal und hatte erst im November an einem Ausbildungslehrgang für Flugzeugunglücke teilgenommen. Im vergangenen Frühjahr hatte sie einen von ihrer Gewerkschaft, der der ITF angeschlossenen HTF, organisierten Lehrgang über die Untersuchung von Unfällen absolviert. Nach 23 Jahren im Flugdienst, in denen sie nicht einen einzigen Vorfall miterlebt hatte, hätte sich Eva sicherlich nicht träumen lassen, daß sie ihre Kenntnisse nun so bald an den Mann - und an die Frau - bringen müßte.

Sie beschreibt, wie die Maschine kurz nach dem Start zu vibrieren begann: "Es klang, als ob Steine in einer Waschmaschine herumgeschleudert würden. So etwas habe ich noch nie erlebt. Ich dachte, so, das war's."

Die Tür zum Cockpit wurde geöffnet und Eva konnte den Flugkapitän sehen und mit ihm reden. Auch er konnte ihr nicht sagen, was los war. Er griff nach der Notfall-Checkliste. Doch es blieb keine Zeit mehr, sie durchzugehen, und er bereitete unverzüglich die Notlandung vor.

In diesen kritischen Sekunden bemühte sich Eva, eine Panik unter den Fluggästen zu verhindern und gab ihnen die Anweisung "ruhig bleiben, nach vorne beugen und die Arme um die Knie legen", während das Flugzeug zwischen den Bäumen zur Landung auf dem gefrorenen Boden eines verschneiten Feldes ansetzte. Mit dieser Warnung bewahrte sie zahlreiche Passagiere vor größeren Verletzungen.

Eva selbst erlitt mehrere Rippen- und Halswirbelbrüche. Es dauerte lange, bevor die Rettungsdienste den Ort des Geschehens erreichten (Eva wurde erst nach fünf Stunden ins Krankenhaus eingeliefert).

Eva und andere Mitglieder des Kabinenpersonals taten ihr möglichstes, um die Fluggäste vor dem Erfrieren zu schützen, indem sie sie in Decken und Kissen hüllten, leisteten Erste Hilfe und beruhigten die Passagiere, bis Hilfe kam.



Die lebenswichtigen Sicherheitsaufgaben des Kabinenpersonals werden bei der offiziellen Untersuchung der Ursachen für die Notlandung der SAS-Maschine MD-81 am 27. Dezember 1991 in Gottröra in der Nähe des schwedischen Flughafens Arlanda sicherlich nicht in Frage stehen. Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft HTF wird im Untersuchungsausschuß durch die Expertin für Kabinensicherheit, Agneta Dahlqvist, oberste Sicherheitsbeauftragte bei der Fluggesellschaft Scanair, und Ulla Bolter, Vorsitzende des HTF-Ausschusses für Kabinensicherheit, vertreten sein. Ulla Bolter befaßt sich seit vielen Jahren mit den Sicherheitsaufgaben des Kabinenpersonals und vertrat die ITF in einer von der gemeinsamen Luftfahrtbehörde JAA eingerichteten Studiengruppe für die Betriebsvorschriften für das Kabinenpersonal.

Umgestaltung des Cockpit im A320 angeordnet

Auf Anweisung der französischen Regierung muß Airbus Industrie, das europäische Konsortium für den Flugzeugbau mit Sitz in Toulouse, Modifikationen an zwei Kontrollanzeigen im Cockpit des A320 vornehmen.

Damit reagiert die französische Regierung auf die Veröffentlichung eines ersten vorläufigen Berichts über den Absturz eines Airbus A320 der Air Inter am 20. Januar während des Landeanflugs auf den Flughafen von Straßburg.

Zwar benennen die Mitglieder der unabhängigen Untersuchungskommission nicht die Ursache des Absturzes, doch könnten die Computeranzeigen durch Änderungen an der Cockpitgestaltung für die Piloten übersichtlicher gemacht werden und es ihnen dadurch erleichtern, in einer Notsituation richtig zu reagieren.

Konkret zeigte sich die Untersuchungskommission besorgt über die Darstellung der Anflugverfahren auf dem Bildschirm. Im Augenblick können die Piloten sehr leicht die Anzeige für den Gleitpfad (der

als Winkel in Grad angegeben wird) mit der Anzeige für die Sinkrate verwechseln.

Die zweite Empfehlung des Berichts, wonach alle Verkehrsmaschinen mit Bodenannäherungs-Warngeräten ausgerüstet sein sollten, wurde vom französischen Verkehrsminister Paul Quilès bereits aufgegriffen. Er forderte die französische Luftfahrtbehörde auf, zu gewährleisten, daß alle französischen Fluggesellschaften bis Juni dieses Jahres diese Warngeräte installieren.

In ihrer dritten und letzten Empfehlung fordert die Untersuchungskommission eine Überprüfung der Anordnung des "Crash-Senders" im Airbus A320 durch Airbus Industrie.

Bei der Unglücksmaschine war der Sender in der Nase des Flugzeugs installiert und wurde beim Aufprall zerstört. Dies hatte zur Folge, daß die Rettungsmannschaften das Flugzeug erst nach vier Stunden erreichten. Bis dahin war ein Teil der Überlebenden des Unglücks ihren Verletzungen erlegen.

Die Luftverkehrswirtschaft in Mittel- und Osteuropa und der GUS

Welche Folgen hat die Auflösung der Sowjetunion in die 11 unabhängigen Staaten der neugegründeten GUS und die Baltenrepubliken für Aeroflot, die größte Fluggesellschaft der Welt? Im Jahre 1990 beförderte Aeroflot knapp 138 Millionen Fluggäste zum größten Teil im inländischen Flugverkehr.

Im internationalen Flugbetrieb erwirtschaftete sie Einnahmen in Höhe von 2,4 Mrd. US-Dollar.

Im Juni 1991 wurde die in Moskau angesiedelte Abteilung Internationaler Reiseverkehr mit der Rußland-Abteilung von Aeroflot zu einer neuen Produktions- und Vertriebsorganisation (PKO) verschmolzen. Die neue Fluggesellschaft wird möglicherweise unter dem Namen Aeroflot International firmieren. PKO kontrolliert die Moskauer Flughäfen, über die 83 Prozent des internationalen Flugverkehrs abgewickelt werden - eine willkommene Deviseneinnahmequelle.

Der PKO gehören 24 internationale Fluggesellschaften der Baltenländer und der GUS-Staaten an, von denen elf allein ihren Sitz in der russischen Föderation haben. Die meisten ehemaligen Abteilungen der Aeroflot werden vorläufig im Rahmen geltender bilateraler Abkommen weiter unter altem Banner auf internationalen Strecken tätig sein. Ausgenommen hiervon sind die Staaten des Baltikums. Verbindungen zwischen den einzelnen Republiken werden nicht als internationaler Flugverkehr angesehen. Unklarheiten bestehen noch in vielen Bereichen, wie z. B. in der Frage, wem die Maschinen gehören. Dies könnte zu Streitigkeiten führen. Die 24 Fluggesellschaften kontrollieren jedoch ihr eigenes Anlagevermögen und unterzeichnen eigene Absprachen über Gemeinschaftsunternehmen und Bündnisse mit Fluggesellschaften von außerhalb der GUS.

Im Mai 1991 unterzeichnete **Finnair** den Vertrag über ein Gemeinschaftsunternehmen mit der ehemaligen Abteilung St. Petersburg der Aeroflot. **British Airways** schloß einen Vertrag über ein Gemeinschaftsunternehmen mit Aeroflot in Moskau. **Byelorussian Airlines** haben mit **Aer Lingus** eine strategische Absprache über Anschlußflüge von Shannon nach New York getroffen. **Lufthansa** zeigt

ebenso Interesse an einem Gemeinschaftsunternehmen mit Teilen von Aeroflot.

Die Baltenstaaten haben offiziell eigene, unabhängige nationale Fluggesellschaften gegründet: **Estonia Air**, **Baltic International** und **Lithuanian Airlines**.



Diese letztgenannte Fluggesellschaft, an der auch zwei finnische Konsortien beteiligt sind, hat einen Kooperationsvertrag mit der schwedischen **Sterling Airways** geschlossen. Eine in Texas ansässige Unternehmensgruppe hält einen Minderheitsanteil an **Baltic International** und bemüht sich um die Übernahme des 30% igen Anteils der Aeroflot, der sich früher in der Hand des inzwischen aufgelösten sowjetischen Ministeriums für Zivilluftfahrt befand.

Eine weitere neue nationale Fluggesellschaft ist die **Adria Airways** der vor kurzem von der Europäischen Gemeinschaft diplomatisch anerkannten neuen Republik Slowenien.

COMPASS GIBT AUF

Compass Airlines, die einzige aus der Entregulierung in Australien hervorgegangene neue Fluggesellschaft, ist unter ihren Schulden in Höhe von 112,3 Mio. US-Dollar zusammengebrochen. Sie mußte nach einem erbitterten Preiskrieg mit den beiden führenden inländischen Fluggesellschaften **Ansett** und **Australian** aufgeben. Ihr Zusammenbruch veranlaßte die Regierung zu einer gründlichen Überprüfung ihrer Entregulierungspolitik.

Nach Übernahme von 520 Mio. US-Dollar Schulden der **Philippine Airlines** hat die philippinische Regierung die Fluggesellschaft nun verkauft. Ein Konsortium unter der Führung der **AB Capital and Investment Corporation** erhielt auf einer Auktion den Zuschlag für einen 67% igen Aktienanteil an der Fluggesellschaft. Ein führendes Mitglied des Konsortiums ist **Antonio Cojuanco**, ein Cousin von Präsidentin **Aquino**. Die philippinische Regierung stimmte ferner dem Verkauf von zehn Prozent der Aktien an den Sultan von Brunei zu.

Korean Airlines wehrt sich gegen das von der Regierung verhängte Verbot der Anschaffung neuer Maschinen. Die Regierung sieht im Flugzeugimport eine der Hauptursachen für das Handelsdefizit in Höhe von 9 Mrd. US-Dollar.

LATEINAMERIKA

Nach der Übernahme von **PanAm** Strecken durch **UAL** kontrollieren **American Airlines** und **UAL** nunmehr als die Hälfte des Luftverkehrs zwischen den USA und Lateinamerika. Die lateinamerikanischen Fluggesellschaften reagieren darauf mit der Gründung strategischer Bündnisse.

Die in El Salvador ansässige **Taca** hat Minderheitsanteile an **Aviateca** (Guatemala), **Aeronica** (Nicaragua), **Lacsa** (Costa Rica) und **Sahsa** (Honduras) übernommen. Die brasilianische **Vasp** bemüht sich um ein Bündnis mit **Transbrasil** und ist auch an **Aeroperu** sowie **Plun** (Uruguay) herangetreten. Mit einer Streikprotestierten im Februar die Mitarbeiter von **Aeronica** gegen die Privatisierung und den Verkauf von 49 Prozent der Fluggesellschaftsaktien an **Taca**. Alle Flüge im In- und Ausland kamen zum Erliegen. Die Gewerkschaft bei der Fluggesellschaft, **Sindicato de Aeronica**, fordert die Einhaltung der Regierungszusagen hinsichtlich der Arbeitsplatzsicherheit.

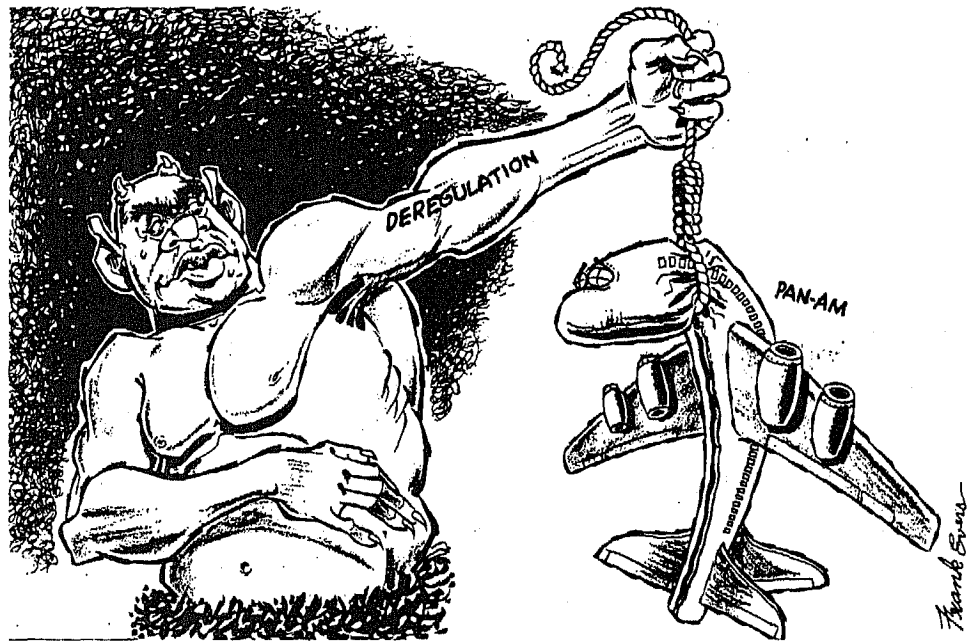
Gewerkschaften reagieren auf PanAm-Zusammenbruch

Vor sechsundvierzig Jahren, am 4. September 1945, wurde mit der Unterzeichnung des ersten Kollektivvertrages mit einer Fluggesellschaft (für das Bodenpersonal der Pan American World Airlines) die Abteilung Luftverkehr der der ITF angeschlossenen Transport Workers' Union in den Vereinigten Staaten geboren. Bald folgten Verträge mit PanAm auch für das Kabinenpersonal und die Bordingenieure. Von dieser Grundlage ausgehend dehnte die TWU ihre Abteilung Luftverkehr rasch auch auf American Airlines sowie viele andere Verhandlungseinheiten bei anderen Fluggesellschaften aus.

Am 4. Dezember 1991 stellte PanAm den Betrieb ein. Nur wenige Monate zuvor war bei Eastern Airlines, einer weiteren Fluggesellschaft, deren Mitarbeiter die TWU lange Jahre vertreten hatte, der Schlußstrich gezogen worden.

Nach Angaben der TWU wurden ihre Bemühungen im Zusammenhang mit einem geplanten Projekt, das mit Hilfe von Investitionen von DynAir und der Hafen- und Flughafenbehörde die Vergabe von Aktien der Wartungsstation auf dem John-F.-Kennedy-Flughafen an die Mitarbeiter vorsah, von Delta Airlines sabotiert, die zuvor zugesagt hatte, eine Umstrukturierung bei PanAm zu finanzieren und zu unterstützen. Mit Hilfe dieses Plans waren vorläufige Aufträge gesichert worden, mit deren Hilfe Mitte Januar 1.600 Arbeitsplätze gerettet werden sollten. John Kerrigan, Leiter der Abteilung Luftverkehr bei der TWU erklärt:

„Delta hat sich unseren Anstrengungen von Anfang an widersetzt. Die Fluggesellschaft gab zu verstehen, daß ein von der



TWU unterstütztes Unternehmen für sie nicht akzeptabel sei. Statt dessen bot Delta einem Vertragsunternehmen Arbeit an, das an einer Zusammenarbeit mit uns interessiert war, jedoch die Wahl eines anderen Standortes zur Bedingung machte. Delta erklärte dem Vertragsunternehmen, daß die TWU nicht als Retter von Arbeitsplätzen erscheinen dürfe. Wir setzen unsere Bemühungen trotzdem fort, doch sind unsere Pläne erschwert worden, und auch die Erfolgsaussichten sind gesunken.“

Die TWU ist auch besorgt, daß andere Fluggesellschaften, die PanAm-Strecken

übernommen haben, zwar ehemalige PanAm-Mitarbeiter übernehmen könnten, aber nur, wenn diese nicht Mitglieder der TWU sind.

*Die Aussichten für die ehemaligen PanAm-Mitarbeiter, in den Genuß der ihnen zustehenden Abfindungszahlungen, medizinischen Leistungen, Urlaubsgelder usw. zu kommen, sind äußerst gering. Chief Executive Officer Tom Plaskett hingegen erhielt eine Abfindung in Höhe von 1,25 Mio. US-Dollar. Sein Nachfolger, Russel Rax, erhielt nach weniger als dreimonatiger Tätigkeit 700.000 US-Dollar ausbezahlt.

IAO verurteilt die Regierung Paraguays

Die IAO hat die Regierung Paraguays wegen ihrer Untätigkeit im Zusammenhang mit einer vom IBFG mit Unterstützung der ITF im Namen verschiedener MitarbeiterInnen des Kabinenpersonals in Paraguay eingereichten Beschwerde verurteilt.

Der bei der IAO mit der Nummer 1546 registrierte Fall bezieht sich auf Ereignisse im Dezember 1989, als die nationale Fluggesellschaft Líneas Aéreas Paraguays der Vereinigung der Flugbegleiter Paraguays (APAV) die Anerkennung als Kollektivverhandlungspartner verweigerte. Vier Mitglieder des Vorstands der Gewerkschaft - Antonio Garcia, Ralf Gehre, René Salamon und Francisco Montanaro - wurden trotz ihrer langjährigen Berufserfahrung von 12 Jahren und darüber und ihrer relativ hochgestellten Positionen in den

Bodendienst versetzt. Als sie gegen diese Versetzung Einspruch erheben wollten, wurden sie von den Obersten und Brigadegenerälen, die die Fluggesellschaft leiten, wegen „Befehlsverweigerung“ entlassen.

Andere Mitarbeiter versuchte die Fluggesellschaft zum Austritt aus der Gewerkschaft zu zwingen. Nach Meinung der APAV will sich die Fluggesellschaft der Gewerkschaft entledigen, die sich über die Verletzung gesetzlicher Vorschriften zur Regelung der Arbeitsbedingungen beklagt. Z. B. werden die Flugzeugbesatzungen auf Linienflügen von 14 Stunden Dauer nicht ausgewechselt; Dienstzeiten können bis zu 40 Stunden betragen. Es gibt weder eine Krankenversicherung noch eine Lebensversicherung oder einen Kollektivvertrag.

Nachdem er 20 Monate lang vergeb-

lich auf eine Antwort der Regierung Paraguays gewartet hatte, befaßte sich der IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit schließlich trotz fehlender Stellungnahme von Regierungsseite mit der Beschwerde.

Der Ausschuß kam zu dem Schluß, daß die Regierung Paraguays gegen Übereinkommen 98, Artikel 1 verstößt, mit dem die Arbeitnehmer vor Diskriminierung wegen Gewerkschaftsmitgliedschaft geschützt werden sollen:

„... und fordert die Regierung auf, mit Hilfe der notwendigen Maßnahmen zu gewährleisten, daß Líneas Aéreas Paraguays die vier betroffenen Spitzenfunktionäre der Gewerkschaft unverzüglich wieder einstellen, und den Ausschuß über alle Entwicklungen in diesem Zusammenhang auf dem laufenden zu halten.“

Indische Gewerkschaften gegen Privatisierung

Indische Gewerkschaften üben heftige Kritik an der jüngsten Entscheidung der indischen Regierung, Air India und Indian Airlines zu privatisieren.

Die Kritik wurde formuliert in einem Dokument, das von 31 führenden Gewerkschaftern aus der Zivilluftfahrt im Rahmen eines von der ITF vom 23. bis zum 26. Januar 1992 in Bombay organisierten Seminars über "Soziale und arbeitsmarktpolitische Konsequenzen der Privatisierungspolitik in der indischen Zivilluftfahrt" erstellt wurde, und dem indischen Ministerpräsidenten Narasimha Rao in einem Schreiben zugeschiedt.

In dem Schreiben heißt es: "Die (gewerkschaftlichen) Spitzenfunktionäre gaben ihrer grundsätzlichen Ablehnung gegenüber einer Privatisierung Ausdruck, die die Armen und die Mittelschicht in noch größeres Elend stürzen, einigen wenigen die Taschen füllen und unsere nationale Souveränität untergraben würde. Die Gewinnerorientierung des privaten Sektors wird letztendlich nicht nur die Interessen der Verbraucher beeinträchtigen, sondern auch eine einseitige wirtschaftliche Entwicklung zur Folge haben, die langfristig zu regionalen Ungleichgewichten und einer weiteren Stärkung regionaler Eigeninteressen führen wird."

Nach Meinung der Gewerkschaften verabschiedete die indische Regierung ihre Privatisierungsprogramme unter dem Druck der Weltbank und des Internationalen Währungsfonds, obwohl erwiesen sei, daß die Privatisierung in den Entwicklungsländern bisher noch nirgends ihre selbstgesetzten Ziel erreichen konnte. Insbesondere habe die Erfahrung in Indien gezeigt, daß die Privatisierung weder sachkundiges Management noch umfangreiche neue Investitionen garantieren können. Vielmehr sei die indische Privatwirtschaft weitgehend von der Finanzierung durch den öffentlichen Sektor abhängig.

Andererseits, stellen die Gewerkschaften fest, bedeutet die Privatisierung von

Fluggesellschaften aller Voraussicht nach, daß den Gewinnen Vorrang vor der Dienstleistungsqualität eingeräumt wird, das Sicherheitsniveau sinkt und die Stabilität des Wirtschaftsbereichs gefährdet wird.

Auch das Scheitern von Flugtaxidiensten in Indien stimmt wenig optimistisch hinsichtlich der Zukunft unrentabler Inlandstrecken. Diese würden mit großer Wahrscheinlichkeit ohne Rücksicht auf gemeinwirtschaftliche Bedürfnisse eingestellt. Diese Frage ist angesichts der in

werkschafter in der Zivilluftfahrt fanden in Indien neben dem Seminar in Bombay noch eine Reihe weiterer regionaler Lehrgänge zum Thema Privatisierung und Übertragung von Dienstleistungen auf Vertragsunternehmen in der Zivilluftfahrt sowie zur Verbesserung der Kommunikationsfähigkeit der Gewerkschafter statt. An sieben "Ausbildungslagern" nahmen mehr als 200 aktive Gewerkschaftsmitglieder aus Bombay, Kalkutta, Delhi und Madras teil. Es handelte sich dabei um Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt aus

"... die Privatisierung von Fluggesellschaften bedeutet aller Voraussicht nach, daß den Gewinnen Vorrang vor der Dienstleistungsqualität eingeräumt wird, das Sicherheitsniveau sinkt und die Stabilität des Wirtschaftsbereichs gefährdet wird."

Indien herrschenden regionalen Spannungen von großer Bedeutung.

Die Gewerkschaften weisen darauf hin, daß mit der Übertragung von Fluggesellschaftsdiensten auf private Vertragsunternehmen bereits eine schleichende Privatisierung zu verzeichnen sei. Bereits heute ist die indische Luftverkehrswirtschaft in den Bereichen Avionik, Flugzeugtechnik und Flugsicherung ausschließlich auf ausländische Technologien angewiesen, und eine Privatisierung würde die völlige Kontrolle der Flugdienste durch ausländische Unternehmen bedeuten.

Im Rahmen des von der ITF betreuten Ausbildungsprogramms für führende Ge-

allen Bereichen - von den Mitarbeitern der Gepäckabfertigung bis zu Technikern und Piloten bei Air India, Indian Airlines, Vayudoot, Pawan Hans und ausländischen Fluggesellschaften ebenso wie Mitarbeitern der nationalen und der internationalen Flughafenbehörden.

Ein Ergebnis der Lehrgänge waren unverzüglich aufgenommene Bemühungen um eine verbesserte Koordinierung zwischen den indischen Luftfahrtgewerkschaften sowie ein Programm zur Verbesserung der Bildungsarbeit der einzelnen Gewerkschaften.

Air Panama kündigt Kollektivverträge

Die nach der US-Invasion vom Dezember 1989 eingesetzte neue Regierung Panamas betreibt die Privatisierung der staatlichen Fluggesellschaft Air Panama.

Wie ein potentieller Käufer, der Präsident der Aeronautical Industries in Panama, Manfredi, erklärt:

"Eigentlich kostet Air Panama gar nichts. Die Regierung sucht jemanden, der die aufgelaufenen Schulden in Höhe von etwa 8 Mio. US-Dollar, größtenteils alte Rechnungen für Wartungsarbeiten, übernimmt. Alles andere bleibt dem Käufer überlassen und würde z. B. Kosten in Höhe von 6,8 bis 7 Mio. US-Dollar bedeuten, die durch die Beendigung aller Beschäftigungsverträge entstehen. Dies würden wir aus zweierlei Gründen ausdrücklich empfehlen: Einmal würde es die Kündigung von drei Kollektivverträgen mit Gewerkschaften bedeuten, und zum zweiten beschäftigt das Unternehmen im Augenblick zu viele Mitarbeiter. Air Panama könnte auch mit lediglich der Hälfte der augenblicklichen Belegschaft arbeiten."

Im Dezember 1991 akzeptierte die Regierung das Angebot eines Unternehmenskonsortium aus Panama, das lediglich 3,5 Mio. US-Dollar als Abfindung an die 316 ehemaligen Mitarbeiter zahlen mußte. Von diesen werden nur 160 von der neuen Geschäftsleitung bei Air Panama übernommen.



HAFENARBEITER

Mit bezahlten Schlägertrupps gegen Hafentarbeiter

In den vergangenen Monaten sahen sich Hafentarbeiter in Nigeria gewalttätigen Übergriffen von seiten der Hafentarbeitgeber ausgesetzt.

Im August 1991 konnte die der ITF angeschlossene Dock Workers' Union of Nigeria eine Lohnerhöhung durchsetzen, durch die sich die Löhne aller Hafentarbeiter in nigerianischen Häfen verdoppelten.

Einige Hafentarbeitgeber beschlossen daraufhin, diesen Erfolg durch die Aufnahme einer gegen die Gewerkschaft gerichteten Destabilisierungskampagne zu nichte zu machen.

„Am 14. August stellten sie einfach ein paar bezahlte Schlägertrupps ein und belagerten die beiden Häfen von Lagos ... Die Hafentarbeiter wurden bedroht und vom Hafengelände geprügelt. Damit wollten sie Chaos verursachen, die Gewerkschaft in Verruf bringen und den Entzug ihrer Anerkennung als Kollektivverhandlungspartner erreichen,“ erklärte der ITF-Regionalvertreter für Afrika, Ben Udogwu.

Die bezahlten Schlägertrupps waren mit Plakaten gegen eine Anhebung der Gewerkschaftsbeiträge ausgerüstet, die tatsächlich gestiegen waren, wenn auch um weit weniger als die Löhne.

Als sich der Einmarsch in den Hafen zu einer blutigen Schlägerei entwickelte, wurde deutlich, daß die Schläger im Einverständnis mit der Polizei und Beamten des Verkehrsministeriums handelten.

Zwei Tage lang kontrollierten die bezahlten Banden die beiden Häfen von Lagos. Entgegen aller Erwartungen gelang es den Spitzenfunktionären der Hafentarbeitergewerkschaft, die Gewalt unter Kontrolle zu halten.

Das stillschweigende Einverständnis der Regierung in dieser Angelegenheit wurde scheinbar bestätigt, als die Behörden einen Treuhänder einsetzten, der im Zusammenhang mit der Beitragsfrage die Satzungen der Gewerkschaft überprüfen und Neuwahlen der Gewerkschaftsführung organisieren sollte. Obwohl Neuwahlen nicht erforderlich waren (laut den Satzungen hätten sie erst 1993 angestanden), beschlossen der Generalsekretär der Gewerkschaft, Jonas Abam, und Gewerkschaftspräsident Ogunleye, sich der Ernennung des Treuhänders nicht zu widersetzen.

Doch die Situation verschlechterte sich weiter.

„Mehr als 2.000 registrierte Hafentarbeiter wurden aus den Häfen verjagt und ihre Arbeitsplätze von den Schlägern übernommen,“ berichteten die der ITF angeschlossenen nigerianischen Gewerkschaften

in einem Schreiben von Ende Januar.

„Ein einziger Bevollmächtigter hat die Kontrolle über das Sekretariat der nigerianischen Hafentarbeitergewerkschaft übernommen. Alle Gewerkschaftsfunktionäre wurden aus dem Sekretariat vertrieben, alle Organe der Gewerkschaft aufgelöst, was der Auflösung der Gewerkschaft selber gleichkommt,“ fügten sie hinzu.

In einem Schreiben an den nigerianischen Staatspräsidenten General Ibrahim B. Babangida protestierte der Stellvertretende ITF-Generalsekretär David Cockroft gegen diese Maßnahmen.

„Die ITF gibt den Bemühungen der Dockworkers' Union of Nigeria, die Ar-

beitsplätze ihrer Mitglieder zu schützen, ihre volle Unterstützung. Die offensichtlich von den Ministerien der Regierung unterstützten Aktionen der Hafentarbeitgeber stehen in offenem Widerspruch zu international anerkannten Normen, wie sie in den Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) festgeschrieben sind. Für die ITF und ihre vier Millionen Mitglieder weltweit ist dies eine äußerst ernstzunehmende Situation,“ erklärte Cockroft.

Die der ITF angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften wurden per Rundschreiben gebeten, gleichfalls ihrem Protest Ausdruck zu geben.

Hafentarbeiter an der US-Westküste machen mobil

Hafentarbeiter in allen Häfen an der Westküste der USA beteiligten sich am 17. Februar an einer eindrucksvollen eintägigen Demonstration.

Mit einer Gewerkschaftskundgebung in Wilmington/Los Angeles protestierten mehr als 4.000 in der der ITF angeschlossenen International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) organisierte Hafentarbeiter gegen die Aufnahme der Geschäftstätigkeit des neuen Vertrags-

unternehmens Southern Pacific Lines (SP) am 11. Februar. SP hatte mehr als 300 in den Containerumladezentren der Häfen von Los Angeles und Long Beach beschäftigte ILWU-Mitglieder entlassen.

Chilenische Docker fordern Arbeitsplatzsicherheit

In der der ITF angeschlossenen chilenischen Gewerkschaftskonföderation COMACH organisierte Hafentarbeiter klagten sich in einem Schreiben an die ITF über die jüngsten Entwicklungen in der Hafentarwirtschaft ihres Landes.

Während der Diktatur unter General Pinochet wurden die Kollektivverhandlungsrechte der registrierten Hafentarbeiter, Facharbeiter und Gewerkschaften schrittweise eingeschränkt bzw. völlig aufgehoben, während der zunehmende Containereinsatz weitreichende Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen hatte.

Die Gewerkschaften sind nun darüber enttäuscht, daß die neue demokratische Regierung trotz der tatkräftigen Unterstützung der Gewerkschaften für den Übergang zur Demokratie unter Präsident Patricio Aylwin, nicht mehr zur Wiederherstellung ihrer Rechte unternimmt.

Hafenreform in Kolumbien

Kolumbianische Hafentarbeiter protestieren gegen die willkürliche Kündigung von Arbeitsverträgen und die rasch voranschreitende Umstrukturierung in den Häfen.

Der kolumbianische Gewerkschaftsdachverband Confederación de Trabajadores de Colombia (CTC) unterrichtete die ITF im Januar schriftlich über Regierungserlaß Nr. 035, der die Liquidierung des staatlichen Hafenunternehmens vorsieht und ein neues System unter Ausschluß der Gewerkschaften einführt. Unter dem neuen System werden Rentenansprüche, Trennungsgelder und andere Nebenleistungen abgeschafft.

Als Vorbereitung für umfassende Streikaktionen organisierten die Hafentarbeiter im Vorfeld der Einführung dieser Maßnahmen begrenzte Arbeitsniederlegungen.

„Dieser willkürliche Beschluß der Regierung verstößt gegen die Verfassung, das Arbeitsrecht und die Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation,“ erklärte ein Sprecher der CTC.



Skandalöse Unfallstatistiken belegen: Gefährlichste Register in Panama und Zypern

1991 war die höchste Zahl an Schiffsuntergängen der vergangenen Jahre zu verzeichnen. Spitzenreiter der Statistik sind weiterhin die Billigflaggenregister.

Jüngst veröffentlichte Zahlen des Institute of London Underwriters (ILU - ein Zusammenschluß von Rückversicherern) für Schiffe mit 500 BRT oder darüber zeigen, daß 1991 182 Schiffe mit 1.708.464 BRT untergingen. Dies ist eine Zunahme von mehr als 30 Prozent bei der Anzahl der Schiffe bzw. 40 Prozent bei der Tonnage gegenüber 1990.

Die ILU-Statistiken für Schiffsunglücke 1991 sollten zur Pflichtlektüre für diejenigen Kreise der internationalen Schifffahrtswirtschaft erklärt werden, die sich weiterhin selbstgefällig über Fragen nach der Sicherheit von Schiffen und den offensichtlichen Zusammenhang mit Billigflaggenregistern hinwegsetzen.

Die Tonnageverluste erreichten 1991 einen neuen Höchststand gegenüber den bisherigen Rekordjahren 1979 und 1980. Viele Untergänge waren damals direkt auf eine Serie von Tankerexplosionen zurückzuführen - ein Problem, das nach Angaben der Rückversicherer gelöst werden konnte, indem sie auf dem Einbau von Inertgasystemen bestanden:

„Im Gegensatz zu 1979 und 1980 lag 1991 keine so einzigartige Ursache für die Untergänge vor, die sich vielmehr gleichmäßig auf alle Schiffstypen verteilten,“ heißt es im ILU-Bericht 1991.

Es gibt allerdings Hinweise auf eine „langfristige Verringerung der Sicherheit bei Massengutfrachtern“, und das ILU fordert „Maßnahmen zur Absenkung der Zahl der Untergänge von Massengutfrachtern; anderenfalls wird sich diese Zahl voraussichtlich weiter erhöhen.“

Das ILU identifiziert als größte Problemfälle die wohlbekanntesten Billigflaggenstaaten. Von den untergegangenen Schiffen war die größte Anzahl unter der Billigflagge Panamas, die zweitgrößte Anzahl in Zypern registriert (vergl. Kasten - in Zypern hat sich damit die Zahl der Schiffsunglücke erhöht und so der voreiligen Behauptung bestimmter Kreise, die Situation im zypriotischen Register verbessere sich, die Grundlage entzogen):

„Die Hälfte der untergegangenen Tonnage fuhr unter sechs Flaggen, die jeweils den Verlust von mehr als neun Schiffen zu verzeichnen hatten. Mit einem Anteil von zusammengenommen etwa einem Viertel an der Gesamtzahl der Untergänge konn-

Schiffsuntergänge insgesamt 1991 nach Nationalität*

ITF-Billigflaggen

Antigua und Barbuda	1	996
Bahamas	5	76.608
Zypern	17	229.782
Honduras	6	11.983
Libanon	1	1.598
Liberia	5	145.421
Malta	12	96.647
Panama	26	238.513
St. Vincent	6	18.671
Sri Lanka	1	2.751
Vanuatu	1	896
Insgesamt	81	823.866
Weltweit	182	1.708.464
Billigflaggen - Prozentanteil weltweit	44,5	48,2

Einzelfallüberprüfung durch die ITF und Zweitregister

Hongkong	1	75.330
Norwegen	6	36.749
Philippinen	9	82.500
Singapur	3	46.901
Insgesamt	19	241.480
Prozentanteil - weltweit	10	14

*Quelle: Institute of London Underwriters (ILU), Jahresbericht und Unfallstatistiken 1991

ten Panama und Zypern ihren eigenen zweifelhaften Rekord halten ...,” erklärt das ILU.

Nach Berechnungen der ITF, bei denen die von der ITF als Billigflaggen angesehene Register zusammengezählt wurden, führen 44,5 Prozent der untergegangenen Schiffe und 48,2 Prozent der untergegangenen Tonnage unter Billigflaggen (deren Anteil an der Tonnage weltweit lediglich 30 Prozent beträgt). Weitere 10 Prozent der untergegangenen Schiffe und 14 Prozent der Tonnage stammten aus Registern, unter deren Schiffen sich ein erheblicher Minderheitsanteil von Billigflaggenschif-

fen befindet und bei denen die ITF den Status jedes Schiffes einzeln überprüft sowie aus Norwegen (mit seinem umfangreichen Zweitregister) und den Philippinen, die ihr Bareboat-Charterssystem als Billigflaggeneinrichtung benutzen.

„Die etwas optimistischere stimmende Verlustquoten von Mitte der 80er Jahre die den Eindruck erweckten, daß die Schifffahrt sicherer wird, haben sich nicht lange gehalten, und es gibt, wie bereits erwähnt, starke Hinweise darauf, daß sich diese beunruhigende Tendenz angesichts einer alternden Weltflotte weiter fortsetzen wird,“ stellt das ILU fest.

Gläsernes Klo auf der Kommandobrücke

Die Toilette auf der Kommandobrücke der unter deutscher Flagge fahrenden *Bonn Express* hat gläserne Wände, denn nachdem der Ausguck bei Nacht leider, aber ganz legal gestrichen wurde, ist der wachhabende Offizier immer im Dienst.

Das gläserne WC ist ein extremes Beispiel für die Konsequenzen, die die hartnäckigen Forderungen der deutschen Reeder nach drastischen Einsparungen beim Personal auf deutschen Schiffen und die Bereitschaft der Regierung, diesen Forderungen nachzugeben, nach sich ziehen.

Gegenüber der überregionalen bundesdeutschen Tageszeitung *Frankfurter Rundschau* beklagte Dieter Benze, Leiter der Abteilung Seeschiffahrt der Ge-

werkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), daß die Seeleute durch den Wegfall des Ausgucks bei Nacht und des Funkoffiziers, durch die Überwachung der Maschine von der Brücke und andere Einschränkungen bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit belastet werden.

Man könnte meinen, daß es sich bei der *Bonn Express* der Reederei Hapag-Lloyd mit ihren 15 Mann Besatzung um ein kleines Schiff handeln sollte, doch mit einer Länge von 233 Metern hat das Schiff Platz für 2.600 Container.

Das Experiment mit der Ein-Mann-Brücke wurde mit Zustimmung aus Bonn über den 31. Dezember 1991 hinaus verlängert. Das Verkehrsministerium verteidigt sich mit dem Argu-

ment, daß der Ein-Mann-Dienst auf der Brücke nur bei gutem Wetter erlaubt ist.

In den Augen des Verbandes deutscher Reeder allerdings erfordern verbesserte Schiffstechnik und Container weniger Menschen an Bord.

Doch Knut Schröder, ein zur Zeit auf dem Nord-Ostsee-Kanal tätiger Seelotse mit langjähriger Berufserfahrung, ist über die Entwicklungen auf der *Bonn Express* entsetzt. In seinem Protestschreiben an das Bundesverkehrsministerium heißt es:

“Das ist für mich Ausdruck von Menschenverachtung. Endlich bleibt die Produktivität auch beim Scheißen erhalten. Klarer kann man sich nicht zur unsozialen Marktwirtschaft bekennen.”

Neue Beweise im Fall Derbyshire

Durch die jüngsten Nachforschungen eines Gewerkschaftsfunktionärs im Falle der 1980 unter britischer Flagge gesunkenen *Derbyshire* hat sich der Druck auf die britische Regierung erhöht, den Untergang des Massengutfrachters erneut einer Untersuchung zu unterziehen.

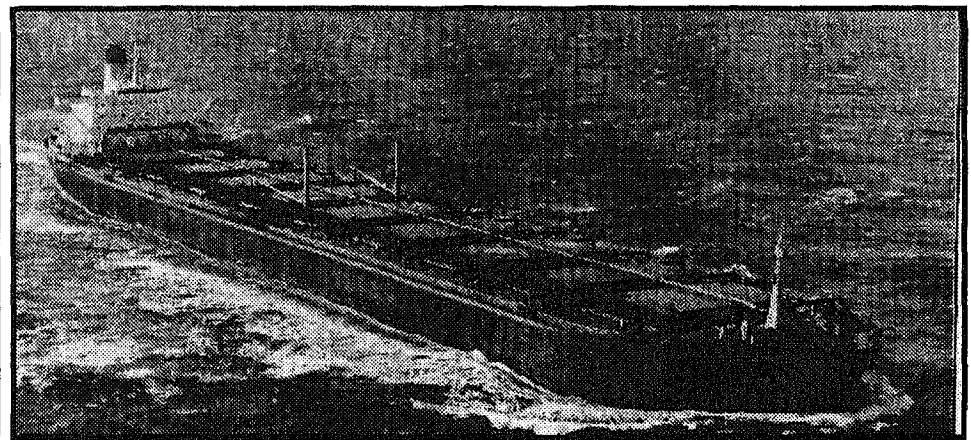
Billy Anderson, in Liverpool tätiger Funktionär der der ITF angeschlossenen britischen Rail, Maritime and Transport Union (RMT) unterstützte vom ersten Tag an die langjährige Kampagne der Angehörigen der bei dem Unglück ums Leben gekommenen Seeleute, die im Zusammenhang mit dem Untergang des Massengutfrachters Maßnahmen von seiten der Regierung fordern (vergl. **ITF-Nachrichten** September 1991).

Angehörige und Gewerkschaft sind fest davon überzeugt, daß der Untergang des Massengutfrachters auf schwerwiegende Mängel im Design zurückzuführen sind, die schließlich in Höhe von Rahmen 65 unter Deck zu einem Riß führten. Wenn dies zweifelsfrei nachzuweisen wäre, müßten umfangreiche Entschädigungen an die Familien ausgezahlt werden.

Die erste, von der Regierung 1989 mit ziemlicher Verspätung eingerichtete Untersuchungskommission kam zu dem Ergebnis, daß für den Untergang in keinem Fall Konstruktionsfehler verantwortlich gemacht werden könnten.

Dessen ungeachtet gilt es jedoch generell als erwiesen, daß sich bei allen fünf Schwesterschiffen der *Derbyshire* (*Kowloon Bridge*, *Tyne Bridge*, *Furness Bridge*, *Cast Kittiwake* und *Sir Alexander Glen* - allesamt Öl-/Massengut-/Erzfrachter) in Höhe von Rahmen 65 Schwachstellen entwickelt haben.

Inzwischen hat Billy Anderson auch die



übrigen 19 Schiffe überprüft, die im Rahmen des gleichen Auftrags von der Werft gebaut wurden. Bei allen vier eisverstärkten 32.000-Tonnen-Schiffen (*Joseph R. Smallwood*, *Frank D. Moores*, *Strait of Canso* und *Hindustan*) traten an einer Stelle, die dem Rahmen 65 bei der *Derbyshire* und ihren Schwesterschiffen entsprach, Risse auf.

Auch vier der acht zur gleichen Zeit gebauten Kombitancker weisen ähnliche Belastungssymptome auf.

In einem offenen Brief an den britischen Verkehrsminister und andere Parlaments-

abgeordnete erläutert Anderson die von ihm gesammelten neuen Beweismittel.

“Die Zahl der seit 1976 untergegangenen Öl-/Massengut-/Erzfrachter und auseinandergebrochenen Schiffe beläuft sich auf grob gesprochen 20 im Jahr. Dabei kommen häufig alle Besatzungsmitglieder unter tragischen Umständen ums Leben. Und doch scheint niemand die Fehler im Design suchen zu wollen. Wenn so etwas in der Luftfahrt oder bei irgendeinem öffentlichen Verkehrsmittel passierte, wäre der Aufschrei der Empörung nicht zu überhören.”

Australische Erzexporteure sind wählerisch

In dem Bestreben, die Zahl der Schiffsunglücke zu senken, lassen zwei führende australische Handelsunternehmen das von ihnen exportierte Eisenerz nicht von mehr als 15 Jahre alten Massengutfrachtern der Größenordnung von 100.000 bis 150.000 Tonnen transportieren.

Hamersley Iron und Broken Hill haben eine Liste der Schiffe erstellt, die zu chartern sie bereit sind, und den Reedern zu verstehen gegeben, daß sie kein mehr als 15 Jahre altes Schiff benutzen werden.

Hamersley exportiert pro Jahr 50 Mio. Tonnen Eisenerz, das ist die Hälfte des gesamten australischen Erzexports.

Einigung über Bemannung luxemburgischer Schiffe

Die der ITF angeschlossene **belgische** Transportarbeitergewerkschaft BTB, die Regierung und die Reeder einigten sich über die Beschäftigung philippinischer Seeleute auf unter der Flagge Luxemburgs fahrenden Schiffen belgischer Reeder. Die im Dezember 1990 aufgenommenen Verhandlungen nahmen ein ganzes Jahr in Anspruch. Die Reeder forderten ursprünglich das Recht, 8 Philipinos pro Schiff anzuheuern, die jetzt geschlossene Vereinbarung läßt lediglich 4 Philipinos zu. Darüber hinaus erhielt die Gewerkschaft die Zusage, daß die Besatzungsstärke auf dem Stand von Ende 1988 gehalten wird. Damit sind die Arbeitsplätze der heute beschäftigten Seeleute gesichert.



Die staatliche **karibische** West Indian Shipping Corporation (WISCO) ist offenbar bankrott. Im Dezember 1991 wurde die von WISCO gecharterte *Caricom Link* in Miami wegen ausstehender Schulden in Höhe von 98.000 US-Dollar für gemietete Container beschlagnahmt. Das Geld wurde gezahlt und das Schiff freigelassen, der Chartervertrag jedoch inzwischen aufgelöst. Auch die beiden anderen WISCO-Schiffe haben finanzielle Schwierigkeiten, während die Organisation auf Zahlungen ihrer Mitgliedstaaten in Höhe mehrerer Millionen Dollar wartet. Der gesamte Betrieb wurde nun bis auf weiteres eingestellt.

Zum ersten Mal seit 30 Jahren verzeichnet die **französische** Flagge einen Zuwachs. Die Statistiken weisen am Jahresende 1991 einen Nettozuwachs von drei Schiffen auf insgesamt 216 Schiffe auf. 1960 umfaßte die Flotte 798 Schiffe und stand an neunter Stelle der Weltrangliste. Heute steht sie auf Platz 25.

Ein Jahr nach Aufnahme seiner Tätigkeit konnte das neue autonome Register von **Hongkong** Ende letzten Jahres einen Zuwachs von 250.000 BRT melden. Es hat damit einen Stand von 6,5 Mio. BRT erreicht.

Zum Auffüllen ihrer Kasse und zur Finanzierung von Neubauten erwägt die staatliche **iranische** Tankergesellschaft NITC, ihre Tankerflotte auszuflaggen. Bei diesem Schritt will sie sich an der vor zwei Jahren erfolgten Ausflagung der sowjetischen Sovcomflot-Flotte nach Zypern orientieren: Bei einem komplizierten Geschäft unter Beteiligung norwegischer und französischer Banken sicherte sich das damalige sowjetische Schiffahrtsunternehmen Deviseneinnahmen in Form einer Rückleasevereinbarung. Eine Voraussetzung war der Abschluß von durch die ITF gebilligten Verträgen für die ausgeflaggten

Schiffe.

Zum ersten Mal seit 1987 schrumpfte die **norwegische** Flotte im vergangenen Jahr, allerdings nur um einen winzigen Bruchteil. Nach Angaben der norwegischen Reedervereinigung NSA verfügte die Flotte am 1. Januar 1992 über 1.151 Schiffe. 896 Schiffe mit insgesamt 39,2 Mio. Tonnen unterstehen dem Zweitregister NIS, ein leichter Rückgang gegenüber 39,9 Mio. Tonnen im Vorjahr. Im traditionellen Register setzte sich der unaufhaltsame Niedergang fort: Von 275 Schiffen mit weniger als zwei Millionen Tonnen im vergangenen Jahr schrumpfte es auf 255 Schiffe mit 1,6 Mio. Tonnen. Die unter ausländischer Flagge fahrende Tonnage norwegischer Reeder stieg im gleichen Zeitraum von 13 auf 13,2 Mio. Tonnen an.

Die Regierung der **Ukraine** hat eine staatliche Schiffahrtsverwaltung eingerichtet, die ihren Anteil am ehemaligen sowjetischen Schiffahrtsministerium Morflot übernimmt. Die in zehn Abteilungen untergliederte Behörde (Ukrmorflot) soll die drei großen Schiffahrtsunternehmen, die Häfen, Werften, Schiffahrtsakademien und andere Schiffahrtseinrichtungen der Ukraine kontrollieren. Sie hat ihren Hauptsitz im größten Hafen der Ukraine,

Odessa, und wird ihre Tätigkeit am 1. März aufnehmen. Die Schiffe der Ukraine fahren noch immer unter Hammer und Sichel der Flagge der alten UdSSR. Über die künftige Schiffahrtsflagge der Ukraine wurde noch nicht entschieden.

CC.OO-Verkehrssektionen schließen sich zusammen

Aufgrund einer internen Umstrukturierung ihrer Gewerkschaft sind die in der Comisiones Obreras (CC.OO) organisierten spanischen Seeleute nun auch Mitglieder der ITF.

Während die Transportarbeiterföderation FETCOMAR-CC.OO seit 1990 der ITF angehört, standen die in der selbständigen SLMM-CC.OO organisierten Seeleute außen vor.

Dann beschloß die SLMM den Zusammenschluß mit FETCOMAR, und auf dem Gewerkschaftstag der FETCOMAR Ende Februar stimmte die Organisation die Einrichtung einer neuen Abteilung für die Handelsmarine zu. Die neue Sektion wird von nun an voll an allen Aktivitäten der ITF-Seeleute mitwirken.

Australische Seeleutegewerkschaft in der ITF

Die Seamen's Union of Australia (SUA) ist inzwischen Vollmitglied der ITF.

Der Vorstand hatte dem Beitrittsgesuch der SUA bereits auf seiner Sitzung im Oktober 1991 unter Vorbehalt stattgegeben. Sie hätte ihre Vollmitgliedschaft bereits zu einem früheren Zeitpunkt aufnehmen können, wenn da nicht die Unwägbarkeiten des internationalen Postdienstes wären.

Die Schiffahrtsgewerkschaft mit ihren 6.500 Mitgliedern spielt schon seit langer Zeit eine wichtige Rolle in der ITF-Kampagne gegen die Billigflaggenschiffahrt. In Zusammenarbeit mit der seit 1971 der ITF angeschlossenen Hafnarbeitergewerkschaft WWF trug die SUA wesentlich dazu bei, daß ausgebeutete Seeleute in Australien auf wirksame Hilfe rechnen können.

Teilnahme an der nächsten IMO-Sicherheitssitzung ist WICHTIG!

Mit dem folgenden Artikel möchte Ernst Rolf Olsen von der der ITF angeschlossenen norwegischen Seeleutegewerkschaft die übrigen ITF-Gewerkschaften von der Notwendigkeit der Teilnahme an der vom 6. bis zum 10. April in London bevorstehenden Sitzung des Schifffahrtssicherheitsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) überzeugen.

Am 7. April 1990 brach an Bord des auf den Bahamas registrierten Fahrgastschiffes *Scandinavian Star* ein Feuer aus, bei dem 158 Menschen ums Leben kamen.

Im Anschluß an das Unglück erhob sich in der gesamten Schifffahrtswelt die Forderung nach Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit an Bord, um derartige Katastrophen in Zukunft zu verhindern.

Der Brand an Bord der *Scandinavian Star* machte eine ganze Reihe von Schwächen und Mängeln sowohl hinsichtlich des Schiffes als auch seiner Besatzung deutlich. Einige dieser Schwächen und Mängel beeinflussten den Ablauf der Katastrophe, von anderen wird dies angenommen, während wieder andere bei diesem konkreten Unglück wahrscheinlich keine Rolle spielten, unter anderem Umständen aber möglicherweise negative Folgen gehabt hätten.

MENSCHLICHES VERSAGEN?

Bei der Katastrophe trat menschliches Versagen in verschiedenen Formen zu Tage. Der schwerwiegendste Irrtum war die Unbedenklichkeitserklärung, die die Reeder und führende Mitarbeiter an Bord dem Schiff ausgestellt hatten, ohne dabei ausreichend auf die Sicherheit der Fahrgäste und der Besatzung oder das Arbeitsumfeld an Bord zu achten.

Auch andere Mängel und Schwachpunkte bei Schiff und Besatzung wurden im Verlauf der Katastrophe deutlich, teilweise in Zusammenhang mit den Qualifikationen usw. der Besatzungsmitglieder, teilweise aber auch bei Sicherheits- und andere Ausrüstungen an Bord des Schiffes.

Viele dieser Schwächen müssen durch die Verabschiedung neuer Anforderungen an Schiffe und Besatzungen korrigiert werden.

WEITERE MÄNGEL

Andere Schwächen und Mängel, die nicht direkt mit dem Schiff, der Besatzung oder den Reedern zu tun haben, wurden ebenfalls durch das Unglück erkennbar. Es handelte sich dabei z. B. um Mängel bei der Inspizierung von Schiff und Besatzung, Schwachstellen bei den Rettungsdiensten und Schlupflöcher in den Versicherungsbestimmungen, die die Schadensersatzansprüche von Überlebenden oder bei Schiffsunglücken verletzten Personen regeln.

Seit dem verhängnisvollen Datum befassen sich die IMO und insbesondere ihr "Unterausschuß für Brandschutz" mit der

Katastrophe, um der Schifffahrtswirtschaft die Gelegenheit zu einer Verbesserung der Sicherheit an Bord zu geben.

Die wichtigste Empfehlung bezieht sich auf den Einbau von Sprinkleranlagen in allen Wohnbereichen.

Bei Schiffsbränden wird immer wieder deutlich, daß der Einbau von Rauchdetektoren in den Wohnbereichen zwingend vorgeschrieben sein sollten, die sowohl am Standort des Detektors als auch auf der Kommandobrücke ein Alarmsignal auslösen.

Was die Inspektion und Kontrolle angeht, müssen sich die Behörden davon überzeugen, daß die Besatzung im Interesse der Sicherheit an Bord zufriedenstellende Leistungen erbringen kann. Vor allem sollten sie sich darüber vergewissern, daß Evakuierungs- und Brandschutzübungen ordnungsgemäß stattfinden, die Besatzung mit dem Schiff vertraut ist und in einem Notfall zur Zusammenarbeit fähig ist. In diesem Zusammenhang müssen die zuständigen Stellen auch prüfen, ob die Besatzungsmitglieder über ausreichende Kenntnisse einer gemeinsamen Sprache verfügen, um sich untereinander und mit den Passagieren angemessen zu verständigen.

SPRINKLERANLAGEN

Bei seiner Tätigkeit im Zusammenhang mit den oben erwähnten Anforderungen stößt der IMO-Unterausschuß für Brandschutz immer wieder auf Schwierigkeiten, die sich aus der Frage der Kostenwirksamkeit und auch aus Stabilitätsproblemen ergeben. Für die Vertreter der Besatzungen reicht dies jedoch nicht aus, um den Verzicht auf eine Verbesserung der Sicherheit an Bord für Besatzungen ebenso wie Fahrgäste zu begründen.

In der Frage der Anbringung von Rauchdetektoren in den Kabinen waren die Meinungen über den Zeitpunkt, zu dem eine solche Anforderung in Kraft treten sollte, geteilt.

Die nordischen Länder sprachen sich mit Unterstützung einer kleinen Zahl von weiteren Ländern für die Ausrüstung aller Kabinen mit Rauchdetektoren bis 1994 aus.

Andere Länder vertraten die Auffassung, daß auf mit Sprinkleranlagen in den Kabinen und Rauchdetektoren in Korridoren und Treppenaufgängen ausgerüsteten Schiffen Rauchdetektoren in den Kabinen nicht vor 1996 vorgeschrieben werden müssen.

Die Vertreter der ITF vertreten nach-

drücklich den Standpunkt, daß ein temperaturgesteuertes Sprinklersystem zwar generell nicht nur als Feuerlöschsystem, sondern auch als hitzeaktivierter automatischer Feueralarm funktioniert. Es stellt jedoch keinen angemessenen Ersatz für Rauchdetektoren dar.

Ein Feuer beginnt häufig mit einem Schwelbrand, der nicht ausreichend Hitze entwickelt, um eine temperaturgesteuerte Sprinkleranlage auszulösen. Ein längerer Schwelbrand kann jedoch erhebliche Mengen von Rauch erzeugen. Wenn man sich also ausschließlich auf die Rauchdetektoren in Korridoren und Treppenaufgängen verläßt, ohne auch die Kabinen damit auszurüsten, könnte dies den Tod von Passagieren in den Kabinen zur Folge haben.

Doch trotz dieser Argumentation fand sich keine Mehrheit für die Installation von Rauchdetektoren in den Kabinen vor 1996.

ARBEITSGRUPPE

Die Arbeitsgruppe war mit überwiegender Mehrheit der Auffassung, daß für ältere Passagierschiffe der Einbau von Sprinkleranlagen vorgeschrieben werden muß. Generell sollten alle Schiffe so rasch wie möglich mit Sprinkleranlagen ausgerüstet werden.

Die Frage bleibt jedoch offen, ab wann neue Schiffe über eine Sprinkleranlage verfügen müssen. Verschiedene Mitglieder der Arbeitsgruppe forderten eine Verknüpfung des Einbaus von Sprinkleranlagen auf bereits vorhandenen Schiffen mit den Stabilitätsanforderungen.

Für RoRo-Fähren sollten diese nach Meinung einer deutlichen Mehrheit der Arbeitsgruppenmitglieder bis spätestens 1996 verschärft werden.

Vor der Beratung des Berichts der Arbeitsgruppe im Plenum konnte man eine Reihe von Delegationen, die in der Arbeitsgruppe ein Minderheitsvotum abgegeben hatten, bei intensiven Lobbygesprächen mit Delegierten aus nicht in der Arbeitsgruppe vertretenen Ländern beobachten, um sie von ihrem eigenen Standpunkt zu überzeugen. Dies gelang ihnen auch, so daß das Minderheitsvotum der Arbeitsgruppe vom Plenum mehrheitlich übernommen wurde und nun im April auf der nächsten Sitzung des Schifffahrtssicherheitsausschusses (MSC) vorgelegt werden wird.

Der Kampf um eine Verbesserung der Sicherheit an Bord von Schiffen für Fahrgäste ebenso wie Besatzungen geht auf der nächsten MSC-Sitzung weiter. Ich hoffe daher, daß so viele ITF-Mitgliedsgewerkschaften wie möglich an der MSC-Sitzung teilnehmen werden, damit wir uns nachdrücklich für verbesserte Sicherheitsnormen für die Fahrgäste ebenso wie die Besatzungen einsetzen können.

Gestrandete Bemannung wieder daheim

Die philippinische Besatzung der unter Panama-Flagge fahrenden *Tonje Cob*, die von ihren kanadischen Reedern in **Curaçao** (Niederländische Antillen) im Stich gelassen worden war, ist inzwischen in ihre Heimat zurückgekehrt (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992). COB Shipping of Aurora/Ontario (Kanada) hatte gegenüber der ITF versichert, die neuen

Reeder würden nach Erwerb des Schiffes alle der Bemannung noch zustehenden Heuern (insgesamt 80.000 US-Dollar) auszahlen. Die Kaufinteressenten sind dazu jedoch offenbar nicht bereit, und die Bedingungen an Bord des Schiffes wurden immer schlechter - Trinkwasser, Lebensmittel und Treibstoff gingen aus. In diesem extremen Härtefall kam die Gewerkschaft der Bemannung (die philippinische

AMOSUP) für die Heimtschaffung der Seeleute auf und gab jedem von ihnen ein Taschengeld in Höhe von 100 Dollar - andernfalls wären sie buchstäblich verhungert. Das Schiff ist noch immer in Curaçao arretiert, die Bemannung wartet weiterhin auf ihre Heuern und die Reeder zeigen nach wie vor kein Interesse an ihrem Schicksal.

In **Pusan (Korea)** wurde jetzt die unter Panama-Flagge fahrende *Ocean Drama* als Sicherheit für die ihrer Besatzung zustehenden Heuernachzahlungen arretiert (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992). Die der ITF angeschlossene Föderation koreanischer Seeleutegewerkschaften (FKSU) hilft den 14 Besatzungsmitgliedern aus Burma: Die Gewerkschaft stellt Grundnahrungsmittel bereit, nachdem die Reeder in Konkurs gegangen sind und sich nicht mehr um die Bemannung kümmern. Bei der Arrestierung geht es um Heuernachzahlungen in Höhe von etwa 70.000 US-Dollar.

Der Fall der unter Panama-Flagge fahrenden *Mashco Star* (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992) konnte inzwischen geregelt werden. Verschiedene Mitglieder der indischen Bemannung hatten sich mit der Forderung nach Zahlung ausstehender

Heuern für drei Monate und ihrer Heimtschaffung an die ITF gewandt. Charles Briffa von der Abteilung Seehäfen der der ITF angeschlossenen General Workers' Union (GWU) in **Malta**, nahm sich ihrer Forderungen an. Als die Gewerkschaft Arbeitskampfmaßnahmen gegen das Schiff ankündigte, tauchte prompt ein Vertreter der britischen Reederei zu Verhand-

Sri Lanka abgeschlossenen Heuervertrag der ausdrücklich den Anspruch der Bemannung auf Winterkleidung festhält. Die ITF wurde alarmiert, als das Schiff sich von Antwerpen nach Hamburg auf den Weg machte. Das Schiff hatte Notverpflegung im Werte von 7.780 US-Dollar an Bord genommen - davon sollten 19 Besatzungsmitglieder drei Monate lang leben - und an

die Seeleute waren insgesamt 20.000 US-Dollar ausbezahlt worden, um sie ruhig zu halten. Der Essenszuschuss wurde für die Mannschaftsdienstgrade aus Sri Lanka auf 4,50 US-Dollar pro Tag festgesetzt, die griechische Offiziere erhielten 7,50 US-Dollar. Die *Gill* lief am 19. Januar in Hamburg ein. Bei Außentemperaturen von minus 10 Grad war alles auf dem Schiff gefroren. "Habt ihr jemals erlebt, dass eine Bemannung bei solchem Wette-



lungen auf. Die Seeleute erhielten schließlich einen Betrag in Höhe von 10.727 US-Dollar zuzüglich Reisekostenerstattung für zwei Tage ausgezahlt. Am 13. Januar wurden sie auf Kosten der Reeder von Malta in ihre Heimat zurückgeflogen.

ITF-Inspektor Ali Memon war geschockt über die Bedingungen an Bord der in St. Vincent registrierten *Gill*, die Mitte Januar in **Hamburg** (Bundesrepublik Deutschland) einlief. Nicht genug damit, daß den Seeleuten aus Sri Lanka seit fünf Monaten ihre niedrigen (noch unter der IAO-Norm liegenden) Heuern nicht mehr ausgezahlt worden waren - ihre Lebensmittelvorräte gingen zur Neige, das Wasser war aufgebraucht und Winterkleidung hatten sie schon gar nicht. Das von Griechenland aus betriebene Billigflaggenship deutscher Reeder hatte den Hafen von Annaba mit unzureichenden Vorräten für die Fahrt nach Antwerpen und Amsterdam verlassen. Die Bemannung konnte von den Hungerrationen Reis mit Mühe und Not überleben - und so verbrachten die Seeleute Weihnachten und Neujahr mit hungrigen Mägen, frierend und elend. Als das Schiff in Antwerpen einlief, mußte die Bemannung in dünnen T-Shirts und Sandalen bei Minus-Temperaturen auf Deck. Dies war ein offener Verstoß gegen den in

nur in T-Shirts und Sandalen ein Schiff festmacht?" fragt Memon. Die umgehenden kontaktierten deutschen Reedern erklärten, für Bemannungsangelegenheiten seien die griechischen Agenten zuständig. Die wiederum versuchten, die Bemannung zur Unterschrift unter ein Stück Papier zu bewegen, auf dem sie erklärten, keinerlei Forderungen gegen Reeder oder Schiff zu erheben und mit den Zuständen an Bord zufrieden zu sein. Glücklicherweise rieten die Rechtsanwälte der P&I Versicherung in London und Hamburg den Reedern, die gerechtfertigten Forderungen der Bemannung zu erfüllen, um dem Schiff ein problemloses Auslaufen aus Hamburg zu ermöglichen. Dann versuchten die Reeder, die Bemannung bei der Berechnung der Heuernachzahlungen zu betrügen, indem sie die Überstundenifferenz nicht voll auszahlten. Die ITF bestand jedoch auf ordnungsgemäße Bezahlung und die Reeder gaben nach. Schließlich konnte eine Einigung erzielt werden: Die Differenz zwischen den Vertragsheuern der Bemannung und der IAO-Mindeststeuer (18.381 US-Dollar) wurde der Bemannung in bar ausgezahlt. Arbeits- und Winterbekleidung wurde besorgt und den Seeleuten in Gegenwart

Forts. auf Seite 2

... bei strengem Frost in T-Shirts und Sandalen

Forts. von Seite 22

des Inspektors ausgehändigt. Neue Lebensmittelvorräte wurden bestellt und der Essenszuschuß für alle Besatzungsmitglieder auf 7,50 US-Dollar angehoben. Die geplante Entlassung von drei Besatzungsmitgliedern wurde zurückgezogen. Die Freude über Heuern und Kleidung stand den Seeleuten ins Gesicht geschrieben, als sie ihnen am 23. Januar überreicht wurden (siehe Foto).

Mit einem ganz ähnlichem Fall mußte sich ITF-Inspektor Ali Memon auch in **Bremen** befassen. Hier besorgte er der Besatzung der unter zypriotischer Flagge fahrenden *Sunderland Star* Winterkleidung, Sicherheitsschuhe und Heuernachzahlungen in Höhe von 12.000 US-Dollar. Das Schiff, das ohne Lebensmittel oder Wasservorräte an Bord in Bremen einlief, wurde von den Behörden der Hafenstaatenkontrolle acht Tage lang aus Sicherheitsgründen festgehalten. Die Besatzung hatte nicht die ihr vertraglich zugesagten Heuern erhalten, doch Memon sorgte dafür, daß sie ihnen in vollem Umfang ausgezahlt wurden.

Zurück nach **Hamburg** - bei einem Routinebesuch auf der unter honduranischen Flagge fahrenden *Alfa* stellte ITF-Inspektor Ulf Christiansen Anfang Februar fest, daß die aus drei philippinischen Seeleuten bestehende Besatzung an Bord des 34 Jahre alten 496-BRT-Küstenmotorschiffes weit unterbezahlt war und nur ab und an einen kleinen Vorschuß auf ihre ausstehenden Heuern erhielt. Der deutsche Kapitän hatte seit Monaten keine ordnungsgemäßen Heuerabrechnungen erstellt - vorzugsweise stellte er seine Berechnungen auf "Schmierzetteln" an. Da die Heuern der Besatzungsmitglieder außerdem noch äußerst niedrig waren, wies Christiansen erst einmal darauf hin, daß die internationale Mindeststeuer der IAO auch für philippinische Seeleute auf einem Schiff unter Hondurans-Flagge gelte. Es gab keine Arbeitsverträge für die Seeleute, und der Kapitän sowie der Hamburger Makler gingen deshalb davon aus, daß sie nicht nur "undefinierbar lange an Bord bleiben könnten", sondern - nachdem sie ihre Hinflüge von Manila nach Hamburg selbst bezahlt hatten - logischerweise auch für ihre Rückflüge von Hamburg nach Manila aus eigener Tasche aufkommen müßten. Begründung: "Das haben wir immer so gemacht." Nach anfänglichem Widerstand waren der Kapitän und der Agent der Reeder schließlich bereit, den Männern die ihnen zustehenden Gelder auszuführen - am 6. Februar erhielten sie einen Betrag von insgesamt 6.651,34 DM (4.100 US-Dollar) - und sie auf Reederkosten heimzuschaffen.



Ebenfalls in **Hamburg** (es war ein arbeitsreicher Monat für die bundesdeutschen ITF-Inspektoren - über deren Tätigkeit, nebenbei bemerkt, örtliche und überregionale Medien in der Bundesrepublik in letzter Zeit sehr ausführlich und durchaus wohlwollend berichten) wurde die auf den Cayman-Inseln registrierte *Rio Colorado* von den Behörden der Hafenstaatenkontrolle aus Sicherheitsgründen festgehalten. Die Besatzung bestand aus südamerikanischen, britischen und kroatischen Seeleuten. Zwei kroatische Besatzungsmitglieder wollten wegen familiärer Schwierigkeiten abmustern. Die Reeder wollten sie zunächst nicht auszahlen, konnten letztendlich aber doch dazu bewegt werden.

Die mit indischen Seeleuten bemannte und unter liberianischer Flagge fahrende *Paulina*, für die ein ITF-Musterkollektivvertrag besteht, lief den britischen Hafen **Shellha-**

ven an. Zwar waren der Besatzung die Grundheuern ausgezahlt worden, ansonsten erhielten die Seeleute jedoch nur die festgelegte Überstundenbezahlung. ITF-Inspektor John Wood konnte für die Besatzung die nachträgliche Auszahlung von Überstundenzulagen in Höhe von 29.765 US-Dollar durchsetzen.

Als die unter zypriotischer Flagge fahrende *Cosel* Ende Januar in **Fredericia** (Dänemark) einlief, kam ITF-Inspektor John Jacobsen drei Mitglieder ihrer Besatzung zu Hilfe. Eine Reihe schwerwiegender Sicherheitsmängel wurden aufgedeckt, woraufhin die Hafenstaatenkontrolle eingriff. Drei Besatzungsmitglieder wollten abmustern und nach Auszahlung ihrer ausstehenden Heuern in die Heimat zurückgeschafft werden. Diesem Wunsch kamen die Reeder nach Verhandlungen nach.

Piraterie: ITF trifft IMO

In Begleitung einer Delegation führender Mitglieder der britischen Offiziersgewerkschaft NUMAST traf der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander im vergangenen Monat zu Gesprächen über das Problem der Piraterie mit dem Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) zusammen.

NUMAST-Generalsekretär John Newman begrüßte zwar die von Malaysia, Singapur und Indonesien geplante Stationierung bewaffneter Polizeikräfte auf Schiffen in besonders gefährdeten Gebieten wie z. B. der Malakkastraße, forderte jedoch weitreichendere Maßnahmen.

"Wir wollen, daß das Problem bei der Wurzel gepackt wird," erklärte er.

NUMAST fordert die deutliche Präsenz von Marinepatrouillen sowie bessere Informations-, Kommunikations- und Meldesysteme.

Seeleutegewerkschaften aus Ostseeländern tagen

Vertreter von Seeleutegewerkschaften aus Finnland, Rußland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, der Bundesrepublik Deutschland, Norwegen und Schweden gründeten im Rahmen einer vom 2. bis zum 7. Februar in Göteborg (Schweden) stattfindenden Sitzung einen Koordinierungsausschuß für den Ostseeraum und forderten die Einberufung einer regionalen Seeleutekonferenz im nächsten Jahr.

Die Sitzung war von der schwedischen Seeleutegewerkschaft SSU mit Unterstützung der schwedischen Gewerkschaftsdachverbände und der ITF organisiert worden. 45 Delegierte von 13 Ge-

werkschaften aus neun Ostsee-Anrainerstaaten nahmen daran teil.

In einer auf der Sitzung verabschiedeten Erklärung verwiesen die Gewerkschaften auf den zur Zeit relativ hohen Standard der auf den Ostseefähren geltenden Normen und die große Bedeutung des Verkehrssystems für die Menschen in der Region - beides, so forderten sie, müsse verteidigt werden.

Die Gewerkschaften unterstrichen die Notwendigkeit enger Zusammenarbeit zwischen den Gewerkschaften der Ostseeländer sowie der Unterstützung neuer und reformierter Gewerkschaften im technischen und Bildungsbereich durch

die traditionellen Seeleutegewerkschaften.

Die Konferenzteilnehmer appellierten an die Seeleutegewerkschaften, einen aus jeweils einem Delegierten pro Land bestehenden Koordinierungsausschuß einzurichten, der mit den Vorbereitungen für eine regionale Seeleutekonferenz gegen Ende 1992 beauftragt werden sollte.

Die SSU hat die Verantwortung für die Einberufung der ersten Sitzung dieses Ausschusses übernommen. SSU-Vorsitzender Anders Lindström bat alle Gewerkschaften im Ostseeraum schriftlich um Nominierung ihres Vertreters in dem Ausschuß.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

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
19./20. Mai	Sektionsausschuß Eisenbahn	London
21. Mai	Europäischer Ausschuß der Sektion Eisenbahn	London
8.-12. Juni	Fair-Practices-Ausschuß/ Hafenarbeitersektion	London
16. Juni	Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals	London
26./27. Juni	Versicherungsausschuß	London
7./8. Juli	Planungsausschuß der Sektion Zivilluftfahrt	London
2.-4. September	Lateinamerikanische Hafenarbeiterkonferenz	Vitoria (Brasilien)
7.-11. September	Inspektorenseminar	Eastbourne (Großbritannien)
30. September - 2. Oktober	Sektionskonferenz Straßentransport	Japan
10. November	Technischer Ausschuß des Bodenpersonals	London
11.-13. November	Sektionskonferenz Zivilluftfahrt	London

GENERAL SECRETARY : HAROLD LEWIS

PUBLICATIONS OFFICER : DAVID COCKROFT

International Transport Workers' Federation
 Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
 Internationale Transportarbeiter-Föderation
 Fédération Internationale des Ouvriers du Transport
 Internationella Transportarbetarefederationen

133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD
 Telephone: +44-71-403 2733
 Telex: (051) 8811397 ITF LDN G
 Fax: +44-71-357 7871
 Cables: Intransfe, London SE1
 E-mail: Geonet - GEO2:ITF