

ERNEUT ÜBERFÄLLE AUF HAFENARBEITER IN LAGOS

Nachdem sie an ihre Arbeitsplätze zurückkehren durften, wurden Mitglieder der der ITF angeschlossenen Dockworkers' Union of Nigeria erneut Opfer der Einschüchterungsversuche und gewalttätigen Übergriffe von auf die Gewerkschaft angesetzten bezahlten Schlägertrupps (vergl. ITF-Nachrichten März 1992).

Im August vergangenen Jahres wurden 2.000 Mitglieder der Gewerkschaft von bezahlten Schlägern, die die Gewerkschaft im Auftrag der Hafendarbeiter in Mißkredit bringen und den Entzug ihrer Anerkennung als Kollektivverhandlungspartner veranlassen sollten, von ihren Arbeitsplätzen in den beiden Häfen von Lagos, Apapa und Tin Can Island, vertrieben.

Nachdem die Arbeitgeber behauptet hatten, die Gewalttätigkeiten seien auf Zusammenstöße zwischen verschiedenen Gruppen von Hafendarbeitern zurückzuführen, wurde ein Treuhänder der Regierung eingesetzt und mit der Organisation von Neuwahlen in der Gewerkschaft beauftragt.

Aufgrund intensiver Lobbytätigkeit der Gewerkschaft kam es am 4. Februar zu einer Zusammenkunft zwischen Funktionären der Hafendarbeiter, den Hafendarbeitern und dem Treuhänder.

Auf dieser Zusammenkunft stimmte die Gewerkschaft einer Kompromißlösung zu: Es wurde ein Zeitplan für die Rückkehr der 2.000 vertriebenen Hafendarbeiter an ihre Arbeitsplätze sowie die Durchführung von Neuwahlen in der Gewerkschaft innerhalb von 30 Tagen ausgehandelt.

Generalsekretär Jonas Abam war mit dieser Vereinbarung zufrieden.

„Wir waren der Überzeugung, daß die Krise bald beendet sein würde,“ erklärte er. „Wir konnten ja nicht ahnen, daß Unternehmen, Polizei und die bezahlten Gangster einen weiteren Angriff auf die Hafendarbeiter planten, wenn sie sich am 4. Februar zur Arbeit melden würden.“

Als sich die Gewerkschaftsmitglieder bei ihrer Ankunft im Apapa-Hafen von Lagos bei der Hafendarbeiterpolizei meldeten, waren sie

über die wenig kooperative Haltung der Beamten überrascht, die angeblich nichts von einer Vereinbarung wußten.

Während der daraufhin eintretenden Verzögerung sammelte sich eine aggressive Menschenmenge um die Männer und begann, Steine zu werfen. Es kam zu Handgreiflichkeiten.

Anstatt die Hafendarbeiter zu schützen, provozierte die Polizei selbst schwere Gewalttätigkeiten, indem sie die beiden Gruppen zusammendrängte und dann ihrerseits angriff.

„Den Hafendarbeitern blieb nichts anderes übrig, als um ihr Leben zu kämpfen. Doch sobald sie sich zur Wehr setzten, wurden unsere Leute von den vom Management gekauften Schlägern überwältigt, und die Polizei schoß mit Tränengaspatronen auf unsere Mitglieder,“ berichtet Abam.

Fünf Gewerkschaftsmitglieder wurden verhaftet und mehrere Tage lang von der Polizei festgehalten, während die Angreifer auf freien Fuß blieben.

Viele Hafendarbeiter mußten im Krankenhaus stationär behandelt werden.

Die Behörden haben noch immer keine Schritte zur Umsetzung der am 4. Februar getroffenen Vereinbarung unternommen, so daß die 2.000 Hafendarbeiter kaum noch Hoffnung haben, jemals an ihre Arbeitsplätze zurückkehren zu können.

Damit wird ihnen aber auch das Stimmrecht in den bevorstehenden Gewerkschaftswahlen entzogen.

Gewerkschaftsfunktionäre teilten dem staatlichen Treuhänder mit, daß die Wahlen

April 1992

ITF-Vorstand (S. 3)
Tempo-Boys (S. 5)
Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum (S. 7)
Entwicklung in der EG (S. 8)

Hafendarbeiter
Entregullierung in Großbritannien (S. 9)

Seeleute
Regionalausschuß für Seeleute aus Asien/Pazifik (S. 10)
Flaggenübersicht (S. 11)
Botschaft an Seeleute (S. 11)
Schwedisches Zweitregister (S. 12)
Morddrohung gegen Anders Lindström (S. 13)
Neues von der Billigflaggenkampagne (S. 14)

Leute (S. 15)

Zivilluftfahrt
Regionalkonferenz für Asien/Pazifik (S. 16)
Flug- und Dienstzeitschriften der JAA (S. 18)
Fluggesellschaften im Überblick (S. 19)

Binnenverkehr
Eisenbahnerstreik in Griechenland (S. 21)
Arbeitskonflikt bei Bahnen in Simbabwe (S. 22)

Bevorstehende Sitzungen (S. 23)

Todesfälle (S. 24)

Forts. auf Seite 2

Spanische Gewerkschaften kämpfen um Streikrecht

Im Anschluß an eine Reihe von Streiks örtlicher Gewerkschaften im öffentlichen Personennahverkehr, die im Februar den Verkehr in Madrid völlig zum Erliegen gebracht hatten, kämpfen spanische Gewerkschaften nun gegen ein Gesetz, das die vorhandenen Streikrechte bedroht.

Die Ereignisse vom Februar haben eine lebhaft debattierte Änderung des Arbeitsrechts ausgelöst.

Aufgrund der augenblicklichen Gesetzeslage sind indirekte Arbeitskämpfmaßnahmen, aus politischen Gründen ausgerufen oder in die Länge gezogene Streiks und Maßnahmen mit dem Ziel einer Änderung geltender Kollektivverträge nicht zulässig.

Inzwischen hat die Regierung Vorschläge für ein neues "Streikrecht" erarbeitet, das den Gewerkschaften strikte Bedingungen auferlegt.

Jeder Streik, der als Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel oder als Schädigung der Volkswirtschaft angesehen werden kann, könnte aufgrund dieser Vorschläge für illegal erklärt werden.

Wesentliche Dienste müssen in einem gewissen Mindestumfang aufrechterhalten werden.

Umstritten sind jedoch die weite Auslegung dieses Begriffs und der genaue Umfang, in dem die Dienste aufrechtzuerhalten sind.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaftsdachverbände Comisiones Obreras (CC.OO) und Unión General de Trabajadores (UGT) verweisen auf die Vorgabe der Internationalen Arbeitsorganisation, wonach Arbeitskämpfmaßnahmen keine Bedrohung des Lebens oder der Sicherheit von Personen verursachen oder sie in ihren notwendigen Bewegungen einschränken sollten.

Gemäß den Vorschlägen der Regierung müßten jedoch eine ganze Reihe von Arbeitnehmern im Falle eines Streiks ein gewisses Mindestangebot an Dienstleistungen erbringen.

Neben der Gewährleistung der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit sehen die Regierungspläne auch die Aufrechterhaltung von Verkehrs- und Kommunikationsdiensten, die Bereitstellung von Treibstoff und Energiesowie die Herstellung und den Vertrieb von Lebensmitteln und anderen Gegenständen des Grundbedarfs vor.

Während auch in den Augen der Gewerkschaften ein Konflikt zwischen dem

Recht auf Arbeitskämpfmaßnahmen und den Rechten des Einzelnen weitestgehend zu vermeiden ist, hätten die von der Regierung im Entwurf vorgelegten Maßnahmen und die darin enthaltenen Vorgaben für das aufrechtzuerhaltende Mindestangebot an Dienstleistungen weitreichende Folgen für die Transportarbeiter.

In Anlehnung an die italienische Gesetzgebung fordern die spanischen Gewerkschaften eine Regelung dieser Aspekte durch kollektivvertragliche Vereinbarungen oder, falls kein Kollektivvertrag vorhanden ist, auf dem Verhandlungswege.

Nach den Vorstellungen der Regierung sollen Arbeitsgerichte über die Legalität von Streikmaßnahmen entscheiden und spürbare Strafen verhängen dürfen.

Darüber hinaus fordert die Regierung die Bestrafung einzelner Arbeitnehmer für eine Beteiligung an derart für "illegal" erklärten Streikmaßnahmen. Als Höchststrafe ist die fristlose Entlassung vorgesehen.

CC.OO und UGT haben der Regierung Alternativvorschläge unterbreitet und hoffen auf eine Mäßigung der Pläne im Verlaufe der weiteren Verhandlungen.

... ITF solidarisiert sich mit nigerianischen Hafentarbeitern

Forts. von Seite 1

nicht eher stattfinden können, als bis ihren Mitgliedern die Rückkehr an ihre Arbeitsplätze gestattet wird.

Die Hafentarbeitgeber haben jedoch ganz offensichtlich nicht die Absicht, den entlassenen Männern ihre Arbeitsplätze zurückzugeben. Statt dessen haben sie inzwischen billige Arbeitskräfte eingestellt.

"Das schlimmste ist, daß die staatliche Hafenbehörde (NPA) die Arbeiten der registrierten Hafentarbeiter ausländischen Arbeitnehmern übertragen hat," fährt Abam in seinem Schreiben an die ITF fort.

"Die Gewerkschaft hat alles in ihrer Macht stehende versucht, um den 2.000 registrierten Hafentarbeitern ihre Arbeitsplätze zurückzugeben, doch der Staatsapparat wurde von der NPA, dem Verkehrsminister und den Hafentarbeitgebern mißbraucht," fügt er hinzu.

"Unsere letzte Hoffnung richtete sich nun auf die solidarische Unterstützung durch die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften ... Wir sind zuversichtlich, daß wir diesen Kampf um eine freie und demokratische Gewerkschaft in den Häfen von Nigeria mit Hilfe der übrigen ITF-Mitgliedsgewerkschaften gewinnen können."

Auf seiner Sitzung am 17. und 18. März

verabschiedete der ITF-Vorstand eine scharf formulierte Solidaritätserklärung mit den Hafentarbeitern, in der er die sofortige Beendigung der Krise und die Aufnahme von Verhandlungen mit der Gewerkschaft forderte.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis appellierte in einem Schreiben an den Präsidenten von Nigeria, General Babangida, die Verantwortlichen persönlich zur Ordnung zu rufen und dafür Sorge zu tragen, daß die Hafentarbeiter ohne Angst vor Einschüchterungsversuchen ihrer Arbeit nachgehen können.

Lewis bat den Präsidenten ferner zu gewährleisten, daß alle künftigen Gewerkschaftswahlen in der DUN unter Beteiligung aller Gewerkschaftsmitglieder stattfinden.

"Falls von Ihrer Seite nichts geschieht, um diese Krise zu beenden, sehen wir uns zu der Schlußfolgerung gezwungen, daß Arbeitgeber und Polizei bei Maßnahmen, die eine klare, offene und nicht hinzunehmende Verletzung der Menschen-, Bürger- und Gewerkschaftsrechte darstellen, auf die aktive Unterstützung Ihrer Regierung zählen können," erklärte Lewis.

Wenn nichts geschieht, um die Situation zu bereinigen, fügte er hinzu, werde die ITF formell eine Beschwerde beim Ausschuß für Vereinigungsfreiheit der Internationalen Arbeitsorganisation einlegen und die

ihr angeschlossenen Gewerkschaften gegebenenfalls um Solidaritätsmaßnahmen bitten müssen.

"Einen solchen Entschluß faßt die ITF nicht leichtthin. Er beweist jedoch die unerschütterliche Entschlossenheit unserer Mitgliedsgewerkschaften, nicht tatenlos zuzusehen, wie eine uns angeschlossene Gewerkschaft zerstört und ihre Mitglieder von ihren Arbeitsplätzen vertrieben werden," stellt er abschließend fest.

In Reaktion auf ein entsprechendes Rundschreiben brach in diesem Monat eine wahre Flut von Solidaritätsbotschaften der angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften über das ITF-Hauptbüro herein.

Weitere Protestnoten angeschlossener Gewerkschaften sollten an die nigerianischen Botschaften und Konsulate in ihren jeweiligen Ländern sowie an folgende Adresse gerichtet werden:

General Ibrahim B. Babangida
President of Nigeria
Dodan Barracks, Ikoyi, Lagos

Bitte schickt Kopien Eurer Botschaften auch an das ITF-Sekretariat sowie an Jonas Abam, Dockworkers' Union of Nigeria, c/o 119 Osho Drive, Off Kirikiri Road, P.M.B. 1305, Olodi, Apapa, Lagos.

ITF-Generalsekretär gibt Rücktrittsabsicht bekannt

Auf ihrer Sitzung am 17. und 18. März in London teilte ITF-Generalsekretär Harold Lewis den Mitgliedern des ITF-Vorstandes mit, es sei seine "feste Absicht, kurz nach meinem 60. Geburtstag in den Ruhestand zu treten, d. h. nach der Vorstandssitzung im März 1993."

Die Tagesordnung mußte warten, während die Vorstandsmitglieder versuchten, Lewis umzustimmen, der 1977 auf dem ITF-Kongreß in Dublin in sein derzeitiges Amt gewählt wurde. Sie mußten jedoch bald erkennen, daß daran nicht zu denken war. Unter Hinweis auf seine 37 Jahre im Dienst der ITF und 15 1/2 Jahre im Amt des Generalsekretärs (die zweitlängste Amtszeit eines Generalsekretärs in der fast 100jährigen Geschichte der ITF), betonte er:

"Ich habe in der Vergangenheit immer wieder erklärt, daß ich mit 60 Jahren in den Ruhestand treten wolle, aber offensichtlich hat mir niemand geglaubt." Sein Entschluß stehe schon seit einiger Zeit fest, sagte er, doch habe er es als seine Pflicht angesehen, zunächst den Vorstand davon zu unterrichten, bevor er mit anderen darüber spreche.

Da die ITF-Satzungen eine solche Situation nicht vorsehen, bat ITF-Präsident Jim Hunter den Vorstand, über ein geeignetes Verfahren für die Besetzung der Position des Generalsekretärs für die Zeit von März 1993 bis zum 37. ITF-Kongreß 1994 zu beraten. Nach ausführlicher Diskussion beschloß der Vorstand, auf seiner Sitzung im Oktober 1992 aus dem Kreis der leitenden Funktionäre im ITF-Sekretariat einen Geschäftsführenden Generalsekretär zu bestimmen.

RASSISMUS

Neben anderen Beschlüssen, die der Vorstand auf seiner 2tägigen Sitzung faßte, gab er einem von den angeschlossenen europäischen Hafenarbeitergewerkschaften an ihn verwiesenen Entschließungsantrag zu Rassismus und Fremdenfeindlichkeit seine Zustimmung. Der Entschließungsantrag verwies auf die zunehmende Zahl gewalttätiger Übergriffe auf Bevölkerungsminderheiten in vielen europäischen Ländern, darunter auch Flüchtlinge, und appellierte an die ITF, sich für größere Anstrengungen im Kampf gegen dieses Übel einzusetzen.

REGIONEN

Im Rahmen seiner Beratungen über die Entwicklungen in den verschiedenen Regionen der Welt verabschiedete der Vorstand eine scharf formulierte Entschließung, in der er seiner vollen Solidarität mit der Dockworkers' Union of Nigeria (DUN) Ausdruck gab, deren Mitglieder ihre Arbeitsplätze verloren haben, während die Spitzenfunktionäre der Gewerk-

schaft per Regierungserlaß ihrer Ämter enthoben wurden (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**). Ben Udogwu, ITF-Vertreter in Afrika, berichtete, der Arbeitskonflikt der Eisenbahnergewerkschaft von Simbabwe (ZARU - vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) sei inzwischen dank der Vermittlerdienste anderer der ITF angeschlossener Gewerkschaften beigelegt worden. Im Zusammenhang mit Europa wurde die Einberufung der ersten Sitzung des (wiederbelebten) Europäischen Ausschusses der ITF für den 3. und 4. Juni 1992 nach London beschlossen. Auf Wunsch der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in den USA unterstützte der Vorstand einen Entschließungsantrag, in dem der vor den Steuerbehörden in die Schweiz geflüchtete US-Millionär Marc Rich, dessen Tochterunternehmen Ravenswood Aluminum in einen erbitterten Arbeitskampf mit der Stahlarbeitergewerkschaft verwickelt ist, verurteilt und die Unterstützung der ITF für eine internationale Kampagne gegen Marc Rich zugesagt wurde.

MITGLIEDSBEITRÄGE

Der Vorstand überprüfte die im vergangenen Jahr aufgestellten Richtlinien für die Gewährung von Beitragsermäßigungen für Gewerkschaften, die nicht in der Lage sind, den regulären Beitragssatz zu zahlen. Es wurde deutlich darauf hingewiesen, daß diese Ermäßigungen ausschließlich für Gewerkschaften in Entwicklungsländern bzw. in Ländern wie z. B. in Mittel- und Osteuropa gedacht seien, wo es zeitweilige Schwierigkeiten beim Erwerb harter Devisen gebe. Der Vorstand beschloß zum gegebenen Zeitpunkt keine Änderung der bei seiner Sitzung im Oktober 1992 beschlossenen Richtlinien (maximal 100.000 Mitglieder und ein Mindestbetrag von 10 % des Beitragssatzes). Innerhalb dieser Grenzen wird der Vorstand über jeden Antrag auf Beitragsermäßigung von Fall zu Fall entscheiden. Die Richtlinien werden auf künftigen Sitzungen vor dem Hintergrund möglicherweise auftretender praktischer Probleme erneut überprüft.

FRAUEN

Einen erheblichen Teil seiner Zeit widmete der Vorstand einer ausführlichen Beratung über die Frage der Vertretung von Frauen in den ITF-Strukturen und ihrer Tätigkeit. Als Grundlage diente eine Umfrage unter den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften und anderen internationalen Gewerkschaftsorganisationen. Es wurden eine Reihe von Optionen für eine stärkere Miteinbeziehung der Frauen in die Tätigkeit der ITF präsentiert, darunter Maßnah-

men, die die angeschlossenen Gewerkschaften zur Entsendung einer größeren Zahl weiblicher Delegierter zu Konferenzen und Ausschußsitzungen ermutigen sollen, die Einberufung einer speziellen Frauenkonferenz sowie die Reservierung von Sitzen in den leitenden Gremien der ITF für Frauen. Die durchaus gegebene Notwendigkeit, mehr Frauen zur Mitarbeit in der Gewerkschaftsbewegung zu gewinnen, mußte abgewogen werden gegen den relativ kleinen Anteil der Frauen (etwa 7 Prozent) an der derzeitigen Gesamtmemberschaft der ITF. Es bestand keine Einigkeit darüber, ob Änderungen an den Satzungen wünschenswert seien, doch wurde beschlossen, daß sich die ITF im Rahmen ihrer Tätigkeit verstärkt mit dem Problem weiblicher Beschäftigter in der Verkehrswirtschaft befassen solle. Es wurde daher vereinbart, eine zweite ITF-Frauenkonferenz zu organisieren, die dem Vorstand Orientierungshilfen geben solle. Die Tagesordnung dieser Konferenz sei nach Rücksprache mit den einzelnen ITF-Sektionen zu erstellen.

Der Vorstand gab seine grundsätzliche Zustimmung zu den Beitrittsgesuchen von zehn neuen Gewerkschaften aus Bulgarien, Burkina Faso, der Zentralafrikanischen Republik, Zypern, Ungarn, Indien, Japan, Mauretanien und Vanuatu. Bei den drei neuen afrikanischen Mitgliedsgerkschaften handelt es sich um Luftverkehrsgewerkschaften aus Ländern, die zuvor nicht in der ITF-Familie vertreten waren.

AUFHEBUNG DER MITGLIEDSCHAFT

In Zusammenhang mit einem auf der vorangegangenen Sitzung gefaßten Beschluß, gegen angeschlossene Gewerkschaften, die wiederholt und ohne Erklärung mit der Zahlung ihrer Mitgliedsbeiträge in den Rückstand geraten waren, hat durchzugreifen, unterrichtete der Generalsekretär den Vorstand über die Aufhebung der ITF-Mitgliedschaft von 84 Gewerkschaften mit Wirkung vom 1. Januar 1992. Verschiedene dieser Gewerkschaften hätten sich seither ihm gegenüber zu Gesprächen über ihre Probleme bereit gezeigt. Ihre Mitgliedschaft werde wieder in Kraft gesetzt, sobald eine Einigung über die zu zahlenden Mitgliedsbeiträge erreicht und die entsprechende Zahlung eingegangen sei.

INTERLAKEN 1994

Nach einem kurzen Bericht über Gespräche mit den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in der Schweiz beschloß der Vorstand, den 37. ITF-Kongreß in der Zeit vom 4. bis zum 11. August 1994 in Interlaken (Schweiz) abzuhalten.

Mit Pepsi-Cola-Boykott gegen das Regime in Burma

Als Zeichen ihrer Solidarität mit der Bevölkerung von Burma, die unter der Unterdrückung durch eine der grausamsten Diktaturen in Asien leidet, sind Gewerkschafter auf der ganzen Welt gebeten, auf den Genuß von Pepsi Cola zu verzichten.

In Zusammenarbeit mit Menschenrechtsgruppen und anderen bekannten Organisationen wie der "Kampagne für die Befreiung von Suu Kyi und ein freies Burma", die von der ITF unterstützt wird, startete die Opposition in Burma einen Feldzug gegen PepsiCo, das Unternehmen, das Pepsi Cola und eine Reihe anderer weitverbreiteter Lebensmittel und Getränke herstellt.

Unterstützt wird dieser Feldzug auch von den Internationalen Berufssekretariaten, allen voran die Internationale Union der Lebensmittel- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL), zu deren Mitgliedsorganisationen eine Reihe von Gewerkschaften der Arbeitnehmer in den Herstellungsbetrieben von Pepsi Cola gehören.

Seit einem Jahr drängen diese Organisationen PepsiCo angesichts der in Burma herrschenden Zustände zum Verzicht auf Investitionen in dem Land. Ungeachtet der Proteste wurde inzwischen eine Tochter, Pepsi Cola Products Myanmar, gegründet (Myanmar ist die neue Bezeichnung für Burma, die nur von der Junta benutzt wird).

Seit November vergangenen Jahres wurden in dem neuen Betrieb, an dem PepsiCo im Rahmen eines Gemeinschaftsunternehmens mit dem Militärregime einen Eigentumsanteil von 40 Prozent hält, 70.200 Flaschen Pepsi Cola am Tag abgefüllt. Es ist geplant, die Produktion auf 500.000 bis 600.000 Flaschen am Tag zu steigern.

Der Betrieb importiert das nach einer Geheimformel hergestellte Pepsi-Cola-Konzentrat aus den USA und versetzt es an Ort und Stelle mit Wasser, Zucker und Kohlensäure.

Die in Burma produzierte Pepsi Cola ist keineswegs ein billiges Getränk - die Flasche kostet 15 Kyat (2,50 US-Dollar), das entspricht in etwa einem durchschnittlichen Tageslohn. Abnehmer sind daher vor allem Funktionäre und ihre Familien, die die Flasche Pepsi Cola zum Vorzugspreis von 8 Kyat (1,30 US-Dollar) kaufen können. Die PepsiCo-Kampagne hat nur ein Ziel - PepsiCo zum Rückzug aus Burma zu bewegen.

Unsere Leser können helfen, indem sie keine Pepsi Cola trinken oder die in ihrem Land verkauften anderen Produkte von PepsiCo boykottieren. Dazu gehören be-

liebte Getränke wie Diät-Pepsi, Seven-up, Slice Soda und Mountain Dew. Zum Unternehmensimperium des Riesenmultis gehören außerdem die Pizzarestaurant-Kette Pizza Hut sowie die Imbißketten Kentucky Fried Chicken und Taco Bell. Außerdem produziert PepsiCo verschiedene Snacks wie z. B. Frito-Lay, Doritos und Ruffles.

Zielgruppe für PepsiCo-Produkte sind vor allem junge Menschen, die ein riesiges Marktpotential für Fast Food, Snacks und Erfrischungsgetränke darstellen. Es ist für die Gewerkschaften also besonders wichtig, die Unterstützung junger Arbeitnehmer für die Kampagne zu gewinnen.

Ein Erfolg wäre eine deutliche Botschaft an andere Unternehmen, die möglicherweise über Investitionen in Burma nachdenken, sich nicht über die erschreckenden Menschenrechtsverletzung unter den augenblicklichen Herrschern hinwegzusetzen. Sie sollten sich ernsthaft fragen, ob sie wirklich mit einem Regime Geschäfte machen wollen, das die Menschenrechte mit Füßen tritt und Tausende politischer Ge-

fangener ihrer Freiheit beraubt, darunter die letztjährige Friedensnobelpreisträgerin Suu Kyi.

*Die Gewerkschaften in Burma haben sich inzwischen neu formiert. Der herrschenden Militärjunta zum Trotz, die sich hartnäckig an die Macht klammert, setzen die Gewerkschaften ihre Bemühungen fort, die Arbeitnehmer des Landes zu organisieren.

Die organisierte Arbeitnehmerschaft zählte zu den treibenden Kräften in der Nationalen Liga für Demokratie. Die Gewerkschaften wurden jedoch zur Einstellung ihrer Tätigkeit gezwungen, als die Armee nach ihrer Machtübernahme 1988 ihre Spitzenfunktionäre festnahm und ins Gefängnis warf.

Berichten zufolge herrscht unter den Arbeitnehmern trotz der Gefahren, die mit der Mitgliedschaft in Organisationen der demokratischen Opposition gegen die fortgesetzte Militärdiktatur in Burma verbunden sind, reges Interesse an einem Beitritt zu den neuen Gewerkschaften.

China: Gewerkschaftsmanifest

"Freie Gewerkschaften schießen überall in China aus dem Boden, wie Bambussprossen nach dem Frühlingsregen. Hier liegt die Hoffnung der chinesischen Arbeitnehmer!"

Diese optimistische Botschaft verbreitete der Vorbereitungsausschuß für eine freie Gewerkschaft in China zu Beginn des Jahres in einem in ganz China verteilten regierungsfeindlichen Manifest.

Schritte der chinesischen Arbeitnehmer, sich in freien Gewerkschaften zu organisieren, werden von der unabhängigen Gewerkschaftsbewegung in Hongkong aktiv unterstützt.

Die Gewerkschaftskonföderation von Hongkong (CTU), Dachorganisation der autonomen Gewerkschaften, machte den Text des chinesischen Manifests in englischer Übersetzung einem breiteren Gewerkschaftspublikum weltweit zugänglich.

In dem Manifest sagt der Vorbereitungsausschuß dem staatlich kontrollierten chinesischen Gewerkschaftsdachverband ACFTU zum Trotz die baldige Gründung freier Gewerkschaften in Betrieben überall im Land voraus.

Damit werden die in jüngster Zeit in den Westen vorgedungenen Berichte über ein Wiederaufleben der autonomen Arbeitnehmerorganisationen in den Städten Chinas, die während und nach dem Massaker

vom Tienanmen-Platz brutal unterdrückt wurden, von unabhängiger chinesischer Seite bestätigt.

Ungeachtet ihrer an potentielle Mitglieder gerichteten Warnung vor den Gefahren einer Infiltrierung ihrer Reihen durch die Geheimpolizei und staatlicher Unterdrückung sind die Unterzeichner des neuen Manifests zuversichtlich, daß sich die Mehrzahl der Arbeitnehmer von dem rasch an Mitgliedern verlierenden ACFTU abwenden und sich statt dessen ihnen anschließen werden.

Den ACFTU lehnen sie als "nichts weiter als ein Werkzeug der Kommunistischen Partei Chinas und des herrschenden Regimes" ab. In ihren Augen befindet sich China zur Zeit in einer Zwickmühle: Während die Behörden den freien Gewerkschaften die Anerkennung verweigern, lehnen die Arbeitnehmer ihrerseits den offiziell zugelassenen ACFTU ab.

Das Manifest weist der chinesischen Regierung einen Ausweg aus der Sackgasse: Sie könne innerhalb und außerhalb Chinas an Glaubwürdigkeit gewinnen, wenn sie ihren Verpflichtungen gemäß der chinesischen Verfassung und des IAO-Übereinkommens 87 nachkomme und das Recht der chinesischen Arbeitnehmer auf Gründung freier Gewerkschaften und gewerkschaftliche Betätigung anerkenne.

Die jüngsten Transportarbeiter von Bangladesch

Die Hoffnungen und Ängste der kleinen Jungen, die auf den Tempobussen in Bangladesch arbeiten - manche von ihnen nicht älter als 7 oder 8 Jahre - finden ihren beredten Niederschlag in einem vor kurzem veröffentlichten Buch, das von Foto-reporter Shah Ahmed Sadeque zusammengestellt wurde.

Das Buch mit dem Titel "Tempo Boy - Child Labour on the Buses of Bangladesh" (Tempo-Boy-Kinderarbeit auf den Bussen von Bangladesch) enthält eine Sammlung von Interviews mit 17 Jungen, die in eigenen Worten über ihre Erfahrungen bei der Arbeit auf den sogenannten Tempobussen berichten. Die kleinen dreirädrigen Gefährte sind das billigste und am weitesten verbreitete öffentliche Verkehrsmittel in Bangladesch und die 17 nur eine kleine Auswahl der 18.000 Kinder, die auf den Trittbrettern der Busse, die sich in den Straßen von Dhaka, Sylhet und Chittagong drängen, unter großen Gefahren ihren Lebensunterhalt verdienen.

Diese jungen Transportarbeiter sind zumeist Waisen oder stammen aus den ärmsten Familien unter der armen Stadtbevölkerung von Bangladesch. Häufig sind sie nach nur ein paar Jahren durch familiäre Umstände gezwungen, die Schule zu verlassen, um Geld zu verdienen, und ihr magerer Verdienst wird zur wichtigsten oder gar einzigen Einnahmequelle der Familie.

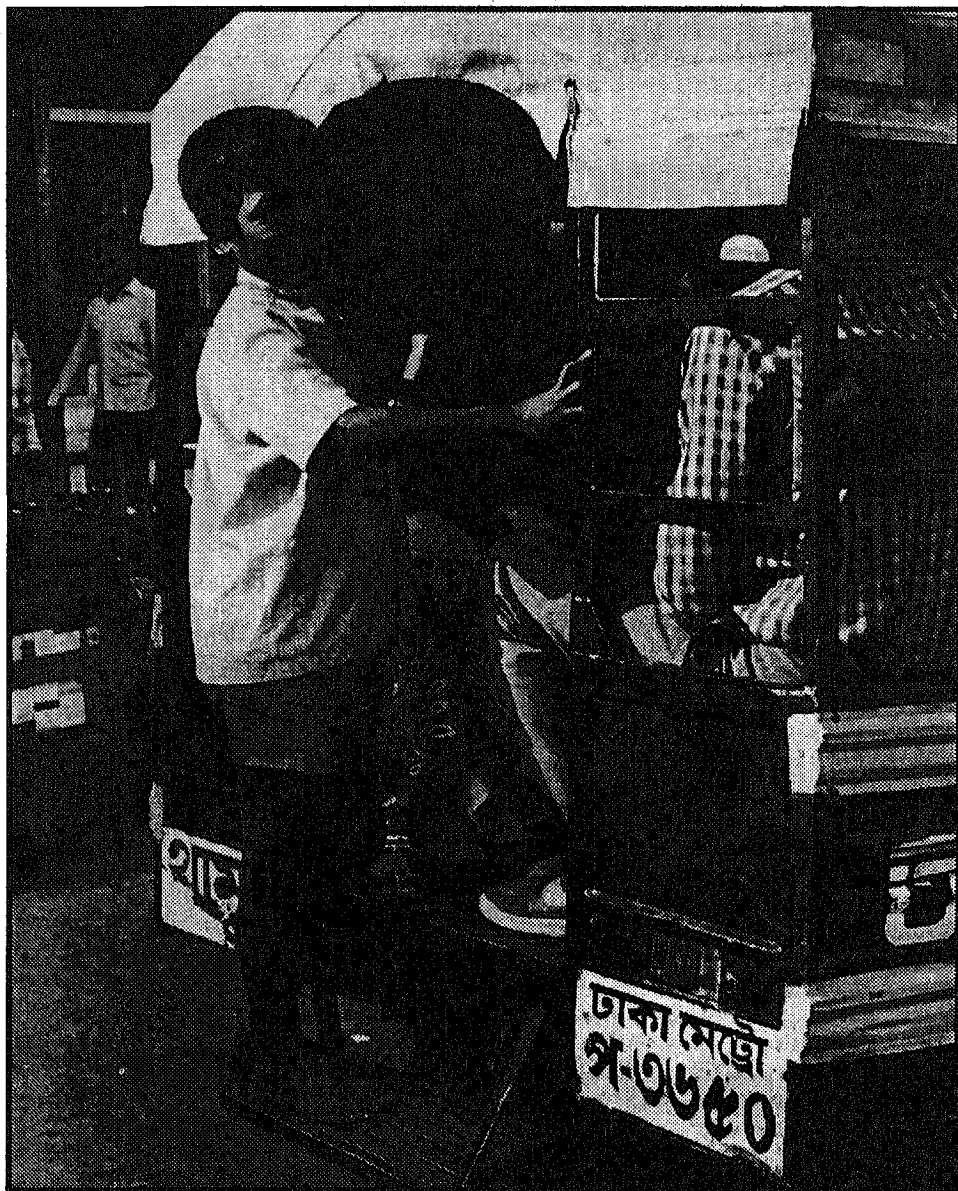
Die Arbeitszeit der Jungen ist lang - häufig bis zu 15 oder 16 Stunden am Tag - und der Lohn miserabel. Sie wagen aber nicht, sich zu beklagen, wie schlecht auch immer die Bedingungen sein mögen, denn der Busfahrer oder ustad kann sie jederzeit fortjagen und einen neuen Tempo-Boy einstellen. An Kindern, die Arbeit auf einem Bus suchen, herrscht kein Mangel.

Trotz ihrer gefährlichen Arbeit sehen sich die Jungen als Könige der Straße und träumen davon, in ein paar Jahren selber Tempobus-Fahrer mit eigenem Tempobus oder gar einer ganzen Tempo-Flotte zu werden.

Der Tempo-Boy hat viele Aufgaben. Er weist den Fahrgästen die Plätze zu, kassiert das Fahrgeld und warnt den Fahrer vor Verkehrsproblemen. Er ist auch Mechaniker und für die Sauberhaltung des Busses verantwortlich.

Das Leben mit den Füßen auf dem Trittbrett, an die Rückseite des Busses geklammert, ist gefährlich. Viele Tempo-Boys werden vom Bus geschleudert und verletzt oder gar getötet, wenn der Bus plötzlich bremst oder durch ein Schlagloch fährt.

Weil sie das Geld brauchen, nehmen sich die Jungen selten einmal frei, selbst wenn sie vor Erschöpfung krank sind.



Wenn sie zu schwach sind, um zur Arbeit zu gehen, und sei es nur für ein paar Tage, verlieren sie in der Regel ihren Arbeitsplatz und müssen einen neuen Tempobus-Fahrer finden, der ihnen einen Job gibt.

Viele haben Probleme mit der Gesundheit, die auf die Art ihrer Tätigkeit zurückzuführen sind. Viele der Interviewten beklagten sich über Heiserkeit und Halsschmerzen, weil sie durch lautes Geschrei die Fahrgäste auf sich aufmerksam machen müssen, damit sie nicht mit der Konkurrenz fahren. Nur wenige hatten genug Geld, um sich Halstabletten oder Hustensirup zur Linderung ihrer Halsschmerzen zu kaufen.

Unweigerlich wird ihre Gesundheit insgesamt in Mitleidenschaft gezogen. Nur wenige der Jungen haben ausreichend zu essen, viele von ihnen sind erheblich unterernährt. Andere sind wegen Überarbeitung chronisch krank.

Nachts kehren sie zu ihren Familien in

die Slums und Hüttendörfer zurück oder schlafen auf der Straße und unter Brücken, um sich einige Stunden auszuruhen, bevor der nächste Arbeitstag anbricht.

Die Bangladesh International Action Group (BIAG), eine Dachorganisation mit Niederlassungen in Bangladesch und einer Reihe westlicher Länder, führt Kampagnen gegen Kinderarbeit und unterstützt Selbsthilfeprojekte für die Armen. Mit der Veröffentlichung dieses Buches gibt sie den Tempo-Boys eine Stimme, die, wie wir hoffen, Gehör finden wird.

Mit Kamera und Tonbandgerät zeichnete Sadeque in Wort und Bild ein unvergeßliches Portrait vom Leben eines Tempo-Boys.

Zu beziehen ist das Buch zum Stückpreis von £ 3,50 plus Porto und Verpackung von der Bangladesh International Action Group (BIAG), PO Box 94, London N5 1UN, Großbritannien.

Europäische Gewerkschaften gegen den Rassismus

Mit ihrer Teilnahme an den Demonstrationen anlässlich des von der UNO ausgerufenen internationalen Tages gegen die Rassendiskriminierung am 21. März bekannten sich Gewerkschafter in ganz Europa zum friedlichen Zusammenleben in einer multikulturellen Gesellschaft.

Hunderte von Gewerkschaftern versammelten sich vor dem Bundeshaus in der schweizerischen Hauptstadt Bern zu einer Kundgebung, auf der zahlreiche bekannte Persönlichkeiten sprachen, darunter auch die Zentralsekretärin der Schweizerischen Flüchtlingshilfe, die die sich in jüngster Zeit häufenden Übergriffe gegen Asylbewerber und deren Unterkünfte verurteilte und ein Ende des zunehmenden Fremdenhasses gegenüber in der Schweiz lebenden und arbeitenden Ausländern forderte.

Die am Informationstisch des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes SGB und des Gewerkschaftsbundes Bern aufliegenden Flugblätter und Broschüren waren im Nu vergriffen. Gleichzeitig wurden zahlreiche Unterschriften unter eine "Initiative für das Stimm- und Wahlrecht für Ausländerinnen und Ausländer im Kanton Bern" gesammelt.

Höhepunkt der vom SGB-"Forum gegen Rassismus" organisierten Veranstaltung waren zahlreiche Gesprächsrunden, zu denen sich einzelne Gruppen in verschiedenen Berner Restaurants zusammenfanden, um über ihren möglichen persönlichen Beitrag zum Kampf gegen den Rassismus in der schweizerischen Gesellschaft zu diskutieren.

"DIE NIEDERLANDE BEKENNEN FARBE"

Eine ähnliche Veranstaltung in Amsterdam unter dem Motto "Die Niederlande bekennen Farbe" war ein Riesenerfolg und erregte großes Aufsehen bei in- und ausländischen Medien. 80.000 Menschen aus vielen verschiedenen Ländern nahmen trotz des schlechten Wetters an der Kundgebung teil, und die Nationaltrachten vieler Demonstrationsteilnehmer waren ein willkommener Farbleck an einem ansonsten grauen Morgen.

In lobenswerter Eintracht erhoben der Vorsitzende des niederländischen Arbeitgeberverbandes und die stellvertretende Vorsitzende des Gewerkschaftsdachverbandes FNC, Karin Abelmund, laut und deutlich ihre Stimme gegen den Rassismus.

In seiner Aufforderung zur Teilnahme an der Kundgebung erinnerte der Amsterdamer Bürgermeister Ed van Thijn die Gewerkschafter daran, daß ihre Organisationen zu den wenigen Einrichtungen der niederländischen Gesellschaft gehören, die Herz und Verstand von Tausenden von Menschen ansprechen und für sich einnehmen können. Der Gewerkschaftsdachverband verkörpere den Gedanken der Soli-

darität, und Solidarität zwischen Menschen, unabhängig von ihrer Staatszugehörigkeit, sei der einzige wirksame Weg, der Ausländerfeindlichkeit zu begegnen.

KINDER ALLER LÄNDER

Am darauffolgenden Tag fand auch in Belgien eine landesweite Demonstration statt. Gewerkschafter machten einen erheblichen Anteil unter den mehreren tausend Teilnehmern an einem Marsch durch die Brüsseler Innenstadt aus. Angeführt wurde der Demonstrationzug von Kindern aus vielen verschiedenen Ländern, die Belgiens Zukunft als multikulturelle Gesellschaft versinnbildlichen sollten.

Unter den Rednern auf der anschließenden Massenkundgebung waren auch Gewerkschaftsführer, die alle Belgier aufforderten, den Kampf gegen Fremdenhaß und Diskriminierung und für eine tolerante Gesellschaft, in der alle

Bürger unabhängig von ihrer Rasse zur Teilnahme am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben der Gemeinschaft eingeladen sind, unermüdlich fortzusetzen.



El Salvador: Gewerkschafter von Todesschwadronen geköpft

Rechtsgerichtete Todesschwadronen waren offenbar verantwortlich für die brutale Ermordung eines Gewerkschafters in El Salvador.

Nazario de Jesús Gracias ging am 3. März seiner Beschäftigung als Nachtwächter im Hauptbüro des Gewerkschaftsdachverbandes Federación de Sindicatos Independientes (FAESIES) in San Salvador nach, als er wahrscheinlich mit einer Machete angegriffen und geköpft wurde.

Alles deutet auf einen politisch motivierten Mord hin.

Wie der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) feststellt, erinnert die Methode des Überfalls an die Ermordung eines bekannten Bürgerrechtlers im vergangenen Jahr.

Ferner ist bekannt, daß Nazario de Jesús Gracias im vergangenen November wegen seiner "Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft" vom Militär verhaftet wurde.

"Wir sind beunruhigt über die Tatsache, daß dieser erneute Angriff auf das Leben eines Gewerkschafters die Existenz gewisser rechtsgerichteter Gruppen in den Sicherheitskräften des Landes zu bestätigen scheint, die entschlossen sind, durch Destabilisierung des Landes die Umsetzung des Friedensvertrags von Chapultepec zu verhindern," heißt es in einer Erklärung des IBFG.

In einem Schreiben an die Regierung von El Salvador forderte die ITF Staatspräsident Cristiani auf, durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten, daß die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen werden.

Verletzungen der Gewerkschaftsrechte in Asien/Pazifik gehen weiter

Gegenstand der diesjährigen Sitzung des ITF-Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum (APRC), die vom 26. bis zum 28. Februar in Auckland (Neuseeland) stattfand, waren die anhaltenden Verletzungen der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in der Region.

In seiner Ansprache auf der Eröffnungsveranstaltung stellte der Präsident des neuseeländischen Gewerkschaftsdachverbandes NZCTU, Ken Douglas, fest, nicht nur die Gewerkschaften in den Entwicklungsländern der Region seien von diesem Problem betroffen. Mit der Einführung neuer Gesetze untergrabe die konservative Regierung Neuseelands die Arbeitnehmerrechte, und auch die Wahl einer konservativen Regierung in Australien könnte, wie ein weiterer Sprecher erklärte, ähnliche gesetzgeberische Reformen in diesem Lande nach sich ziehen.

Weitere Redner auf der Eröffnungsveranstaltung waren der Vorsitzende des APRC, Shoshiro Nakanishi, ITF-Vorstandsmitglied Tadashi Kubo, der ITF-Regionalsekretär Mo Hoda und der Generalsekretär Harold Lewis, der nachdrücklich darauf hinwies, daß nur starke Gewerkschaften ein Gegengewicht zu Regierungen und Arbeitgebern formen können und die Regierungen sich täuschen, wenn sie meinen, mit der Unterdrückung der Gewerkschaften ihre wirtschaftlichen Probleme lösen zu können.

Im Anschluß an eine ausführliche Beratung über den vom ITF-Sekretariat vorgelegten Tätigkeitsbericht und die Länderberichte der einzelnen Ausschußmitglieder verabschiedeten die Sitzungsteilnehmer Entschließungen zur Lage in drei Ländern - Burma, Fidschi und Sri Lanka -, in denen die Menschenrechte in den letzten Jahren schwerwiegenden Einschränkungen unterworfen waren.

In der Entschließung zu Burma wurde die jüngste Welle von Gewalttätigkeiten und Morden verurteilt, die auf das Konto des staatlichen Rates zur Wiederherstellung von Recht und Ordnung (SLORC) gehen und eine große Zahl von Bürgern Burmas zur Flucht in die Nachbarländer zwingt. Außerdem fordert die Entschließung, Aung San Suu Kyi, der als Siegerin aus den Parlamentswahlen im Mai 1990 hervorgegangenen Vorsitzenden der Nationalen Liga für Demokratie, die Gelegenheit zur Bildung einer zivilen Regierung zu geben. Die ITF wurde aufgefordert, bei den Vereinten Nationen auf die Verhängung von Sanktionen gegen Burma zu drängen, um auf eine volle Wiederherstellung der demokratischen Rechte ebenso wie der Bürger- und Gewerkschaftsrechte hinzuwirken.

Bereits mehrfach verabschiedeten die Transportarbeiter in Asien und dem pazifischen Raum während der vergangenen

Jahre Entschließungen in Unterstützung der Arbeitnehmerrechte auf Fidschi, die seit den Militärputschen im Jahre 1987 erheblich eingeschränkt sind. Diese jüngste Entschließung machte keine Ausnahme: Sie verurteilt die Verabschiedung von drei Erlassen im vergangenen November, durch die die freien Gewerkschaften geschwächt und letztendlich zerstört werden sollen. Angesichts der Verschlechterung der Lage der Gewerkschaften wurden die Mitgliedsorganisationen der ITF aufgefordert, sich in Form durchgreifender Maßnahmen mit den Bemühungen der Arbeitnehmer auf Fidschi um den Schutz und die Aufrechterhaltung ihrer grundlegenden Gewerkschaftsrechte zu solidarisieren.

In der Entschließung zu Sri Lanka wurde die Regierung dafür verurteilt, weite Wirtschaftsbereiche mit Hilfe von Notstandsverordnungen zu "wesentlichen Diensten" erklärt zu haben. Diese Maßnahmen führten zu erheblichen Eingriffen in das Streikrecht und zur Entlassung einer großen Zahl von Streikenden. Der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft in Sri Lanka, der CMU, die sich um die Aufhebung dieser Gesetze und die Wiederherstellung der demokratischen Rechte der Arbeitnehmer bemüht, wurde großzügige Unterstützung zugesagt.

Ferner wurde die von den Teilnehmern am 8. Zivilluftfahrtseminar für Asien und den pazifischen Raum in Manila verabschiedete Entschließung vom APRC formell bestätigt, der sich auch zur Unterstützung der von der ITF angeschlossenen Philippine Air Lines Employees' Association (PALEA) gegen ein neues Privatisierungsgesetz, das die Gewerkschaftsrechte bedroht, geplanten Maßnahmen (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) verpflichtete.

Ein weiterer Punkt auf der Tagesordnung der diesjährigen APRC-Sitzung war eine Überprüfung der Mitgliedschaft im Binnenverkehrsausschuß der Region. Die Delegierten gelangten zu der Überzeugung, daß der Ausschuß in seiner derzeitigen Zusammensetzung - er umfaßt Vertreter der Arbeitnehmer im Straßentransport, bei den Bahnen, in der Binnenschifffahrt und in den Häfen - zu breit angelegt sei, da die Probleme der Arbeitnehmer in diesen verschiedenen Wirtschaftsbereichen nicht immer vergleichbar seien. Es wurde daher beschlossen, die Mitgliedschaft des Binnenverkehrsausschusses in Zukunft auf die Bereiche Straßentransport und Eisenbahn zu beschränken. Als Interessensvertretung der Hafenarbeiter in der Region solle ein eigenständiger Regionalausschuß geschaffen werden, während die Binnenschiffer in Asien und dem pazifischen Raum - die kleinste der betroffenen Arbeitnehmergruppen - auf gelegentlichen Ad-Hoc-Sitzungen

über ihre besonderen Probleme beraten können.

Die Sitzungsteilnehmer nahmen zur Kenntnis, daß sich die Gewerkschaftsbewegungen in einer Reihe von Ländern der Region Asien und pazifischer Raum allmählich unter dem Banner des IBFG zusammenschließen beginnen, um sich den von den verschiedenen in diesem Raum geformten Wirtschaftsgemeinschaften, z. B. ASEAN und SAARC, ausgehenden Herausforderungen zu stellen. Sie begrüßten diese Schritte, hielten jedoch eine engere Zusammenarbeit zwischen den Transportarbeitern in den Mitgliedstaaten dieser Gemeinschaften für dringend erforderlich. In diesem Punkt konnte eine grundsätzliche Einigung erzielt werden, und die ITF wird nun über die praktischen Aspekte nachdenken und dem Ausschuß zu einem späteren Zeitpunkt Bericht erstatten.

Bei den Wahlen zum Abschluß der Sitzung wurde Shoshiro Nakanishi (Japan) als Vorsitzender des APRC wiedergewählt und Mike Fleming (Australien) sowie Mario Santos (Philippinen) in ihren Ämtern als stellvertretende Vorsitzende bestätigt.

Fidschi: Lomé-Status aufheben

Gewerkschaften aus der ganzen Welt fordern die Streichung Fidschis aus der Liste der Mitgliedstaaten des Lomé-Abkommens, das den größtenteils aus landwirtschaftlichen Produkten und Mineralien bestehenden Exporten ehemaliger französischer und britischer Kolonien bevorzugten Zugang zu europäischen Märkten garantiert und ihnen einen Anspruch auf finanzielle Unterstützung für Entwicklungsprojekte durch die Europäische Investitionsbank zusichert.

In einem gemeinsamen Schreiben an den Vizepräsidenten der EG-Kommission, Manuel Marin, stellen der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) und der Europäische Gewerkschaftsbund (EGB) unter Hinweis auf die jüngsten Übergriffe der Übergangsregierung von Fidschi gegen die Gewerkschaften (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992) fest, das Land verletze seine Verpflichtungen unter dem Abkommen, und fordern daher die Aufhebung seiner Mitgliedschaft.

Ein Entzug der unter dem Lomé-Abkommen gewährten Rechte auf bevorzugte Behandlung wäre ein schwerer Schlag für Fidschi, das in großem Umfang auf die Deviseneinnahmen aus dem Zuckerexport, dem wichtigsten Exportprodukt des Landes, angewiesen ist.

Transportarbeiter und die Europäische Gemeinschaft

Die ITF-Nachrichten werden von nun an regelmäßig über Entwicklungen in der Europäischen Gemeinschaft berichten.

Dies dürfte vor allem die Gewerkschaften in den Gemeinschaftsländern interessieren, doch sind viele der sozialen und arbeitnehmerbezogenen Fragen, die in Europa zur Diskussion stehen, auch über die Gemeinschaft hinaus von Bedeutung.

MINISTERRAT BESTÄTIGT JÜNGSTE VORSCHLÄGE

Auf ihrer Sitzung am 26. und 27. März in Brüssel gaben die Verkehrsminister ihre Zustimmung zu einer Reihe von Maßnahmen zur Liberalisierung des Luftverkehrs sowie hinsichtlich der Kabotage im Binnen- und Seeverkehr.

Im Anschluß an eine Debatte über das Dritte Paket zur Liberalisierung des Luftverkehrs genehmigte der Rat der Verkehrsminister eine weitere Lockerung der Beförderungstarife, bekräftigte den Grundsatz des freien Zugangs zu allen Strecken für Fluggesellschaften der Europäischen Gemeinschaft und akzeptierte die technische Notwendigkeit der Registrierung und Kontrolle von Flugzeugen in der Gemeinschaft durch nationale Register.

Darüber hinaus bestätigte er Kooperationsvereinbarungen im Luftverkehr mit Norwegen und Schweden.

Eine ausführliche Diskussion über den Bereich des Straßentransports endete mit der Verabschiedung von Vorschlägen für die Zulassung ausländischer Straßentransportunternehmen zu Kabotagediensten in einem Mitgliedsland und einer generellen Einigung in der Frage der Liberalisierung des Straßenpersonenverkehrs: Der Rat beschloß die sofortige Freigabe des grenzüberschreitenden Verkehrs und die schrittweise Öffnung der übrigen Bereiche bis zum 1. Januar 1996.

Bestätigt wurde ebenfalls der Grundsatz der Schifffahrtskabotage, während der Rat im Bereich der Binnenschifffahrt der Aufnahme von Verhandlungen über den Personen- und Güterverkehr mit Nicht-EG-Ländern zustimmte.

Nach ihrer Verabschiedung durch den Rat werden diese Vorschläge nun dem Europäischen Parlament zur Genehmigung vorgelegt.

PROTESTE GEGEN ARBEITSPLATZABBAU BEI FEDEX

Am 25. März trafen Vertreter der Gewerkschaften mit Managern der im Verkehrsreich tätigen Unternehmensgruppe Federal Express (Fedex) aus den USA zu Gesprächen über den drohenden Abbau von 6.000 Arbeitsplätzen in Europa zusammen.

Mitglieder des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses in der Europäischen Gemeinschaft (Brüsseler Ausschuß) aus Italien, den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland sprachen mit dem Geschäftsführenden Direktor von Fedex, Wim Noortman.

Eine gemeinsame europäische Verhandlungsstrategie der Gewerkschaften soll Noortmans Plänen für eine Schließung des inter-europäischen Geschäftsbereichs seines Unternehmens entgegenwirken.

Die Gewerkschaften forderten eine Klärung der Lage von Seiten des Unternehmens im Rahmen von weiteren Zusammenkünften mit Gewerkschaftsvertretern und Betriebsräten bei Fedex.

Noortman erläuterte die Politik seines Unternehmens in Europa, wobei er die Rezession in den USA für die Unfähigkeit des Unternehmens verantwortlich machte, Verluste auf den europäischen Markt zu verkraften.

Nach seinen Angaben sollen etwa 3.000 Arbeitsplätze in Europa erhalten bleiben.

Noortman wies in der Presse verbreitete Gerüchte zurück, daß Fedex seinen europäischen Geschäftsbereich an die australische TNT-Gruppe verkaufen wolle, versicherte jedoch, daß er mit TNT über eine künftige Zusammenarbeit sprechen werde.

UNTERSTÜTZUNG FÜR OST-TIMOR

In einer Erklärung forderte die Europäische Gemeinschaft die indonesische Regierung auf, die Lage der Menschenrechte in Ost-Timor zu verbessern, und begrüßte die Beteiligung der Vereinten Nationen an der Suche nach den Verantwortlichen für das Massaker von Dili im November, um sie vor Gericht zu bringen.

Die portugiesischen Gewerkschaften, deren Land zur Zeit die Präsidentschaft in der Europäischen Gemeinschaft innehat, zählen zu den schärfsten Kritikern des Blutvergießens in Indonesien und der anhaltenden Unterdrückung der grund-

legenden Menschenrechte der Bevölkerungsminderheit der Mauber (vergl. ITF-Nachrichten Januar/Februar 1992).

Zusammen mit anderen Schifffahrts- und Luftfahrtgewerkschaften setzt die der ITF angeschlossene Hafnarbeitergewerkschaft Federação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores Portuarios ihre energische Kampagne für einen internationalen Boykott indonesischer Interessen fort.

Die Gewerkschaft reagierte als erste mit einem Boykott indonesischer Frachten auf das Massaker von Dili und bat die australischen Gewerkschaften um Unterstützung für die Mission des "Friedensschiffes" *Lusitania Express* nach Indonesien.

Das portugiesische Schiff kehrte am 12. März sicher nach Darwin (Australien) zurück, nachdem es auf der Fahrt nach Ost-Timor von indonesischen Kanonenbooten zur Umkehr gezwungen worden war.

Die 120 Menschenrechtsverfechter an Bord wollten die Gräber der Opfer des Massakers von Dili besuchen.

UMWELTFREUNDLICHER VERKEHR

Karel van Miert, für Verkehr zuständiges Mitglied der EG-Kommission, erwies sich als nachdrücklicher Befürworter des Grünbuchs der EG-Kommission zur Umwelt (vergl. ITF-Nachrichten März 1992).

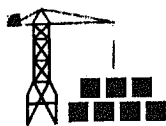
Van Miert forderte, die Straßentransportunternehmer in vollem Umfang für die von ihnen verursachten Umweltschäden zur Rechenschaft zu ziehen und versicherte, die Kommission werde an ihren Vorschlägen für eine Anhebung der Fahrzeug- und Treibstoffsteuern in der gesamten Europäischen Gemeinschaft auf ein entsprechendes Niveau festhalten.

"Wenn wir unsere Politik nicht ändern, müssen wir bis zum Jahr 2010 mit einer Zunahme im Straßengüterverkehr um 42 Prozent fertig werden. Das ist einfach nicht möglich," erklärte er.

Wie van Miert hinzufügte, wären höhere Steuern ein zusätzlicher Anreiz für die Benutzung alternativer Verkehrsträger wie Bahnen, Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt.

Als ermutigendes Zeichen bewertete van Miert die 8fache Steigerung des Seefrachtverkehrs zwischen Dänemark und Norditalien in den Jahren 1986 bis 1990.

Vor der Veröffentlichung eines Weißbuchs liegt das Papier nun den Regierungen der Europäischen Gemeinschaft und der Wirtschaft zur Beratung vor.



HAFENARBEITER

Schwerpunkstreiks legen japanische Häfen lahm

Am 29. März begannen japanische Hafentarbeiter mit einer Serie von Streikmaßnahmen im Zusammenhang mit Lohnforderungen und Bedingungen.

Am ersten Tag einer geplanten Streikwelle legten die 50.000 Mitglieder der

Hafentarbeiterföderation Zenkoku Kowan den Betrieb in 96 Häfen des Landes lahm.

Vom 29. März an soll an jedem Sonntag, ab 4. April an jedem Samstag gestreikt werden, und auch die Nachtschichten sind

betroffen.

In Reaktion auf die intensiven Arbeitspraktiken in dem Sektor fordert die Gewerkschaft die Einführung der 5-Tage-Woche, des 8-Stunden-Tags und eines verbesserten Monatslohns.

Neue Studie zeigt: Entregulierung der britischen Häfen gescheitert

Das vor kurzem von der Avebury Business School Library herausgegebene Buch *Dock Strike: Conflict and Restructuring in Britain's Ports (Hafentarbeiterstreik: Konflikt und Strukturwandel in den britischen Häfen)* informiert in unterhaltsamer Form über die Entregulierung der britischen Häfen.

Die Autoren Peter Turnbull, Charles Woolfson und John Kelly legen eine eingehende Analyse der Wurzeln von Konflikten in den Häfen im Laufe des vergangenen Jahrhunderts vor, die sich mit der Rolle der Transport and General Workers' Union (TGWU) im historischen Kampf gegen Armut und fehlende Arbeitsplatzsicherheit in den Häfen und der Entstehung einer neuen Form der Gelegenheitsarbeit seit Abschaffung des Hafentarbeiterregisters (National Dock Labour Scheme) im August 1989 auseinandersetzt.

Die ersten vier Kapitel des Buches spüren den sich wandelnden Strukturen des Wirtschaftsbereichs nach und beschreiben die ersten Kämpfe der Hafentarbeiter um Arbeitsplatzsicherheit, wie sie mit dem Hafentarbeiterregister ein gewisses Maß an Kontrolle durchsetzen konnten und das Erreichte dann vor dem Hintergrund veränderter Wirtschaftsströmungen und der technischen Entwicklung kämpferisch verteidigen mußten.

Der zweite Teil des Buches befaßt sich mit den Ereignissen im Vorfeld der radikalen Entregulierung im Jahre 1989 und untersucht die dramatischen Folgen für den gesamten Wirtschaftsbereich.

Drei Jahre später, in denen sich konservative Regierung und Hafentarbeiter kaum genug zur Abschaffung des Registers gratulieren konnten, sind die von diesem Buch gesetzten Perspektiven willkommen und notwendig.

Dabei können die Auswirkungen der Entregulierung wahrlich nicht als die Wohltat für die britische Wirtschaft angesehen werden, für die sie ihre Anhänger ausgeben, stellen die Autoren fest.

Die staatlichen Abfindungszahlungen an die registrierten Hafentarbeiter übersteigen bei weitem alle Erwartungen der Regierung und wurden zu einer erheblichen finanziellen Belastung. Knapp fünfmal so viele Hafentarbeiter wie vorhergesagt verloren ihren Arbeitsplatz, weil opportunistische Arbeitgeber das System der Abfindungszahlungen benutzten, um sich von ganzen Belegschaften zu trennen. Viele stellten später neue Arbeitskräfte ein und mißbrauchten damit öffentliche Mittel zur Zerschlagung von Gewerkschaften in Bereichen, in denen Entlassungen niemals erforderlich waren.

Scharfe Arbeitspraktiken und die Nutzung neuer Formen der Gelegenheitsarbeit, z. B. durch Einsatz von Arbeitnehmern mit befristeten Beschäftigungsverträgen, haben Konsequenzen für die früher durchaus rentablen, nicht dem Hafentarbeiterregister unterstellten Häfen Dover und Felixstowe, die heute nicht mehr wettbewerbsfähig sind.

Unterdessen löste die Entregulierung weder die angekündigte Investitionslawine aus, noch führte sie zur Schaffung von Tausenden neuer Arbeitsplätze, wie dies von Wirtschaftsexperten der Regierung 1989 vorausgesagt worden war, stellt das Buch fest.

Die aggressiven Managementpraktiken gegenüber der Gewerkschaft werden ausführlich dargestellt und anhand einer Analyse der Entscheidung des Arbeitsgerichts im Fall der 17 entlassenen gewerkschaftlichen Vertrauensleute der TGWU im Hafen von Tilbury veranschaulicht.

Die Autoren unterstreichen das Ausmaß der Zusammenarbeit zwischen Regierung und Hafentarbeitern in diesem Schauprozeß gegen die Organisationsstrukturen der TGWU in den Häfen.

Die Bedeutung der solidarischen Unterstützung aus dem In- und Ausland heben die Autoren durch die lobende Erwähnung der während des Arbeitskonflikts von der ITF vermittelten Hilfe von seiten der deut-

schen, belgischen, niederländischen, schwedischen und US-amerikanischen Hafentarbeiter hervor.

Vor allem aber stellt das Buch die Frage, ob die britischen Häfen künftig im Wettbewerb mit ihren Entsprechungen auf dem europäischen Kontinent bestehen können.

„Rücksichtslose Einsparungen und Arbeitsintensivierung führten kurzfristig zweifellos zu eindrucksvollen Gewinnen,“ halten die Autoren fest.

„Aber mit Hilfe umfangreicher öffentlicher Subventionen reiten die europäischen Festlandshäfen auf einer Welle bedeutender Kapitalinvestitionen im Vorfeld von 1992 und darüber hinaus,“ fügen sie hinzu.

Das Buch kommt zu dem Schluß, daß die britischen Häfen nur dann in dem durch die Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes und die Veränderungen in Osteuropa entstandenen Wettbewerbsklima überleben können, wenn den Gewerkschaften ein Platz in den für die Zukunftsplanung zuständigen staatlichen Mechanismen eingeräumt wird.

Zur Zeit werden lebenswichtige Bereiche wie z. B. Ausbildung vernachlässigt und eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern durch die auf Zwangsmaßnahmen aufbauenden Managementpraktiken praktisch unmöglich gemacht.

„Die ausschließliche Ausrichtung der britischen Hafentarbeiter auf kurzfristige Gewinne bringt die gesamte Volkswirtschaft in Gefahr ... Dieses Szenario macht deutlich, daß ein strategischer Wirtschaftsbereich wie die Häfen von staatlichen Behörden reguliert werden muß, wenn langfristige Entscheidungen über Investitionen möglich sein sollen,“ warnen die Autoren.

„Es ist paradox, daß gerade ein Gremium, das sich seit Anfang der 80er Jahre für eine solche Politik einsetzt - nämlich die TGWU - von den Arbeitgebern kritisiert wird.“

Forts. auf Seite 10

... Britische Häfen in Europa nicht konkurrenzfähig

Forts. von Seite 9

Man kann nur hoffen, daß sich die zahlreichen anderen Regierungen auf der Welt, die zur Zeit an eine massive Entregulierung der Häfen denken, diese Warnungen zu Herzen nehmen werden.

In Großbritannien wurden wertvolle Erfahrungen gesammelt, und sei es nur, weil sie auf die Fallen auf dem Weg zu einer

erfolgreichen und wirksamen Hafenreform aufmerksam machen.

Gesellschaftlicher Konsens und staatliche Beteiligung an Planung und Investitionen in dem Sektor sind unverzichtbare Elemente, über die sich Regierungen auf eigene Gefahr hinwegsetzen.

Das Buch "Dock Strike: Conflict and Restructuring in Britain's Ports" (Hafen-

arbeiterstreik: Konflikt und Strukturwandel in den britischen Häfen) kann unter folgender Adresse bezogen werden: Ashgate Publishing Limited, Gowebury House, Croft Road, Aldershot, Hants GU11 3HR, Großbritannien; sowie Ashgate Publishing Company, Old Post Road Brookfield, Vermont 05036, USA (ISBN 85628 176 0).



SEELEUTE

Cook-Inseln zur Billigflagge erklärt

ITF-Seeleutegewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum fordern schon seit einiger Zeit, das Register der Cook-Inseln offiziell zur Billigflagge zu erklären. Die Entscheidung ist inzwischen gefallen: Damit umfaßt das ITF-Verzeichnis der Billigflaggenländer nunmehr 17 Register.

Darüber hinaus bekräftigte der ITF-Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum (APSRC) auf seiner Sitzung vom 3. bis zum 5. März in Auckland (Neuseeland) die ausdrückliche Ablehnung der von der neuseeländischen Regierung verabschiedeten radikalen neuen Anti-Gewerkschaftsgesetze durch die ITF.

35 Mitglieder, Berater und Beobachter aus 14 Ländern der Region nahmen an der APSRC-Sitzung teil, die sich mit einer großen Zahl wichtiger politischer Fragen befaßte, darunter Zweitregister und ausländische Seeleute, Quoten, ITF-Verträge und Kampagnetätigkeit, regionale Wohlfahrtsdienste und Fragen, die sich aus der 36. Sitzung des Großparitätischen Seeschiffahrtsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation gegen Ende letzten Jahres ergaben.

Unmittelbar vor der APSRC-Sitzung tagte die APSRC-Arbeitsgruppe zur Quotenfrage, die ihre eigene Auflösung beschloß und statt dessen informelle Konsultationen zwischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften in Asien und Europa anregte. Ferner forderte sie, die Quotenfrage in Zukunft automatisch auf die Tagesordnung jeder APSRC-Sitzung zu setzen.

Die Sitzungsteilnehmer verabschiedeten sechs Entschlüsse:

Das ITF-Sekretariat wurde aufgefordert, auf der nächsten Sitzung des Unterausschusses des Fair-Practices-Ausschusses (FPC) zu Fragen des Kollektivvertrages den Status des Registers der Cook-Inseln zur Diskussion zu stellen und zu empfehlen, das Register zur Billigflagge zu erklären. ITF-Inspektoren wurden aufgefordert, Schiffen von den Cook-Inseln, die

ihre Häfen anlaufen, besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Der FPC-Unterausschuß folgte dieser Empfehlung auf seiner Sitzung am 24. und 25. März (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten).

Ferner wurden Entschließungsanträge zum ITF-Grenzwert für Gesamtbemankungskosten-(TCC-)Verträge sowie zur Genehmigung vorläufiger Verträge verabschiedet.

Darüber hinaus wurde das ITF-Sekretariat beauftragt, sich bei der IAO für Regelungen einzusetzen, die Seeleute, die von ihren Reedern wegen Insolvenz im Stich gelassen werden, vor finanziellen Einbußen schützen (Schutz gestrandeter Seeleute).

Im Hinblick auf subregionale Gewerkschaftskonsultationen wurden die Regie-

rungen der Region zur Ratifizierung von IAO-Übereinkommen 87 und 98 gedrängt, in denen grundlegende Gewerkschaftsrechte garantiert sind.

Schließlich beriet der APSRC über das Problem der großen Zahl von Seeleuten, denen von den Einwanderungsbehörden der Landurlaub verweigert wird, und forderte insbesondere die japanische Regierung auf, unabhängig von der Staatsangehörigkeit der Seeleute deren Recht auf Landurlaub unverzüglich anzuerkennen.

Die Sitzung wurde geleitet vom Vorsitzenden der ITF-Seeleutesektion, Mols Sørensen. Als Vertreter des Sekretariats nahmen der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander, der Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, sowie Sektionsassistent (Senior) Agis Tselentis an der Sitzung teil.

Hafenstaatenkontrolle hält Einzug im Pazifischen Raum

Verschiedene Schiffahrtsnationen im pazifischen Raum unternehmen Schritte in Richtung auf die Verabschiedung einer regionalen Vereinbarung über die Hafenstaatenkontrolle nach dem Vorbild der gemeinsamen Absichtserklärung (GA) in Europa, die 1982 von 12 Staaten unterzeichnet wurde.

Unter der Federführung Japans haben bereits Zusammenkünfte mit Südkorea, China, den Philippinen, Singapur, Indonesien, Australien, Kanada und den USA stattgefunden. Möglicherweise wird noch in diesem Monat auf der Sitzung des Schiffahrtsicherheitsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) ein Vertragsentwurf vorgelegt.

Im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle sind die Küstenstaaten für die Inspizierung von Schiffen aller Flaggen, die ihre Häfen anlaufen, sowie die Kontrolle der Einhaltung anerkannter internationaler Mindestnormen und den gegenseitigen Datenaustausch verantwortlich.

Da die US-Küstenwache schon jetzt gesetzlich verpflichtet ist, die Sicherheit aller die US-Häfen anlaufenden Schiffe zu überprüfen, werden die USA einer solchen Vereinbarung nicht formell beitreten, doch arbeiten sie bereits heute eng mit der europäischen Hafenstaatenkontrolle zusammen.

Die Schaffung eines Systems der Hafenstaatenkontrolle im gesamten pazifischen Raum würde - solange es ernst gemeint und effektiv ist - sicherlich von allen Seeleutern der Welt begrüßt.

Zweitregister zum Scheitern verurteilt?

Sind die Zweitregister zum Scheitern verurteilt? Vielleicht - so lautet die Antwort in einem vor kurzem unter der Überschrift "Glanz der Zweitregister-Sternschnuppen erlischt" in der britischen Schifffahrtszeitung *Lloyd's List* veröffentlichten Artikel von Tony Gray. Unter Hinweis auf die Erfahrungen mit dem norwegischen NIS und dem bundesdeutschen Internationalen Schiffsregister (ISR) stellt er fest, daß viele Betreiber von Zweitregisterschiffen zu ihren ursprünglichen Billigflaggen zurückkehren, sobald die finanzielle Unterstützung nachläßt oder völlig austrocknet. Jetzt schon flaggen Schiffe aus dem ISR aus - "Die größte Fluchtbewegung wird im bundesdeutschen Zweitregister, nicht im traditionellen Register erwartet. Die Reeder im ISR, so heißt es, haben bereits den ersten Schritt fort von der deutschen Flagge unternommen, während die im traditionellen Register verbliebenen Reeder sich dieser Versuchung widersetzen ...," schreibt Gray. Dem NIS sagt er angesichts "des Umschwungs der Zeiger des norwegischen Investitionsbarometers von Sonne auf Sturm" ein ähnliches Schicksal voraus. Das Zweitregisterkonzept reicht nach Grays Meinung nicht aus, um die Billigflaggen auszusteichen - "Beide Register drohen flügelahm zu werden." Ist es noch zu früh für den Ausruf: "Wir haben's Euch ja gesagt"?

Die von der **brasilianischen** Regierung eingesetzte Kommission, die sich mit der Einrichtung eines Zweitregisters befaßt, hat die Veröffentlichung ihres Abschlußberichts, der im März vorgelegt werden sollte, um 45 Tage hinausgeschoben. Es gilt noch immer als gesichert, daß die Kommission die Einrichtung eines Zweitregisters empfehlen wird.

Bemühungen um eine Rettung der staatlichen West Indian Shipping Company (WISCO) in der **Karibik**, die Ende vergangenen Jahres Konkurs anmelden mußte, sind offensichtlich gescheitert (vergl. **ITF-Nachrichten** März 1992). Während die von der karibischen Gemeinschaft und den Regierungen der regionalen Wirtschaftsgemeinschaft Caricom zugesagten Gelder noch immer auf sich warten lassen, liegen die beiden Schiffe der WISCO, die *Caricom Venture* und die *Caricom Express*, weiterhin in Antigua und Trinidad fest. Der Zusammenbruch von WISCO ist ein trauriges Beispiel für die Schwierigkeiten, denen sich die Entwicklungsländer in ihrem berechtigten Kampf um die Sicherung ihres Anteils an der internationalen Wirtschaft gegenübersehen.

In ihrem unermüdlichen Streben nach Entregulierung, Privatisierung und An-

griffen auf die organisierte Arbeitnehmer-schaft denkt die **neuseeländische** Regierung an die Abschaffung der Reservierung der Küstenschifffahrt für die nationale Flagge (Kabotage) und eine Lockerung der Nationalitätsvorschriften und Quali-

trastasmanische Schifffahrt) - und der erklärten Absicht der sicherheitsbewußten australischen Regierung, es dabei zu belassen -, wäre es wieder einmal eine Ironie des Schicksals, wenn dieser Bereich als letzter für Schiffe unter der neuseeländischen Flagge reservierter Sektor übrigbliebe.

Das in St. Petersburg ansässige Schifffahrtsregister hat bei der **russischen** Regierung die Zulassung als selbstverwaltete Klassifizierungsgesellschaft beantragt. Das Register, früher Teil des sowjetischen Ministeriums Morflot und heute dem russischen Verkehrsministerium unterstellt, wünscht eine Umstrukturierung nach dem Vorbild der norwegischen Det Norske Veritas mit einem Vorstand, der sich zur Hälfte aus Mitarbeitern des Registers und zur anderen Hälfte aus Vertretern der Werftenwirtschaft zusammensetzt. In Anerkennung der Tatsache, daß das Register Schiffe in den Baltischen Staaten ebenso wie in Rußland klassifiziert, soll es in "Maritimes Schiffsregister" umbenannt werden. Zur Zeit fahren 17.300 Schiffe unter der Klassifizierung des Registers, davon jedoch nur 9.500 unter russischer Flagge. Berichten zufolge gibt es bereits Pläne zur Einrichtung konkurrierender Klassifizierungsgesellschaften in der Ukraine und den Baltischen Staaten.



fikationsanforderungen für die Bemannungen von Schiffen unter neuseeländischer Flagge. Angesichts der bestehenden Kabotagebestimmungen für den Seeverkehr zwischen Australien und Neuseeland (die

Botschaft an Seeleute

Eine neue Ausgabe der am besten begehrten ITF-Veröffentlichung liegt jetzt vor.

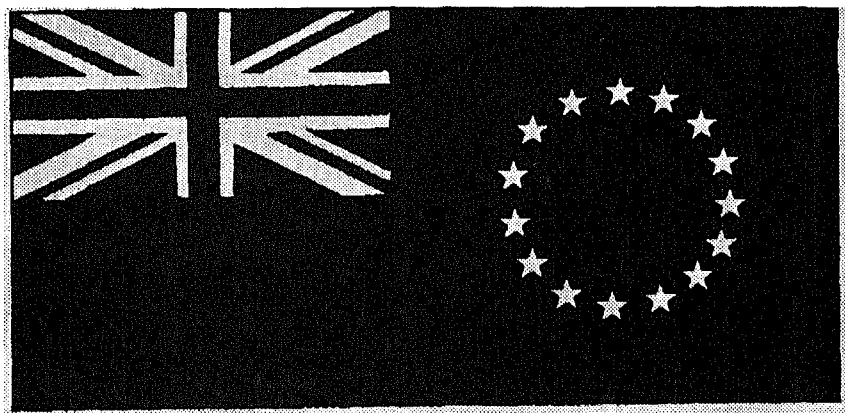
Die handliche Broschüre **Botschaft an Seeleute** ist ein internationales Adreßbuch im Taschenformat, das jeder Seemann an Bord von Billigflaggschiffen immer zur Hand haben sollte. Es enthält Namen, Anschriften und Telefonnummern von ITF-Inspektoren und Kontaktpersonen bei Schifffahrtsgewerkschaften in mehr als 80 Ländern und einer noch größeren Zahl von Häfen.

Die Einleitung - in englischer, französischer, deutscher, spanischer, schwedischer, koreanischer, japanischer, griechischer, chinesischer, polnischer, russischer und arabischer Sprache sowie Tagalog (Filipino) abgefaßt - erläutert, wie die Seeleute die in diesem Buch aufgeführten Kontakte bei Schwierigkeiten an Bord ihres Schiffes nutzen können. Seit die erste Ausgabe der Botschaft an Seeleute veröffentlicht wurde, fühlen sich immer mehr Seeleute durch die Broschüre ermutigt, Kontakt mit der ITF aufzunehmen.



Heute schon erreicht die Botschaft an Seeleute über Seeleutezentren, Inspektoren, Gewerkschaften und Handvertrieb einen sehr breiten Personenkreis. Wenn Ihr von Personen oder Organisationen, Einrichtungen, Zentren usw. wißt, denen dieses Büchlein fehlt, teilt uns dies bitte mit. Die Vergabe an Seeleute erfolgt kostenlos.

Cook-Inseln - jüngster Neuzugang im ITF-Billigflaggenverzeichnis



Der jüngste Neuzugang im ITF-Verzeichnis der Billigflaggenregister sind die Cook-Inseln, eine Inselkette im Südpazifik.

Bei der Region handelt es sich um ein zu Neuseeland gehörendes "Außengebiet mit innerer Autonomie", dessen schätzungsweise knapp 20.000 Einwohner sich auf 15 Inseln (zwei davon unbewohnt) verteilen. Verfassungsmäßig haben die Inseln jederzeit das Recht, einseitig ihre volle Unabhängigkeit zu erklären.

1773 landete die erste europäische Expedition auf den Inseln. Ihr Leiter war Kapitän James Cook, den die Inselbewohner so ins Herz schlossen, daß sie ihre Heimat nach ihm benannten. Vor ihrer Übergabe an Neuseeland waren die Inseln von 1888 bis 1901 britische Kolonie.

1965 erhielten die Inseln den Status eines Gebiets mit innerer Selbstregierung in freier Assoziierung mit Neuseeland.

Ebenfalls 1965 wurde der Vorsitzende der Cook Islands Party (CIP), Sir Albert Henry, zum Premierminister gewählt und in dem Amt 1974 und 1978 bestätigt. Dummerweise - für ihn - erklärte im Juli 1978 eine Kommission, die mit der Untersuchung von Wahlmanipulationen befaßt war, zahlreiche von in Neuseeland lebenden "Cookern" abgegebene Stimmen für ungültig, nachdem sich herausgestellt hatte, daß sie mit einem auf Staatskosten gecharterten Flugzeug speziell zu den Wahlen eingeflogen worden waren. Aufgrund des korrigierten Wahlergebnisses ging die Regierungsgewalt auf Sir Thomas Davis von der Democratic Party (DP) über. Ein Jahr später wurde Davis wegen versuchten Betruges verurteilt und verlor seinen Titel.

Damit kam wieder die CIP an die Macht, nun unter Vorsitz von Geoffrey Henry, einem Bruder des in Ungnade gefallenen früheren Premiers, mußte jedoch abdanken, als Henrys Neffe (Sir Alberts Sohn) zur DP überlief. Die anschließenden Wahlen brachten Davis (inzwischen ohne Titel) zurück an die Spitze der Regierung. Bei den jüngsten Wahlen 1989 gewann Geoffrey Henry mit seiner CIP 12 von 24 Sitzen und übernahm damit erneut die Regierungsgewalt.

Das Schiffsregister der Inseln hat eine ähnlich abwechslungsreiche Geschichte hinter sich. Seit 1987 sind ein Viertel der 20 in dem Register verzeichneten Schiffe gesunken - ein Rekord, mit dem es selbst Panama und Zypern übertrifft. Nationalitätsvorschriften sind in den Registrierungsbedingungen der Billigflagge kaum zu finden.

Auf seiner Sitzung am 24. und 25. März in London schloß sich der Unterausschuß des ITF-Fair-Practices-Ausschusses (FPC) für Fragen des Kollektivvertrages einer Empfehlung des ITF-Regionalausschusses für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum an, die Cook-Inseln in das ITF-Billigflaggenverzeichnis aufzunehmen. Die Vollmacht zur Verhängung des Billigflaggenstatus wurde dem Unterausschuß vom FPC übertragen.

Zu dem ITF-Billigflaggenregister zählen nun: Antigua und Barbuda, Bahamas, Bermuda, die Cayman-Inseln, die Cook-Inseln, Zypern, Gibraltar, Honduras, Libanon, Liberia, Malta, die Marshall-Inseln, die Niederländischen Antillen, Panama, St. Vincent, Sri Lanka und Vanuatu.

Schweden

Pläne für die Einführung einer billigen "Sonderabteilung" im schwedischen Schiffsregister bedrohen die Arbeitsplätze von Tausenden schwedischen Seeleuten. Die im März veröffentlichten Vorschläge schockierten die Gewerkschaftsbewegung mit der Ankündigung eines praktisch vollständigen Verzichts auf schwedische Staatsbürger und der Aufhebung des größten Teils der schwedischen Sozial- und Arbeitsvorschriften für die Besannungen auf allen ohne Fahrgäste auf internationalen Routen verkehrenden Schiffen.

Der Entwurf enthält keinerlei Vorschriften über das Mitführen schwedischer Staatsbürger an Bord - Kapitän und erster Ingenieur müssen im Besitz schwedischer Patente sein, darüber hinaus sind keine weiteren Anforderungen hinsichtlich der Nationalität vorgesehen. Der Entwurf gibt den Reedern darüber hinaus die Möglichkeit, alle Seeleute summarisch zu entlassen, sobald ein Schiff der Sonderabteilung unterstellt wird. Mit der Eintragung im neuen Register verlieren die schwedischen Sozial- und Arbeitsvorschriften ihre Gültigkeit für die Besannung. Individuelle Beschäftigungsverträge oder "Kollektivverträge" mit Organisationen, die sich zwar Gewerkschaften nennen, aber keine sind, werden nach schwedischem Recht als gültige Verträge anerkannt - danach können weder die Besannung noch die Gewerkschaften während des im Vertrag festgelegten Zeitraums rechtmäßig Maßnahmen zur Durchsetzung besserer Verträge ergreifen.

In den Augen des Vorsitzenden der schwedischen Seeleutegewerkschaft SSU, Anders Lindström, stellen diese Vorschläge einen Angriff nicht nur auf die schwedischen Seeleute, sondern auf die organisierte Arbeitnehmerschaft im ganzen Lande dar. Der konservative Ministerpräsident - ein treuer Anhänger der früheren britischen Premierministerin Thatcher - strebt Berichten zufolge eine grundlegende Überarbeitung des schwedischen Arbeitsrechts und der Gesetze zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen an. Der Kampf der Seeleute gegen die nun vorliegenden Vorschläge wird daher von der gesamten Gewerkschaftsbewegung mit größtem Interesse verfolgt.

"Das gibt einen Kampf. Diese Vorschläge werden wir nicht akzeptieren - wir werden sie bekämpfen, wo wir eben können," erklärte Lindström gegenüber den **ITF-Nachrichten**.

Die vom Verkehrsministerium veröffentlichten Vorschläge durchlaufen nun das Stadium der öffentlichen Anhörung. Die SSU hat bereits eine umfassende Öffentlichkeitskampagne gegen die Vorschläge gestartet, um die öffentliche Meinung gegen sie aufzubringen.

Kriegserklärung an die Seeleute

Sollten die Bemühungen der Gewerkschaft dieser Phase erfolglos sein, wird im Mai ein Gesetzentwurf vorgelegt. Das schwedische Parlament wird über diesen Entwurf dann nach der Sommerpause im Oktober oder November beraten.

“Wenn wir das Gesetz nicht jetzt schon stoppen können, werden wir zu verhindern versuchen, daß es im Parlament eine Mehrheit bekommt,” kündigte Lindström an.

Bei der Regierung von Ministerpräsident Carl Bildt handelt es sich um eine Minderheitskoalition aus drei Parteien (konservative, liberale und Bauernpartei), die für die Mehrheit im Parlament auf die Stimmen einer Partei des alleräußersten rechten Flügels angewiesen ist. Während Konservative und Liberale über enge Verbindungen zu Reederinteressen verfügen, hofft die Gewerkschaft darauf, daß sich die Bauernpartei möglicherweise von der Stimmung der Öffentlichkeit beeinflussen läßt. Die Gewerkschaft wird sich außerdem um eine Zusage der oppositionellen Sozialdemokraten bemühen, das Gesetz im Falle ihrer Rückkehr an die Regierung unverzüglich aufzuheben.

Lindström läßt keinen Zweifel daran, daß die Gewerkschaft die Vorschläge nicht akzeptieren und sich auch nicht auf eine “norwegische Lösung” einlassen wird.

Sie wird vielmehr für die 5.000 bis 6.000 Seeleute kämpfen, deren Arbeitsplätze auf dem Spiel stehen - und ein Streik in der Schifffahrtswirtschaft ist bereits abzusehen, wenn alle anderen Bemühungen scheitern.

“Wenn es zum Arbeitskampf kommt, können wir uns auf die solidarische Unterstützung der übrigen Teile der schwedischen Gewerkschaftsbewegung verlassen. Aber am härtesten müssen wir natürlich selber kämpfen,” sagt Lindström.

Andere der ITF angeschlossene Schifffahrtsgewerkschaften würden ebenfalls um Unterstützung für die schwedischen Seeleute gebeten. Lindström:

“Wir würden den ITF-Mitgliedern sagen: Laßt Eure Finger von diesen Schiffen, schließt keine Verträge ab!”

Es gibt viele Parallelen zwischen Bildts Angriff auf die Seeleute und die Angriffe der britischen Regierung auf die Gewerkschaften während der 80er Jahre unter Margaret Thatcher - wie Thatcher hat sich

Bildt womöglich eine der in seinen Augen stärksten Gewerkschaften zum Ziel genommen, um sich auf weitere Angriffe auf die Bewegung vorzubereiten. Aber Bildt verfügt nicht über die gleiche unüberwindliche Mehrheit im Parlament wie Thatcher damals, und er könnte sich sehr wohl übernommen haben:

“Wir werden nicht die gleichen Fehler machen wie die britischen Gewerkschaften. Meiner Meinung nach war es ein strategischer Irrtum, sich über die öffentliche Meinung hinwegzusetzen, wie sie es taten,” macht Lindström deutlich.

Das wird die SSU sicherlich nicht tun. Innerhalb weniger Stunden nach Bekanntgabe der Regierungspläne waren die Kontakte zu den schwedischen Medien hergestellt und die Öffentlichkeit über die Reaktion der Gewerkschaft im Bilde. Gut besuchte Pressekonferenzen und ausführliche Medienberichterstattung über die Position der SSU haben dafür gesorgt, daß die schwedische Öffentlichkeit genauestens darüber Bescheid weiß, worum es der Gewerkschaft geht.

Kopfgeld auf den Vorsitzenden der SSU

Reederinteressen auf den Philippinen haben Berufskiller auf den Vorsitzenden der schwedischen Seeleutegewerkschaft SSU, Anders Lindström, angesetzt.

Zuverlässige Quellen in Manila warnen Lindström, er setze sein Leben aufs Spiel, wenn er auf die Philippinen reise.

Auf die “Abschußliste” geriet Lindström wegen der SSU-Aktionen gegen Billigflaggenschiffe.

Bei einem kürzlichen Aufenthalt auf den Philippinen wurde ein Vertreter der SSU von einer bekannten und zuverlässigen Kontaktperson aus der Gewerkschaftsbewegung über diesen beunruhigenden Sachverhalt unterrichtet, die ihm auch nähere Einzelheiten über das geplante Attentat mitteilte.

Nach Aussage dieses Mannes gibt es “zwei Möglichkeiten, Lindström zu ‘beiseitigen’. Wenn die Flugnummer bekannt ist, werden ein paar ‘Spatzen’ (Scharfschützen) am Ninoy-Aquino-Flughafen von Manila Posten beziehen. Selbst mit Schußwaffen kommt man relativ leicht in den Flughafen. Andernfalls soll das Attentat als Unfall getarnt werden. Wenn Lindström nach Manila reisen muß, sollte er ganz beson-

ders vorsichtig sein und möglichst anonym bleiben.”

Diese Geschichte wurde später von einer weiteren in der philippinischen Schifffahrtswirtschaft tätigen Person bestätigt.

Warum sollte es auf den Philippinen Kräfte geben, die so weit gehen, die Ermordung eines schwedischen Gewerkschafters vorzubereiten?

In Anders Lindströms Fall hat dies sicherlich mit den von der schwedischen Seeleutegewerkschaft seit vielen Jahren unternommenen Aktionen gegen Billigflaggenschiffe zu tun, mit denen sie menschlichere Bedingungen für ausländische Besatzungen an Bord dieser Schiffe erreichen will.

Die lange Reihe von ITF-Solidaritätsmaßnahmen für philippinische Bemannungen in Schweden hat der SSU bei vielen philippinischen Seeleuten einen hohen Bekanntheitsgrad und großes Ansehen verschafft.

Viele finanziell erfolgreichen Bemannungsagenturen auf den Philippinen und bestimmte Reeder sind mindestens genauso stark daran interessiert, ihren wirtschaftlichen Aktivitäten ungestört nachgehen zu können. Dabei ist ihnen

die Aufmerksamkeit im Wege, die die Aktionen der schwedischen Seeleutegewerkschaft häufig bei den Massenmedien auf den Philippinen finden, wenn es um eine philippinische Bemannung geht.

Als Vorsitzender der schwedischen Seeleutegewerkschaft ist Anders Lindström die Verkörperung der ITF-Maßnahmen in Schweden. Das üblichste Verfahren auf den Philippinen, eine unerwünschte Person loszuwerden, ist deren “Eliminierung”.

Allein 1991 kamen auf den Philippinen mehr als 30.000 Menschen gewalttätig ums Leben. Sie wurden erschossen, erstochen oder bei Schußwechseln zwischen Guerrillaeinheiten der NPA und den Streitkräften getötet. Im Laufe des Jahres wurden zahlreiche Bauern und Gewerkschaftsführer von sogenannten Vigilantentruppen ermordet.

Die Mörder werden nur in den seltensten Fällen gefaßt. Selbst wenn der Täter eindeutig überführt ist, wird er kaum jemals vor Gericht gestellt.

Im Januar 1992 kostete die “Eliminierung” eines westlichen Ausländers 125 Dollar. Für einen Filipino liegt der Preis niedriger.

Chilenische Seeleute streiken in Vancouver

Die chilenische Besatzung der unter Panama-Flagge fahrenden *Rio Mafil* hatte seit vier Monaten keine Heuern erhalten, als das Schiff, das sich in einem sehr schlechten Zustand befindet, Anfang März in **Vancouver** (Kanada) einlief. Es ist offensichtlich von den Reedern aufgegeben worden. Am 10. März wandten sich die 16 Besatzungsmitglieder mit einer Klage an die ITF. Daraufhin kam ITF-Inspektor Gerry McCullough den Seeleuten zur Hilfe. Die Reeder schulden ihnen mehr als 100.000 US-Dollar. Die Besatzung ist inzwischen in einen unbegrenzten Streik getreten, und da die kanadischen Hafentarbeiter die Streikposten respektieren, wird das Schiff bis zur Beilegung des Konflikts festliegen.

Die Besatzung verfügte über keinerlei Vorräte oder Lebensmittel, so daß die ITF-Notverpflegung bereitstellen mußte. Sie wird die Maßnahmen der Besatzung unterstützen, bis ihre Forderungen erfüllt sind.

Obwohl sie einem griechischen nationalen Kollektivvertrag unterstanden, erhielten die philippinischen Besatzungsmitglieder an Bord der unter maltesischer Flagge fahrenden *Josepha* nicht die ihnen zustehenden Heuern. ITF-Inspektor Enrico Cevaro besuchte das Schiff in **Neapel** (Italien) und setzte im Namen von elf Besatzungsmitgliedern die Auszahlung ausstehender Heuern in Höhe von 89.020 US-Dollar sowie deren Heimkehr auf Kosten der Reeder durch. Die Reeder konnten auch zur Unterzeichnung eines am Februar datierten ITF-Musterkollektivvertrages für das Schiff bewegt werden, der höhere Heuern vorsieht als der griechische Vertrag.

Die in den USA ansässige Schiffahrtsgesellschaft Stamford Tankers ist offenbar in eine schwere Finanzkrise geraten und plant nun den Verkauf ihrer Schiffe. Die unter liberianischer Flagge fahrenden Schiffe *Charger* und *Empress* mit einer gemischten Besatzung aus europäischen und philippinischen Seeleuten an

Bord waren in **Rotterdam** praktisch gestrandet. ITF-Inspektor Gert-Jan Harmsen kam der nicht bezahlten Besatzung zu Hilfe und konnte inzwischen die Auszahlung erheblicher Bargeldbeträge für sie durchsetzen. Die 22 Besatzungsmitglieder an Bord der *Charger* erhielten

standen zu haben. Die Beamten der Wasserschutzpolizei, die zur grenzpolizeilichen Eingangsabfertigung an Bord gekommen waren, stellten dabei eine Reihe wesentlicher Mängel im Sinne der Vorschriften des SOLAS- und des MARPOL-Übereinkommens fest. Die *Litsa N*

ist ein Seelenverkäufer wie er im Buche steht - der Rumpf ist verrostet und undicht, die Reling, die Treppen und die Lukenabdeckungen sind allesamt durchgerostet und könnten jederzeit durchbrechen. Die Brandschutz- ebenso wie die Rettungsgeräte an Bord sind mangelhaft. Feuerlöscher gibt es nicht, und die Rettungsboote an Bord sind teilweise korrodiert, eines hat



107.000 US-Dollar, die Seeleute an Bord der *Empress* 225.000 US-Dollar. Die Mehrzahl der Männer wurde inzwischen heimgeschafft. An Bord verblieben sind nur einige wenige Seeleute, die die Schiffe bis zur bevorstehenden öffentlichen Versteigerung beaufsichtigen. Ein weiteres Schiff der Stamford Tanker - die unter Liberia-Flagge fahrende *Challenger* - liegt zur Zeit wegen eines Streiks in Kroatien fest. Harmsen vereinbarte mit den Reedern, das Schiff zwecks Auszahlung der ausstehenden Gelder und Verkauf nach Rotterdam zu verbringen. Die der ITF angeschlossene kroatische Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft wird eine kroatische Besatzung, die schon früher an ähnlichen Vorgängen beteiligt war, entsenden, um den Streikenden an Bord die Verfahren zu erläutern.

Die unter zypriotischer Flagge fahrende *Litsa N* liegt in **Hamburg** fest. Sie darf den Hafen erst dann verlassen, wenn eine lange Liste von Mängeln behoben ist. Am 16. März tuckerte der Stückgutfrachter (3.256 BRT) aus New Orleans kommend in den norddeutschen Hafen. Die aus 17 russischen und polnischen Seeleuten bestehende Besatzung kann sich wahrscheinlich glücklich schätzen, die Atlantik-Überquerung ohne Schaden über-

ein großes Loch (siehe Foto). Der gesamte Schiffsaufbau ist in einem jämmerlichen Zustand, Winden und Seile verrottet und dringend reparaturbedürftig. Die Sicherheit der Besatzung wird ganz klein geschrieben: Als das Schiff festgemacht hatte, mußte sie erst einmal mehrere Dutzend Gasflaschen von Bord bringen, die nur locker mit Seilen befestigt an Bord herumlagen. Die Zustände an Bord sind verheerend - der Trinkwasservorrat des Schiffes ist mit Öl verschmutzt, die Mannschaftsunterkünfte verwahrlost, die Kabinen vermodert. Als ob all dies noch nicht schlimm genug wäre, ist die *Litsa N* auch noch eine wahre Umweltkatastrophe: Auf dem Meer ließ sie große Mengen Öl und mit Öl vermisches Bilgenwasser ab. Ein 80.000 Quadratmeter großer Ölfilm, der sich in der Nähe des Ankerplatzes des Schiffes ausbreitet, stammt wahrscheinlich ebenfalls von ihr. Der sozialdemokratische Staatsrat in der Innenbehörde, Dirk Reimers, war über die Zustände an Bord schockiert: "Keinen Fuß würde ich auf diesen Kahn setzen," erklärte er. "Dieses Schiff wird nur noch vom Rost zusammengehalten... Die verhängten Strafen

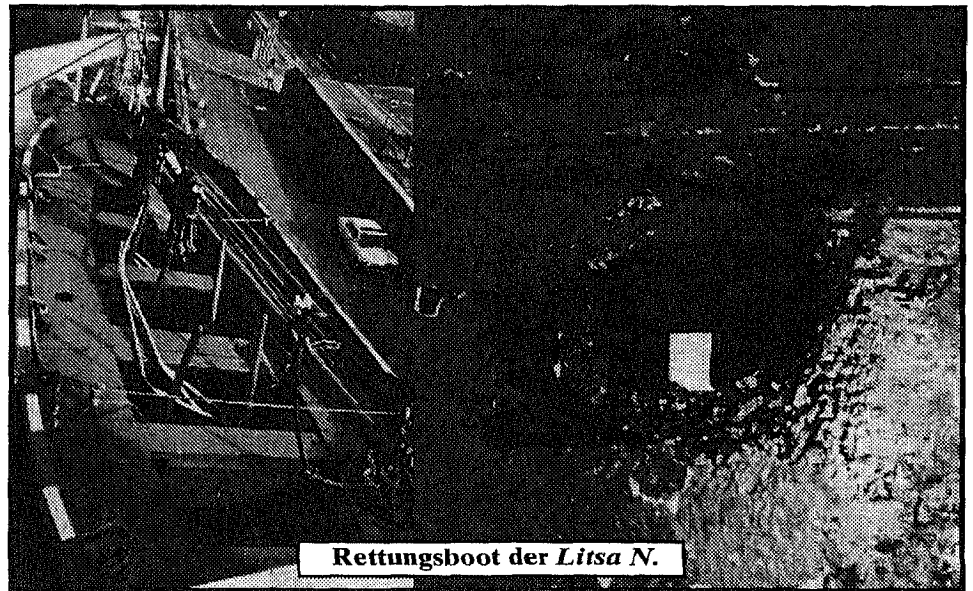
Forts. auf Seite 1.

... Wilder Westen auf den Weltmeeren

Forts. von Seite 14

stehen in keinerlei Verhältnis zu den Schäden, die durch die Umweltstraftäter angerichtet werden." ITF-Inspektor Ulf Christiansen, der sich mit den Klagen der Besatzung befaßt, war erschüttert über den Zustand des Schiffes: "Es ist fraglich, ob Schiff und Mannschaft die nächste Fahrt überlebt hätten - das ist Wildwest auf den Weltmeeren," stellte er in Anspielung auf die völlige Mißachtung jeglicher gesetzlicher Regelungen durch die Reeder der *Litsa N* fest. Christiansen bemüht sich nun um den Abschluß eines ITF-Vertrages für das Schiff, auf dem die Vollmatrosen eine Monatsheuer von 700 US-Dollar einschließlich 100 Überstunden erhielten. Und die Überstunden summieren sich auf der *Litsa N*, der drei Mann zur vorgeschriebenen Besatzungsstärke fehlen.

Die unter zypriotischer Flagge fahrende *Cosel* (über die wir im vergangenen Monat während ihres Hafenaufenthalts in Dänemark berichteten) fuhr nach **Bremen** weiter, wo ITF-Inspektor Ali Memon die Auszahlung von 27.000 US-Dollar an 12 Besatzungsmitglieder aushandeln konnte. Ein weiteres unter zypriotischer Flagge fahrendes Schiff, die *West Coast*, wurde vor kurzem in Bremen von der Hafenstaatenkontrolle festgehalten. Memon war entsetzt über den schrecklichen Zustand des Schiffes, das mit Seeleuten aus Pakistan und Sri Lanka bemannt war: Es war kaum seetüchtig und von einer Kakerlakenplage heimgesucht. Memon konnte Heuernachzah-



Rettingsboot der *Litsa N*.

lungen in Höhe von 94.000 US-Dollar für die Besatzung durchsetzen.

Der philippinischen Besatzung der unter Hongkong-Flagge fahrenden *Nestor* waren keine Heuern ausgezahlt worden. Als das Schiff in **Baton Rouge** (USA) lag, wandten sich die Seeleute gegen Ende Februar mit der Bitte um ihre Heimschaffung nach Manila an John Sansone, ITF-Inspektor und Koordinator der Billigflaggenkampagne in Nordamerika. Sansone war gerade mit einem anderen Fall befaßt und bat daher den Seeleuteanwalt Richard "Jerry" Dodson, die Besatzung zu besuchen. Dodson begab sich unverzüglich an Bord und konnte eine Einigung für die Besatzung aushandeln. Im Gegenzug zum Verzicht auf alle

weiteren Forderungen wurde den Seeleuten die Heimschaffung auf Kosten der Reeder vom nächsten Anlaufhafen, die Auszahlung aller ausstehenden Heuern und rechtsverbindliche Garantien angeboten, daß keine negativen Einträge in ihre Heuerbücher vorgenommen und sie nicht auf eine schwarze Liste gesetzt würden. Nach ihrer problemlosen Rückkehr auf die Philippinen erklärten die Seeleute in einem Schreiben an die ITF, sie seien "stolz und glücklich". Gleichzeitig dankten sie Dodson für seine Hilfe - "Er wollte kein Geld dafür nehmen. Besonders erwähnen wollen wir auch den ITF-Billigflaggenkoordinator John Sansone. Ohne seinen Ratschlag hätten wir unseren Kampf nicht erfolgreich abschließen können."

LEUTE

Hans Jørgen Jensen, seit 1977 Vorsitzender der dänischen Angestelltengewerkschaft (Dansk Funktionærforbund), trat Ende März in den Ruhestand. Sein Nachfolger ist **Kaj Hansen**, der in den vergangenen 14 Jahren sein Stellvertreter war und sein Amt am 1. April übernimmt - auf den Tag genau 15 Jahre, nachdem er in den Dienst der Gewerkschaft eintrat. Jensen war Mitglied der ITF-Sektionsausschüsse Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste ebenso wie des technischen Ausschusses des Bodenpersonals.

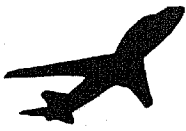
Ohne Gegenkandidaten wurden bei den jüngsten Wahlen vier Spitzenposi-

tionen der australischen Eisenbahnergewerkschaft ARU besetzt. Die erfolgreichen Kandidaten waren **Jim Walshe** (Nationaler Präsident), **Joe Sibberas** und **Les Crofton** (Nationale Vizepräsidenten) sowie **Roger Jowett** (Nationaler Sekretär). Walshe tritt damit die Nachfolge des ausscheidenden ARU-Präsidenten **Pat Dunne** an. Jowett übernimmt sein Amt vom früheren Nationalen Sekretär **Ralph Taylor**, der wie Dunne in den Ruhestand getreten ist. Ralph Taylor ist ehemaliges Mitglied des Verkehrspolitischen Unterausschusses der ITF-Sektion Eisenbahn.

Julián Jiménez Jiménez wurde auf

dem Kongreß der spanischen Transportarbeiterföderation FETCOMAR-CC.00 als Nachfolger von **Benito Barrera San Miguel** zum neuen Generalsekretär der Gewerkschaft gewählt. Zum Sekretär der Internationalen Abteilung wurde **Ricardo Feijóo Guillán** gewählt.

Ernesto Hilario Jaime und **Ramon Francisco Soria** wurden für das kommende Jahr im Amt des Präsidenten bzw. Vizepräsidenten der argentinischen Lokführergewerkschaft "La Fraternidad" bestätigt. Ebenfalls wiedergewählt wurde der Generalsekretär der Gewerkschaft, **Juan Carlos Duhalde**.



ITF-Luftverkehrskonferenz in Manila

Die erste ITF-Luftverkehrskonferenz für Asien und den pazifischen Raum fand 1981 in Manila statt. Vom 20. bis zum 22. Februar dieses Jahres versammelten sich die Delegierten von 21 Luftverkehrsgewerkschaften aus 13 Ländern der Region wiederum in Manila zur inzwischen 8. regionalen Luftverkehrskonferenz.

In seiner Ansprache auf der Eröffnungsveranstaltung der diesjährigen Konferenz blickte der ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, auf jene erste Konferenz zurück, die, wie er den Delegierten in Erinnerung rief, "den Grundstein für die Schaffung eines Forums legte, in dessen Rahmen Arbeitnehmer aus der Luftverkehrswirtschaft in Asien und dem pazifischen Raum zusammenkommen und über ihre gemeinsamen Probleme beraten können."

"Seit damals," stellte Hoda fest, "hat sich ein dramatischer Wandel in der Luftverkehrswirtschaft vollzogen. Der Prozeß der Liberalisierung und Deregulierung in Europa schlägt sich in der Region ebenso nieder wie die weltweite Tendenz zur Privatisierung und Globalisierung."

Während dieser vergangenen 10 Jahre haben wir ein reifes Gremium geschaffen, das sich dem Grundsatz der Solidarität fest verbunden fühlt. Diese Organisation hat ihre Zeit nicht nur der Lösung all der

vielen, für die Arbeitnehmer in der Luftverkehrswirtschaft so wichtigen Problemen gewidmet, sondern auch zum Entstehen eines bis dahin in der Region nie gekannten Maßes an Einheit und Solidarität beigetragen. Auf der Grundlage unserer Erfahrungen aus der jüngsten Zeit kann ich mit einiger Zuversicht behaupten, daß die uns angeschlossenen Gewerkschaften in der Region heute in der Lage sind, sich jeder Herausforderung gemeinsam und solidarisch zu stellen."

Ein weiterer Konferenzredner war Mario Santos, Präsident der Philippine Airlines Employees' Association (PALEA), der die Delegierten an das Schwerpunktthema der Konferenz - Gesundheit und Sicherheit - erinnerte. In diesem Bereich komme es ganz besonders auf ge-

werkschaftliche Stärke an. Er berichtete den Konferenzteilnehmern von einem auf den Philippinen geplanten Privatisierungsgesetz, durch das die Gewerkschaftsrechte der Arbeitnehmer des Landes ernsthaft in Frage gestellt würden. Es sei daher ganz besonders angemessen, daß die ITF mit ihrer langen Tradition der Verteidigung der Arbeitnehmer gegen die Bedrohung ihrer Bedingungen durch Entregulierung und Privatisierung diese Sitzung nur wenige Tage nach dem Verkauf der nationalen philippinischen Fluggesellschaft in Manila abhalte. Er sei überzeugt, daß die Konferenz für die Delegierten aller Länder bei ihren Bemühungen um eine Stärkung der Luftverkehrsgewerkschaften der Region von großem praktischen Wert sein werde.

Bewegung im Arbeitskonflikt bei Biman

Mit einer Serie von Streiks und Protesten zwangen die Gewerkschaften bei Bangladesh Biman (vergl. ITF-Nachrichten Januar/Februar 1992) die Regierung inzwischen zu Gesprächen über einen neuen Lohnmechanismus für die Arbeitnehmer in der Luftverkehrswirtschaft von Bangladesch.

Mohd Solaiman, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Bangladesh Biman Sramik Union, ist überzeugt, daß die Regierung wegen der Intensität der Kampagne und der einheitlichen Position der verschiedenen Luftfahrtgewerkschaften schließlich zur Aufgabe ihrer ursprünglich unnachgiebigen Haltung gezwungen war. Inzwischen gilt die Zustimmung der Regierung zur wichtigsten Forderung der Gewerkschaft nach einer landesweit einheitlichen



Lohnskala für die Luftverkehrswirtschaft als sicher:

"Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch den zahlreichen der ITF angeschlossenen Luftverkehrsgewerkschaften danken, die mit ihren Beweisen der internationalen Solidarität erheblich zum Erfolg dieser Kampagne beigetragen haben," erklärte Solaiman.

Der Arbeitskonflikt zwischen Gewerkschaft und Geschäftsleitung im Zusammenhang mit der Übertragung der Tätigkeiten am Streckenstandort Kalkutta auf Air India, die als Vertragsunternehmen anstelle der früheren festangestellten Mitarbeiter nun Hilfskräfte mit Zeitarbeitsverträgen beschäftigt, besteht weiterhin.

Expandierende Wirtschaft - zu wenig Sicherheitsinspektoren

Nirgendwo expandiert die Luftverkehrswirtschaft zur Zeit so rasch wie in Asien und dem pazifischen Raum. Gleichzeitig gibt es keine nennenswerte staatliche Kontrolle von Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Laut Statistiken der IAO gab es 1989 in Indien 903 Arbeitsschutzinspektoren für mehr als 25 Mio. Arbeitnehmer; in Thailand waren es 129 Arbeitsschutzinspektoren sowie 300 Provinzinspektoren für eine geschätzte Zahl von 29 Mio. Arbeitnehmern; die Republik Korea verfügte über 453 Arbeitsinspektoren für 61 Mio. Arbeitnehmer. Im Gegensatz hierzu beläuft sich die Zahl der Inspektoren in Finnland auf 1.140 für insgesamt 2,2 Mio. Arbeitnehmer, in der Bundesrepublik Deutschland sind es 5.308 Inspektoren für 29,7 Mio. Arbeitnehmer.

Mehr zu Gesundheit und Sicherheit in der Region auf der nächsten Seite.

Gesundheit und Sicherheit im Raum Asien/Pazifik

In Asien und dem pazifischen Raum, wo die Luftverkehrswirtschaft weltweit die größten Zuwachsraten verzeichnet, sind Gesundheit und Sicherheit in diesem Wirtschaftsbereich mehr als je zuvor bedroht.

Im Rahmen der 8. Regionalen Zivilluftfahrtkonferenz in Manila berichteten Delegierte aus 13 Ländern der Region Asien und pazifischer Raum über die Lage der Gesundheit und Sicherheit in der Luftverkehrswirtschaft ihres Landes. Ein Charakteristikum der Region sind die sehr großen wirtschaftlichen Unterschiede zwischen

Arbeitsplätze, einschließlich Flughafenvorfeld und Flugzeuge, in den Geltungsbereich aller gesetzlichen Arbeitsschutzvorschriften vorgesehen ist. Darüber hinaus forderten die Konferenzteilnehmer eine stärkere Sicherheitsorientierung bei den nationalstaatlichen Vorschriften über die Flug- und Dienstzeiten des Fluggesellschaftspersonals.

Die Schlußfolgerungen der Konferenz befassen sich mit praktischen Maßnahmen auf drei Ebenen - internationaler und nationaler Ebene sowie am Arbeitsplatz.

Wie die Konferenzteilnehmer übereinstimmend feststellten, wäre den Gewerk-

Arbeitsplätze, einschließlich Flughafenvorfeld und Flugzeuge, in den Geltungsbereich aller gesetzlichen Arbeitsschutzvorschriften vorgesehen ist. Darüber hinaus forderten die Konferenzteilnehmer eine stärkere Sicherheitsorientierung bei den nationalstaatlichen Vorschriften über die Flug- und Dienstzeiten des Fluggesellschaftspersonals.

Schließlich wurden eine Reihe von Arbeitsschutzrechten der Arbeitnehmer gefordert, z. B. ein gesetzlich verankertes Recht auf die Einrichtung von betrieblichen Gesundheits- und Sicherheitsausschüssen, das Recht auf lückenlose Information über die von Tätigkeit und Arbeitsmaterial ausgehenden Gefahren für die Gesundheit, das Recht des Arbeitnehmers, Arbeitgeber wegen gefährlicher Arbeitspraktiken und -bedingungen direkt auf Wiedergutmachung verklagen zu können, und das Recht, die Ausführung gefährlicher Arbeiten zu verweigern.

Die Arbeitgeber wurden an ihre Pflicht zur Gewährleistung eines sicheren Arbeitsumfeldes erinnert und darüber hinaus

Die Dienstpläne des fliegenden Personals werden in völliger Unkenntnis ihrer Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit erstellt.

- Flugkapitän Feroz Aftab Khan von der Pakistan Airlines Pilots' Association

den einzelnen Ländern. Sie reichen von hoch industrialisierten Volkswirtschaften wie Japan und Australien über die "asiatischen Tiger", z. B. Südkorea und Malaysia, bis zu den nur schwach entwickelten Ländern wie Bangladesch und die Philippinen.

Die Vertreter der japanischen, australischen und neuseeländischen Gewerkschaften konnten über relativ gut ausgebaute gewerkschaftliche Strukturen im Bereich der Gesundheit und Sicherheit berichten, wenngleich diese gerade in Neuseeland zur Zeit durch neue Gesetze, die einer Schwächung der Gewerkschaft dienen sollen, in Frage gestellt werden. Im Gegensatz hierzu konzentriert sich der gewerkschaftliche Kampf in Ländern wie Fidschi und Indonesien noch immer hauptsächlich auf die Durchsetzung grundlegender Gewerkschaftsrechte.

Trotzdem wurden die Diskussionen von den von allen Gewerkschaften geteilten Erfahrungen beherrscht. Alle Delegierten berichteten über die Bedrohung der Gesundheit und Sicherheit in dem Wirtschaftsbereich durch ein zunehmend aggressiver werdendes Wettbewerbsklima, das die Unternehmen zu Maßnahmen wie Personalabbau, Einführung neuer Technologien und neuer flexibler Arbeitsmuster, sowie einen Abbau des Schutzes vor arbeitsbedingten Gefahren wie Lärm und Abgasen veranlaßt.

Die Konferenz befaßte sich mit drei Hauptbereichen der Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz: Arbeitsmuster, insbesondere die Auswirkungen der Nachtschichtarbeit auf die Gesundheit des Flughafenpersonals sowie der Flug- und Dienstzeiten für das Kabinenpersonal; verschiedenen Aspekten des Arbeitsumfelds, z. B. der extrem hohe Geräuschpegel in Wartungs- und anderen Tätigkeitsbereichen, das begrenzte Gesichtsfeld der Arbeitnehmer auf dem Flughafenvorfeld und die Gesundheitsgefahren in der Flugzeugkabine wie Einwirkung kosmischer Strah-

lungen und überhöhte Ozonkonzentrationen; und Arbeitspraktiken, z. B. in der Gefahrgutabfertigung, beim Heben schwerer Lasten oder bei der Bedienung bestimmter Geräte, von denen besondere Gesundheitsgefahren ausgehen (Bildschirmarbeit).

Arbeitsplätze, einschließlich Flughafenvorfeld und Flugzeuge, in den Geltungsbereich aller gesetzlichen Arbeitsschutzvorschriften vorgesehen ist. Darüber hinaus forderten die Konferenzteilnehmer eine stärkere Sicherheitsorientierung bei den nationalstaatlichen Vorschriften über die Flug- und Dienstzeiten des Fluggesellschaftspersonals.

In den betrieblichen Sicherheitsausschüssen haben die Arbeitgeber das Sagen. Die Gewerkschaften werden nur gelegentlich zu Beratungen über ein konkretes Problem eingeladen. Dies hat zur Folge, daß der Informationsstand in Fragen der beruflichen Gesundheit und Sicherheit recht dürftig ist.

- Mohd Isa Jani von der Malaysian Airlines System Executive Staff Association

würde. Die ICAO wurde gedrängt, die Empfehlungen der ITF zu Flug- und Dienstzeiten sowie zur Lizenzierung des Kabinenpersonals zu übernehmen.

Die nationalstaatlichen Regierungen wurden zur Ratifizierung und Umsetzung der IAO-Übereinkommen im Bereich der Gesundheit und Sicherheit und insbesondere des IAO-Übereinkommens 155 gedrängt, indem die Einbeziehung aller

aufgefordert, das Recht gewählter Gewerkschaftsvertreter auf Miteinbeziehung in gesundheits- und sicherheitsrelevante Entscheidungen zu respektieren, umfassender über Gefahren am Arbeitsplatz zu informieren und eine bessere Ausbildung in Fragen der Gesundheit und Sicherheit anzubieten. Der volle Wortlaut der Konferenzschlußfolgerungen wird im Bericht von der Konferenz veröffentlicht.

Angriffe auf neuseeländische Gewerkschaften

Luftfahrtgewerkschaften in Neuseeland sind die Zielscheibe neuer Gesetze, durch die die Rolle der Gewerkschaften in den Kollektivverhandlungen untergraben werden soll.

Die Mitglieder der der ITF angeschlossenen Flight Attendants and Related Services Association (FARN) hatte einen neuen Beschäftigungsvertrag für das Kabinenpersonal bei Air New Zealand abgelehnt. Mit Hilfe des neuen Gesetzes über Beschäftigungsverträge (vergl. **ITF-Nachrichten** November 1991) verwandelte das Unternehmen dieses Dokument kurzerhand in einen individuellen Beschäftigungsvertrag für jedes einzelne Mitglied des Kabinenpersonals. Nachdem sich immer mehr einzelne Mitarbeiter zur Unterschrift unter diesen Vertrag bereitfanden, wurde die Position der Gewerkschaft schließlich unhaltbar und sie mußte ihn ebenfalls unterzeichnen.

Der neue Vertrag hat besonders böse Folgen für die derzeit geltenden Vereinbarungen über Flug- und Dienstzeiten sowie Ruhezeiten. Fred Casey, Generalsekretär der FARN, erklärt: "Air New Zealand macht sich die Möglichkeiten der neuen Gesetzgebung voll zu Nutze, um unsere in harten Kämpfen durchgesetzte Bedingungen zunichte zu machen und gleichzeitig einen Keil zwischen die Gewerkschaft und ihre Mitglieder zu treiben."

PAL-Mitarbeiter gegen Privatisierungsgesetz

Mitarbeiter bei Philippine Airlines (PAL) protestieren gegen ein Privatisierungsgesetz, das es den neuen Eigentümern gestatten würde, sich ohne große Umstände der Gewerkschaften zu entledigen und allen Beschäftigten zur Zeit gewährten Nebenleistungen von heute auf morgen zu streichen.

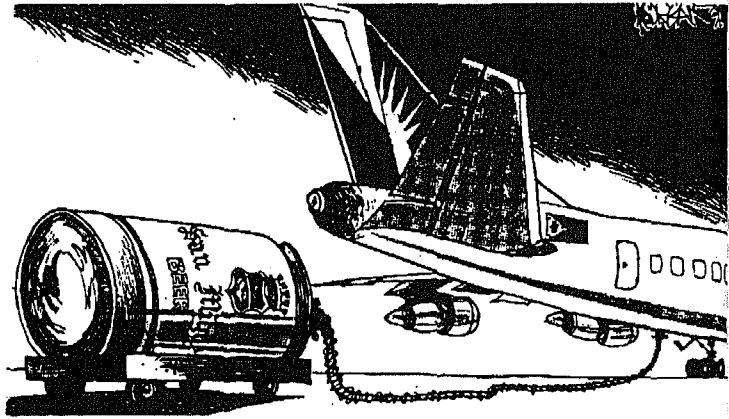
Der Verkauf von PAL im Februar diesen Jahres an ein von Sorianos, Eigentümer des Brauerei-Imperiums San Miguel, angeführtes Konsortium war die größte Privatisierung eines staatlich kontrollierten Unternehmens in der Geschichte des Landes und warf die PAL-Mitarbeiter an die vorderste Front des Kampfes gegen das Privatisierungsgesetz.

Mit ihrem Erlass Nr. 50 gibt die philippinische Regierung den neuen Eigentümern des privatisierten Unternehmens freie Hand, alle von der Gewerkschaft in jahrelangen Kämpfen und Verhandlungen erfochtenen Errungenschaften vom Tisch zu wischen. Insbesondere ist die Arbeitsplatz-

sicherheit bedroht.

In Artikel 27 des Gesetzes heißt es unter der Überschrift *Automatische Aufhebung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen*, kein Mitarbeiter "hat Rechtsansprüche irgendeiner Art auf Weiterbeschäftigung in der privatisierten oder veräußerten Gesellschaft".

Der der ITF angeschlossenen Philippine Airlines Employees' Association wurde versichert, ihr gewerkschaftlicher Kollektivvertrag werde weiterbestehen. Doch sie fragt sich natürlich, wieviel dieser Vertrag noch wert ist, da er in jeder Hinsicht durch Regierungserlass Nr. 50 aufgehoben wird.



Auf der Regionalen Zivilluftfahrtkonferenz in Manila wurde eine Entschließung verabschiedet, in der die in Regierungserlass Nr. 50 enthaltenen arbeitnehmerfeindlichen Bestimmungen scharf kritisiert und die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften um schriftliche Proteste gegen über der philippinischen Regierung gebeten wurden.

Europäische Gewerkschaften planen Aktionen gegen Flug- und Dienstzeitregelungen der JAA

Wenn keine wesentlichen Verbesserungen an den derzeit vorliegenden Vorschlägen für die Begrenzungen der Flug- und Dienstzeiten in Europa vorgenommen werden, wollen die ITF-Gewerkschaften des fliegenden Personals gemeinsam mit anderen europäischen Pilotenorganisationen im Juni diesen Jahres eine koordinierte Kampagne von Protestaktionen starten. Pläne für die Kampagne, die Massendemonstrationen auf Flughäfen ebenso wie schwerpunktmäßige Arbeitsniederlegungen umfassen soll, wurden auf einer gemeinsamen Sitzung am 18. März in Amsterdam verabschiedet, an der neben der ITF Vertreter von Europilote, dem Internationalen Verband von Flugpilotenvereinigungen (IFALPA) und der Europäischen Cockpitvereinigung teilnahmen. Die Sitzungsteilnehmer, die praktisch für alle Piloten, Bordingenieure und Mitglieder des Kabinenpersonals in Europa sprechen konnten, waren sich darüber einig, daß der dem Betriebsausschuß der gemeinsamen Luftfahrtbehörde (JAA) zur Beratung vorliegende Entwurf von Vorschlägen zur Harmonisierung der europäischen Vorschriften in seiner Unangemessenheit eine sehr reale Bedrohung für die Luftverkehrssicherheit darstellt.

Die Kampagne ist ein letzter, verzweifelter Versuch der Gewerkschaften, angemessene Verbesserungen am JAA-Entwurf durchzusetzen, nachdem alle ihre bisherigen Bemühungen (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992) auf einer Sitzung des JAA-Betriebsausschusses zurückgewiesen wurden. Auf einer Sitzung in Neapel Anfang März lehnte der für die Erarbeitung eines neuen europäischen Regelwerks für den Betrieb (JAR-OPS), das an die Stelle der derzeit geltenden nationalstaatlichen Betriebsvorschriften treten soll, zuständige OPS-Ausschuß nicht nur alle von den Gewerkschaften als absolutes Minimum geforderten Verbesserungen ab. Viele nationalstaatliche Behörden sprachen sich darüber hinaus unter dem Applaus der Fluggesellschaften für eine weitere Verwässerung eines ohnehin schon unannehmbaren Entwurfes aus.

Die JAA-Vorschläge sollen an die Stelle aller bislang geltenden nationalstaatlichen Vorschriften über die Flug- und Dienstzeiten in Europa, einschließlich der EFTA-Länder, treten. Wenn sie einstimmig verabschiedet werden (wie bisher fast alle Vorschriften der JAA), werden sie von der Europäischen Gemeinschaft mehr oder weniger automatisch übernommen und als

verbindliche Vorschrift Teil des EG Rechts. Sollte allerdings kein Konsens erzielt werden, steht es der EG-Kommission frei, eigene, striktere Vorschriften zu erarbeiten, die nicht nur Sicherheitsfragen, sondern auch die Notwendigkeit einer Harmonisierung der Sozialbedingungen im dem Wirtschaftsbereich und der Festlegung von Obergrenzen für die Arbeitszeit des fliegenden Personals berücksichtigen. Die im großen und ganzen mit den für Arbeitnehmer in anderen Wirtschaftsbereichen geltenden Bestimmungen in Einklang stehen. Dafür werden sich die Gewerkschaften einsetzen, wenn die JAA an ihrer augenblicklichen Position festhält. Die Frage entwickelt sich zunehmend zu wichtigster sozialer Frage im Vorfeld der drohenden Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes in der EG. Falls erforderlich wird die europäische Gewerkschaftsbewegung alle ihre Kräfte aufbieten, um die Durchsetzung eines annehmbaren Maßes an Harmonisierung zu gewährleisten.

Eine weitere Sitzung, auf der über koordinierte Maßnahmen und eine internationale Pressekonferenz beraten werden so um die Kampagne an die Öffentlichkeit zu bringen, ist für Ende April in Toulouse geplant.

Noch keine Entscheidung über Bündnis Air France - Sabena

Die belgische Regierung ist noch immer nicht zu einer Entscheidung über die umstrittene Partnerschaft zwischen Sabena und Air France gelangt. Sollte die Entscheidung bis zum 30. April noch nicht gefallen sein, können sich beide Seiten von dem Geschäft zurückziehen. Im Februar kündigten BA und KLM gerichtliche Schritte gegen Sabena an, um die Rückerstattung der von ihnen vor über einem Jahr im Rahmen ihrer eigenen Bemühungen um ein Gemeinschaftsunternehmen mit der belgischen Fluggesellschaft eingebrachten Investitionen in Höhe von 60 Mio. US-Dollar durchzusetzen.

BA-KLM: DIE NACHWEHEN

Während der (inzwischen gescheiterten) Fusionsgespräche zwischen BA und KLM trafen sich die britischen und niederländischen Gewerkschaften sowie die ITF zu Gesprächen über die Abstimmung des grenzüberschreitenden Widerstands der Gewerkschaften gegen diese Pläne, die ihrer Meinung nach zum massiven Abbau von Arbeitsplätzen geführt hätten. Diese Befürchtungen wurden inzwischen von der Börsenmaklerfirma Hoare Govett bestätigt, deren Schätzungen zufolge der Zusammenschluß möglicherweise 7.000 - 8.000 Mitarbeitern den Arbeitsplatz gekostet hätte. In der Fachzeitschrift *Aviation Economist* heißt es, die Entschlossenheit der Gewerkschaften, sich Entlassungen zu widersetzen, und die "Komplexität der Arbeitsgesetze über die Ländergrenzen hinweg" könnten zum Scheitern der Verhandlungen beigetragen haben.

KLM gab inzwischen Pläne für eine Erweiterung ihres Betriebs in Europa um 25 % bekannt. BA hat sich mit der Übernahme der deutschen Pendelfluggesellschaft Delta Air, an der auch eine Reihe deutscher Banken als Partner beteiligt sind und die als Betriebsgrundlage für die gemeinsame Fluggesellschaft Deutsch BA dienen soll, wieder ihrer Deutschlandstrategie zugewandt. Lufthansa versucht, mit einer Option auf die Übernahme von 50 % des stimmberechtigten Kapitals der deutschen Charterfluggesellschaft Aero Lloyd ihre Position auf dem deutschen Markt auszubauen. Außerdem warnte sie ihre Mitarbeiter vor im nächsten Jahr geplanten Einsparungen und Entlassungen.

Mit einem 9tägigen Streik legten die Bodeningenieure bei **Cyprus Airways** den gesamten Flugbetrieb der Airline von und nach Zypern lahm. Sie protestierten damit gegen die Zwangsbeurlaubung von zwei Bodeningenieuren. Der Streik wurde beendet, nachdem sich das Unternehmen bereit erklärt hatte, die beiden betroffenen Mitarbeiter wieder einzustellen und Verhandlungen über Einstellungspolitik und Verhandlungsrechte aufzunehmen.

AERONICA-MITARBEITER VERHAFTET

Im Verlauf des Streiks gegen die Privatisie-

rung der nationalen Fluggesellschaft **Aeronica** wurden 51 Beschäftigte der Zivilluftfahrt in Nicaragua verhaftet und ins Gefängnis gesteckt. Die streikenden Arbeitnehmer hatten die Startbahn des Flughafens von Managua mit zwei kleinen Maschinen blockiert. Neun Aeronica-Mitarbeiter traten in den Hungerstreik. Die Gewerkschaft der Mitarbeiter der Fluggesellschaft wirft der Regierung den Bruch einer Zusage vor, wonach 25 % der Aktien an Aeronica an die



Mitarbeiter verkauft werden sollten. Außerdem fordert die Gewerkschaft Arbeitsplatzgarantien für mindestens 200 der derzeit 400 Beschäftigten der Fluggesellschaft.

Die US-Fluggesellschaft **Continental** hofft, ihren für dieses Jahr vorhergesagten Konkurs abwenden zu können. Allerdings könnte dies auf Kosten der defizitären Betriebsrentenkasse ihrer ehemaligen Tochter Eastern Airlines gehen. Die US-Rentengarantiegesellschaft verklagte Continental auf Auszahlung von Forderungen in Höhe von 752 Mio. US-Dollar. Nach Angaben des Anwaltsbüros Ernst and Young könnten es die Bundesgerichte jedoch ablehnen, dieser Forderung Vorrang einzuräumen. Sie erwarten, daß "die Regierung auf einen Erhalt der Arbeitsplätze drängen wird. 40.000 Entlassungen (bei Continental) sind in einem Wahljahr politisch nicht tragbar."

American Airlines ist in eine fortgeschrittene Phase ihrer Verhandlungen über ein "umfassendes strategisches Bündnis mit Canadian Airlines International" eingetreten. Zuvor hatten Gerüchte von der geplanten Übernahme eines 49%igen Aktienanteils an der Muttergesellschaft der kanadischen Fluggesellschaft, PWA, durch American gesprochen. Das Geschäft muß noch die gesetzlichen Hürden in Kanada überwinden, die ausländische Investitionen in der kanadischen Luftverkehrswirtschaft beschränken, wäre aber immerhin ein Fort-

schritt gegenüber dem von Air Canada vorgeschlagenen Zusammenschluß der großen kanadischen Fluggesellschaften. Durch eine solche Fusion würde eine große Zahl von Arbeitsplätzen gefährdet. Air Canada selbst verringerte die Zahl ihrer Mitarbeiter im vergangenen Jahr um 11 Prozent. Trotzdem gab die Fluggesellschaft für das Jahr 1991 Verluste in Rekordhöhe von 183,1 Mio. US-Dollar bekannt. Zur Zeit führt Air Canada Gespräche mit USAir über einen möglichen Zusammenschluß.

FLUGGESELLSCHAFTEN IN AFRIKA

Air Botswana und **Uganda Airlines** haben eine engere Zusammenarbeit vereinbart. Damit wurde erstmals in der Geschichte außerhalb des südlichen Afrika eine derartige Vereinbarung getroffen. Die Weichen für die Privatisierung von **Nigeria Airways** sind gestellt. Eine Umstrukturierung wird voraussichtlich dem Verkauf vorausgehen. Zwischen **South African Airways**, **KLM** und **Sabena** ist ein Preiskrieg entbrannt, den KLM mit der Senkung ihrer Flugpreise zwischen Südafrika und Europa auslöste. **SAA** und **Sabena** folgten kurz darauf mit eigenen Sonderangeboten. Es wird erwartet, daß **British Airways** als nächstes den Ring betritt.

KARTELLRECHTLICHES VERFAHREN EINGESTELLT

Die **New Zealand Commerce Commission**, dortige Entsprechung des Kartellamts, hat ihre Ermittlungen gegen **Brierley Investments (BIL)**, eine neuseeländische Investmentgruppe, und **Qantas** eingestellt. Die Kommission hatte BIL und Qantas einer mündlichen Absprache beschuldigt, aufgrund derer BIL praktisch als Holdinggesellschaft für Qantas fungierte und damit die Kontrolle über die Geschäftsleitung der Fluggesellschaft erhielt. Das Verfahren wurde eingestellt, nachdem BIL und Qantas in einer rechtsverbindlichen Verpflichtungserklärung auf eine Übernahme von **Air New Zealand** durch Qantas verzichtet hatten.

Befürchtungen, von den nordamerikanischen und europäischen Luftverkehrsblöcken aus dem Markt verdrängt zu werden, veranlaßten **Singapore Airlines**, eine weltweite Politik des "Offenen Himmels" zu fordern. Die kanadische Regierung kündigte erst vor kurzem ein bilaterales Luftverkehrsabkommen zwischen den beiden Ländern.

Durch ein soeben verabschiedetes Gesetz wurde die Luftverkehrswirtschaft Vietnams für ausländische Investitionen zugänglich gemacht. Das Gesetz hebt das Monopol der staatlichen **Vietnam Airline** auf den in- und ausländischen Strecken auf. Erklärtes Ziel des neuen Gesetzes ist die "Gewährleistung der Luftverkehrssicherheit und wirtschaftliche Nutzung des Flug-

Forts. auf Seite 20

EG-Kommission verhängt Bußgeld gegen Aer Lingus

Aufgrund einer Beschwerde der britischen Fluggesellschaft British Midland Airways verurteilte die EG-Kommission die staatliche irische Fluggesellschaft Aer Lingus am 26. Februar zu einer Geldstrafe in Höhe von 750.000 Ecu (890.000 US-Dollar).

Mit der Verweigerung der gegenseitigen Anerkennung von Flugscheinen hatte sich Aer Lingus in den Augen der Kommission einen Mißbrauch ihrer marktbeherrschenden Stellung auf der Strecke London-Dublin zu Schulden kommen lassen.

Die Weigerung bedeutet, daß Reisebüros keine Flugtickets ausstellen können, mit denen ein Fluggast aufgrund der gegenseitigen Anerkennung von Flugscheinen ("Interlining") im Verlauf seiner Reise die Fluggesellschaft wechseln kann.

Zwischen den Fluggesellschaften der

Europäischen Gemeinschaft sind sogenannte Interlining-Abkommen an der Tagesordnung. Und auch zwischen Aer Lingus und British Midland bestand ein solches Abkommen, bis die britische Fluggesellschaft vor drei Jahren ihre Absicht bekanntgab, einen Flugdienst auf der fraglichen Strecke einzurichten.

Daraufhin kündigte Aer Lingus das Interlining-Abkommen, so daß British-Midland-Flüge für die Kunden weniger attraktiv wurden.

Die Kommission wies die irische Fluggesellschaft nun an, das Abkommen zu erneuern.

"Diese Entscheidung beweist die Entschlossenheit der Kommission, gegen Fluggesellschaften in marktbeherrschenden Positionen vorzugehen, wenn sie versuchen sollten, eine Stärkung oder die

Aufrechterhaltung des Wettbewerbs zu unterlaufen," erklärte das für Wettbewerbsfragen zuständige Kommissionsmitglied Leon Brittan.

In den Augen der Kommission nütze Interlining-Abkommen den Fluggesellschaften, Reisebüros und Fluggästen gleichermaßen, da sie die Ausstellung einheitlichen Flugscheins auch für eine komplizierte Reise und die flexible Nutzung dieser Flugscheine ermöglichen.

"In einer Zeit zunehmender Liberalisierung in der europäischen Luftverkehrswirtschaft sollten Fluggesellschaften, die sich die neuen Möglichkeiten des Wettbewerbs zunutze machen, ausreichend Gelogenheit erhalten, ihre Herausforderungen zu bewältigen, die vorhandenen Fluggesellschaften auszubauen und aufrechtzuerhalten," erklärte Brittan.

ITF und Luftfahrtgewerkschaften fordern Auslieferung der mutmaßlichen Lockerbie-Attentäter

US-Flugpiloten unterstützen die Bemühungen der US-Regierung und der internationalen Gemeinschaft, die beiden des Bombenanschlags von Lockerbie verdächtigten libyschen Staatsbürger öffentlich vor Gericht zu stellen.

"Der unmoralische Anschlag auf Pan-Am-Flug Nr. 103 darf nicht ungestraft bleiben," erklärte Flugkapitän Randy Babbit von der der ITF angeschlossenen US-Pilotenvereinigung ALPA in einer am 11. März veröffentlichten Erklärung.

"Libyen widersetzt sich einer UN-Resolution, in der das Land aufgefordert wird, die mutmaßlichen Bombenattentäter den

Strafverfolgungsbehörden zu überstellen, sich an den laufenden Ermittlungen zu beteiligen, die Familien der Opfer des Bombenanschlags zu entschädigen und seine Unterstützung für den internationalen Terrorismus einzustellen," fügte er hinzu.

Falls Libyen nicht bereit sein sollte, die beiden Männer auszuliefern, will Babbit die Angelegenheit auf der bevorstehenden Jahreskonferenz des Internationalen Verbandes von Flugpilotenvereinigungen (IFALPA) in Rom zur Sprache bringen.

Er wird sich dort um Unterstützung für eine Entschließung bemühen, die sich der von den Regierungen der USA, Großbri-

tanniens und Frankreichs erhobenen Forderung nach Verhängung von Sanktionen des UN-Sicherheitsrats gegen Libyen anschließt. Eine der vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Einstellung der Flugdienste aller Fluggesellschaften von und nach Libyen.

Die französische Regierung ist an der Frage einer möglichen Beteiligung Libyens an dem Anschlag auf UTA-Flug Nr. 77 im September 1989 interessiert.

In einer Botschaft an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) unterstützten sowohl IFALPA als auch die ITF die von Babbit abgegebene Erklärung

... Luftverkehrsaufkommen weltweit um 14 % gestiegen

Forts. von Seite 19

gesellschaftspotentials als Anreiz für die wirtschaftliche Entwicklung und den Ausbau der internationalen Zusammenarbeit".

COMPUTERGESTÜTZTE BUCHUNGSSYSTEME

Zwei große computergestützte Buchungssysteme (CRS), Apollo in den USA und Galileo in Großbritannien, haben sich zusammengeschlossen. Eigentümer des aus der Fusion hervorgegangenen Unternehmens ist ein Konsortium aus elf europäischen und US-Fluggesellschaften. Jüngste Bemühungen um einen Zusammenschluß der beiden größten CRS der Welt, Sabre und Amadeus, scheiterten Ende vergangenen Jahres. Bei Apollo handelt es sich um das zweitgrößte CRS, während Amadeus

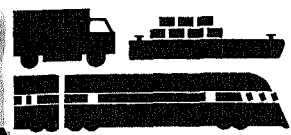
eines der beiden großen konkurrierenden CRS in Europa ist. Diese CRS-Zusammenschlüsse veranlaßten die EG zu einer Überprüfung ihres Verhaltenskodexes für computergestützte Buchungssysteme. Trotz des vorhandenen Verhaltenskodex bleiben Bedenken hinsichtlich unlauterer Wettbewerbsvorteile für die "Gastgesellschaft" bestehen. Das US-Verkehrsministerium hat die Verabschiedung eines eigenen Verhaltenskodexes bis zum 31. Mai vertagt

WELTWEITE ENTWICKLUNGEN IM LUFTVERKEHR

Nach Angaben der IATA stieg das Aufkommen im Reiseflugverkehr im Januar um 14 Prozent, im Luftfrachtverkehr um 11

Prozent. IATA interpretiert dies als positives Zeichen für den Wirtschaftsbereich.

Die Verkehrsminister der 28 Mitgliedsstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) beschlossen auf einer Sitzung am 17. März in London, ihre Bemühungen um eine Verbesserung der zerstörten und unzureichenden Strukturen der Flugsicherung in Europa zu verstärken. Unter anderem strebt die ECAC die Integration der verschiedenen europäischen Flugsicherungssysteme und -verfahren an, um die wegen der zunehmenden Überlastung der Luftwege drohende Krise abzuwenden. Verspätungen im Luftverkehr kosten die europäischen Fluggesellschaften schätzungsweise 2,2 Mrd. US-Dollar im Jahr und bedeuten den Verlust von 54.000 Flugzeugstunden.



BINNENVERKEHR

Zweitägiger Eisenbahnerstreik in Griechenland

Mit einem zweitägigen Streik protestierten Eisenbahner in ganz Griechenland am 10. und 11. Mai gegen die von der Regierung geplante Einfrierung der Löhne im öffentlichen Sektor ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, zu dem sich die jährliche Inflationsrate - die höchste in den 12 Ländern in der Europäischen Gemeinschaft - auf 18,2 Prozent beläuft.

Die in der der ITF angeschlossenen Panhellenischen Eisenbahnerföderation organisierten Eisenbahner folgten damit einem vom griechischen Gewerkschaftsbundverband GSEE an alle Gewerkschaften gerichteten Aufruf zu Protesten gegen die Einmischung der Regierung in die Kollektivverhandlungen.

Mit einer zeitlich auf die Parlamentsdebatte über ein Notstandsgesetz, das für dieses Jahr ein Verbot von Lohnerhöhungen im öffentlichen Sektor vorsieht, abgestimmten viertägigen Streikwelle schlossen sich die Beschäftigten in staatlichen Dienstleistungsunternehmen wie Elektrizitäts- und Wasserwerken den Arbeitsniederlegungen der Arbeitnehmer im Telefon- und Postdienst an. Auch andere Gruppen von Transportarbeitern beteiligten sich an den Protestaktionen.

Das Gesetz ist Teil eines neuen Sparpakets mit dem Ziel einer Verringerung der Inflationsrate ebenso wie des Haushaltsdefizits - Voraussetzung für die Auszahlung der fälligen zweiten Rate eines EG-Darlehens an Griechenland und dessen Aufnahme in die europäische Währungsunion.

Als sie erfuhr, daß die Regierung trotz ihrer äußerst wackligen Mehrheit von nur einer Stimme und des heftigen Widerstands der parlamentarischen Opposition ebenso wie der Gewerkschaftsbewegung an ihrem Gesetzesvorhaben festhielt, unterrichtete die ITF den griechischen Ministerpräsidenten Mitsotakis von ihrer vollen Unterstützung für die griechischen Eisenbahner und forderte ihn auf, auf eine Einschränkung der gesetzlich verankerten Kollektivverhandlungsfreiheit zu verzichten. Die geplanten Maßnahmen stünden im Widerspruch zu Griechenlands Verpflichtungen unter IAO-Übereinkommen, stellte die ITF weiter fest.

In ihrer Protestnote appellierte die ITF an die Regierung, die Arbeitgeber bei den Eisenbahnen zur Wiederaufnahme der Gespräche mit der Eisenbahnergewerkschaft über einen neuen Kollektivvertrag für 1992 zu drängen.

Der ITF angeschlossene Eisenbahnergewerkschaften in ganz Europa gaben

ebenfalls ihrer solidarischen Unterstützung für ihre griechischen Kollegen Ausdruck und sandten Protestnoten an den Ministerpräsidenten sowie den Minister für die Volkswirtschaft und den Arbeitsminister.

Unterstützung fanden die Streiks im öffentlichen Sektor auch bei der in der EG-Kommission für soziale Fragen zuständigen Vasso Papandreou, in deren Augen das Sparprogramm zu sehr zu Lasten der griechischen Arbeitnehmer geht.

Droht Stilllegung der philippinischen Eisenbahnen?

Um das Eisenbahnnetz der Philippinen nach langen Jahren der Vernachlässigung modernisieren zu können, will die philippinische Regierung das gesamte Netz für die Dauer von zwei Jahren stilllegen.

Nach Angaben der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der Arbeitnehmer bei den philippinischen Staatsbahnen (PNR), Bagong Kapisanan Ng Mga Manggagawa SA PNR, befinden sich die Eisenbahnen in einem in ihrer Geschichte einzigartig desolaten Zustand. Auf den von dem Eisenbahnunternehmen betriebenen 800 km Gleisstrecke verkehren zur Zeit nur etwa zehn Züge auf zwei Strecken nördlich und südlich der Hauptstadt Manila.

Obwohl dies das Ergebnis korrupter Managementpraktiken bei den Bahnen und jahrelanger Untätigkeit von Seiten der Regierung ist, so die Gewerkschaft, sollen nun die 5.000 bei den PNR beschäftigten Eisenbahner, deren Lebensunterhalt durch die geplanten Stilllegungen bedroht ist, dafür bezahlen.

Die uns angeschlossene Gewerkschaft gab der philippinischen Regierung bereits zu verstehen, daß nicht die Arbeitnehmer die Leidtragenden sein dürfen, wenn Regierung und Unternehmensleitung vor den Problemen der Eisenbahn versagen.

Auf Bitten der Gewerkschaft begrüßte der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers in einem Schreiben an Präsidentin Aquino die Entscheidung der Regierung, die seit langem überfällige Erneuerung des Fahrwegs, des Rollmaterials und der übrigen Infrastruktur in Angriff zu nehmen, bezweifelte jedoch, daß dies die Stilllegung des Netzes erforderlich mache.

Brothers wies darauf hin, daß der Eisenbahnbetrieb in anderen Industrie- ebenso wie Entwicklungsländern auch während umfassender Modernisierungsarbeiten am Eisenbahnsystem aufrechterhalten werde. Er drängte die Präsidentin, das Erneuerungsprogramm nach Konsultationen mit

der Eisenbahnergewerkschaft noch einmal neu zu überdenken, um negative Folgen für die Mitglieder zu vermeiden.

Der ITF angeschlossene Eisenbahnergewerkschaften in anderen Ländern wurden ebenfalls gebeten, in Briefen an Präsidentin Aquino ihrer Unterstützung für die Beschäftigten bei PNR Ausdruck zu geben.

Bahntarife in Indien steigen

Einen Schock bekamen indische Pendler, die mit der Bahn zur Arbeit in die großen Städte fahren, als die Regierung vor kurzem eine geplante Anhebung der Beförderungstarife im Personenverkehr um 17 Prozent bekanntgab.

Die Fahrpreiserhöhung, der im vergangenen Juli bereits eine ähnliche Steigerung vorausgegangen war, wurde von der Opposition als "nicht einfach nur hart, sondern grausam" verurteilt.

Ein besonders schwerer Schlag traf die Inhaber von Dauerkarten, deren Preis noch viel stärker anziehen wird: in einigen Fällen um zwischen 40 und 48 Prozent.

Angesichts eines umfangreichen Haushaltsdefizits hat sich die Regierung seit offenbar die Bahnen als größtes Unternehmen des öffentlichen Sektors zum Ziel strikter Sparmaßnahmen und Kürzungen im Rahmen des diesjährigen Sparhaushalts gewählt.

Bahneigener Grundbesitz in den großen Städten soll verkauft werden, und der Eisenbahnminister verweist immer wieder auf die galoppierenden Kosten für den Betrieb unwirtschaftlicher Strecken (22,2 Mrd. Rupien im vergangenen Jahr), was auf die bevorstehende Stilllegungen einiger defizitärer Strecken schließen läßt.

Verbot der Eisenbahnergewerkschaft von Simbabwe aufgehoben

Nach wochenlangen intensiven Verhandlungen zwischen Beamten der Regierung von Simbabwe und Spitzenfunktionären der Transportarbeitergewerkschaften konnte die Krise bei den Eisenbahnen von Simbabwe schließlich am 5. März mit der bedingungslosen Aufhebung des im Januar gegen die der ITF angeschlossene Eisenbahnergewerkschaft von Simbabwe (ZARU) verhängten Betätigungsverbot beendet werden.

Damit wurde ein Arbeitskonflikt beigelegt, in dessen Rahmen zu einem bestimmten Zeitpunkt knapp 6.000 Eisenbahner wegen Teilnahme an Streikaktionen entlassen wurden. Die Streikenden wurden aufgrund einer am 29. Januar unterzeichneten "Absichtserklärung" wiederingestellt (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992), doch enthielt diese schriftliche Erklärung unzählige Bedingungen, die gegen aktive Gewerkschafter gewandt werden konnten. Glücklicherweise konnte dies im Rahmen einer separaten "ehrenwörtlichen Zusage" des Arbeitsministers Nkomo verhindert werden.

Nachdem sich Regierung und Unternehmensleitung im Anschluß an die Verhängung des Verbots gegen die Gewerkschaft rundheraus weigerten, in Gesprächen mit der gewählten Führungsspitze der ZARU einzutreten, mußten dringend neue Kanäle der Kommunikation zwischen den beiden Konfliktparteien eröffnet werden. Zu diesem Zweck bot die Zimbabwe Transport Workers' Federation, ein lockerer

Zusammenschluß von ITF-Mitgliedsgewerkschaften, die Dienste von Farayi Makanda von der Transport and General Workers' Union sowie Ken Chipato von der National Airways Workers' Union an.

Makanda und Chipato handelten den Rahmen für eine Rückkehr an die Arbeitsplätze aus, sorgten für die Unterzeichnung einer Vereinbarung über gemeinsames Vorgehen zwischen der ZARU und zwei Splittergewerkschaften und sicherten die Zusage des Arbeitsministers, das Verbot der Gewerkschaft ohne Bedingungen aufzuheben. In einem Schreiben vom 6. März bat ZARU-Generalsekretär T. L. Shanda den ITF-Regionalvertreter in Afrika, Ben "Roxy" Udogwu, "allen der ITF angeschlossenen Gewerkschaften unseren herzlichen Dank für die Solidaritätsbotschaften zu übermitteln, die uns während der Dauer des Verbots unserer Gewerkschaft erreichten."

In dieser Zeit äußerster Spannungen in den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen Simbawwes hatte die massive Unterstützung von Seiten der ITF-Gewerkschaften zweifellos starken Einfluß auf die gewerkschaftsfeindlichen Elemente in der Regierung des Landes.

Ein Beleg für die Existenz dieser Elemente war ein scharf formuliertes Schreiben des Geschäftsführenden Sekretärs im Arbeitsministerium von Simbabwe, P. Z. Dzviti, das die ITF während des Konflikts erreichte, als Bemühungen um eine Schlichtung bereits im Gange waren.

In seinem Schreiben förderte er die ITF auf, ihre Unterstützung für die Gewerkschaft zurückzuziehen, da deren Aktionen aufgrund des Gesetzes zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen im Lande unzulässig seien. Schlimme Befürchtungen weckte seine Feststellung, daß Arbeitnehmer "in ausgewählten wesentlichen Diensten, wie z. B. Eisenbahner, nur unter außergewöhnlichen Umständen Arbeitskampfmaßnahmen ergreifen dürfen."

Er fügte hinzu, seine Regierung sei "besorgt über die Kritik bestimmter Kreise, die sich für die Aufrechterhaltung rechtsstaatlicher Prinzipien in ihrem eigenen Land einsetzen, für Simbabwe jedoch das Gesetz des Dschungels befürworten."

Dzviti sollte wissen, daß für die ITF nicht ausschlaggebend ist, ob die von ihr angeschlossenen Gewerkschaften ergriffenen Maßnahmen nach dem geltenden Recht des jeweiligen Landes zulässig sind (häufig dienen nationalstaatliche Gesetze speziell dem Zweck, den Handlungsspielraum der Gewerkschaften zu begrenzen), sondern ob diese Maßnahmen gerechtfertigt sind. Die Tendenz von Regierungen, das Konzept "wesentlicher Dienste" möglichst weit auszulegen, um das Recht der Transportarbeiter auf legitime Streikmaßnahmen zu beschneiden, wurde im übrigen wiederholt vom Ausschuß für Vereinigungsfreiheit der Internationalen Arbeitsorganisation als Verletzung grundlegender Gewerkschaftsrechte verurteilt.

Gewerkschaft verurteilt Lockerung des Sonntagsfahrverbots für Lkws im Osten Deutschlands

Aufgrund einer Verordnung des bundesdeutschen Verkehrsministers Günther Krause soll das Sonntagsfahrverbot für den Schwerlastverkehr in den neuen Bundesländern und Berlin gelockert werden. Dies könnte schwerwiegende Folgen für den Fortbestand des Sonntagsfahrverbots im Bundesgebiet insgesamt haben.

Nach dem Erlass, über den der Bunderrat - die zweite Kammer des deutschen Parlaments - Mitte März entscheiden sollte, sieht großzügige Ausnahmeregelungen für Lkw-Fahrten in den neuen Ländern im Osten des Bundesgebiets vor. Auch Transporte von den westlichen in die östlichen Landesteile sollen an Sonn-

tagen möglich sein.

Diese Lockerung der Vorschriften, durch die die Verkehrsbelastung des Straßennetzes besser verteilt werden soll, wurde von der der ITF angeschlossenen bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) scharf kritisiert.

"Angesichts der schon jetzt restlos verstopften Straßen müssen vielmehr die Kapazitäten anderer Verkehrsträger wie Bahn und Binnenschifffahrt ausgeschöpft werden," erklärte Eike Eulen, im Geschäftsführenden Hauptvorstand der Gewerkschaft ÖTV für Verkehrspolitik zuständig und europäischer Vizepräsident

der ITF.

Anderenfalls, so Eulen weiter, würde das ohnehin schon hohe Verkehrsaufkommen noch verstärkt und die Überlastung der Straßen "ins Unerträgliche" gesteigert.

Vor allem aber würden die langen und ungünstigen Arbeitszeiten der Beschäftigten im Straßengüterverkehr zusätzlich verschlechtert, unterstrich Eulen. Nach Informationen der Gewerkschaft ÖTV werden bereits jetzt bei Lkw-Fahrern 40 Arbeitsstunden im Monat festgestellt. Solch lange Arbeitszeiten sind weder der Gesundheit der Fahrer noch der Straßenverkehrssicherheit zuträglich.

Fahrzeugüberführung in Südafrika: Fahrer drohen mit Streik

Die Fahrer bei Südafrikas größtem Unternehmen im Bereich der Fahrzeugüberführung stimmten mit überwältigender Mehrheit für Arbeitskampfmaßnahmen. Sie warten nun auf die endgültige Antwort des Unternehmens auf ihre Forderungen.

Bei Motrovia beschäftigte Mitglieder der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union (TGWU) sprachen sich bei einer Urabstimmung Ende Februar zu über 95 Prozent für Arbeitskampfmaßnahmen zur Durchsetzung ihrer unerfüllten Forderungen aus. Mehr als 800 Fahrer überführen im Auftrag des Unternehmens Fahrzeuge in alle Teile Afrikas.

Bis die Fahrer sich gewerkschaftlich organisierten, so der für die Mitgliederverbund zuständige nationale Funktionär der TGWU, Thulani Dlamini, war das System der Bezahlung "die reine Ausbeutung".

Die Mitarbeiter wurden nach Anzahl der von ihnen überführten Autos und der zurückgelegten Kilometerzahl bezahlt. Diese "Akkordlöhne" benachteiligten die auf langen Strecken eingesetzten Fahrer, für die es weder feste Arbeitszeiten

noch Überstundenbezahlung gab.

Gewerkschaft und Unternehmen vereinbarten die Einführung einer 46-Stunden-Woche mit angemessener Überstundenbezahlung.

Zwar konnte eine Einigung in der Grundsatzfrage der Löhne erzielt werden, doch die tatsächlichen Beträge wurden bisher nicht festgelegt. Außerdem fordert die Gewerkschaft eine Ausdehnung bestimmter Zulagen.

Das Unternehmen argumentierte, daß die im Fernverkehr eingesetzten Fahrer wegen ihrer langen Arbeitszeiten einen niedrigeren Stundenlohn erhalten sollten als die Kurzstreckenfahrer! Es schlägt 2,93 Rand in der Stunde für den Ortsverkehr und 2,58 Rand auf Langstrecken vor.

"Das ist völlig unannehmbar," erklärte Dlamini. "Diese Leute machen genau die gleiche Arbeit und sollten daher auch die gleiche Bezahlung bekommen."

Die TGWU forderte einen Grundlohn von 2,95 Rand für alle Beschäftigten.

Dies wurde vom Unternehmen abgelehnt. Daraufhin rief die Gewerkschaft Ende Februar zur Streikurabstimmung auf. Das Ergebnis war eine überwältigende Mehrheit für Streik.

Angesichts dieser starken Rückendeckung für die Position der Gewerkschaft schlug das Unternehmen für den 16. März eine Zusammenkunft mit der Gewerkschaft vor. Es bat um eine Aussetzung der Arbeitskampfmaßnahmen, bis der Motrovia-Vorstand über die Forderungen der Gewerkschaft beraten habe.

Die Gewerkschaft erklärte sich zum vorläufigen Verzicht auf Aktionen bereit und wartet nun auf die Antwort des Unternehmens.

*Mehr als 1.200 TGWU-Mitglieder beim Straßentransportunternehmen Cargo Carriers werden voraussichtlich am 7. April in den Streik treten. Im Mittelpunkt des seit langem schwelenden Arbeitskonflikts zwischen der TGWU und dem Unternehmen steht die Schikanierung aktiver Gewerkschafter in allen Unternehmensbereichen. Mit überwältigender Mehrheit stimmten die Beschäftigten für Streikmaßnahmen, mit deren Hilfe die Wiedereinstellung von 138 Mitarbeitern durchgesetzt werden soll, die wegen ihrer gewerkschaftlichen Betätigung entlassen wurden.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

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
3./4. Juni	Europäischer Ausschuß der ITF	London
8.-12. Juni	Fair-Practices-Ausschuß/Seeleute-/Hafenarbeitersitzung	London
16. Juni	Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals	London
3. Juli	Arbeitsgruppe Fremdenführer	London
9./10. 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
20./21. Oktober	Vorstand	Kopenhagen
10. November	Technischer Ausschuß des Bodenpersonals	London
11.-13. November	Sektionskonferenz Zivilluftfahrt	London

TODESFÄLLE

Am 18. Februar verstarb der stellvertretende Generalsekretär der National Airline Employees' Association von Papua-Neuguinea, **Derek Tauna**. Als aktiver Gewerkschafter war Tauna Mitte der 90er Jahre maßgeblich an der Einrichtung eines ITF-Koordinierungsausschusses für Papua-Neuguinea beteiligt, dessen erster Vorsitzender er wurde. Ein Jahr später hatte er wesentlichen Anteil an der Durchführung eines Bildungsprogramms für Mitglieder der vier der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Papua-Neuguinea. Bis zu seinem Tod war er Mitglied des Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum, der die ITF-Tätigkeit in der gesamten Region überwacht.

Im Alter von 72 Jahren verstarb am 13. März der ehemalige ITF-Inspektor **John Nelson**, vor seinem Ruhestand im Januar 1985 geschäftsführender Stellvertretender Nationaler Sekretär der britischen National Union of Seamen (NUS). Nach 20 Jahren auf See kam Nelson 1960 als NUS-Funktionär an Land und war in dieser Eigenschaft in Gewerkschaftsbüros in verschiedenen Häfen Großbritanniens tätig. Nach seiner Ernennung zum nebenamtlichen Billigflaggeninspektor im Jahre 1972 war er in Reederkreisen bald für seinen unermüdlichen Einsatz im Interesse ausgebeuteter Seeleute an Bord von Billigflaggenschiffen bekannt und gefürchtet. Gegen Ende seiner Laufbahn - Nelson war einer der dienstältesten Funktionäre der NUS - verlegte er seinen Schreibtisch ins Hauptbüro der Gewerkschaft, Maritime House, in Süd-London. Von dort aus koordinierte er 7 Jahre lang die Tätigkeit der britischen Billigflaggeninspektoren. Auch in der Sonderabteilung der Seeleute im ITF-Hauptbüro hatte er einen Schreibtisch, an dem er jedoch kaum einmal längere Zeit zubrachte, da er ständig unterwegs war, um Bemannungen auf Billigflaggenschiffen zu helfen. An Bord fühlte er sich zu Hause und setzte seine Inspektorentätigkeit auch nach seiner Pensionierung fort. Man konnte sich immer darauf

verlassen, daß Nelson sich von Southampton aus auf den Weg machte, sobald er von einer in Schwierigkeiten geratenen Bemannung wußte. Den ITF-Inspektoren wird er vom Inspektorenseminar im vergangenen September in Erinnerung sein, auf dem er zahlreiche, in langjähriger Erfahrung gesammelte Tipps für den Umgang mit widerspenstigen Reedern weitergab. Auch viele Seeleute in der ITF haben allen Grund, Nelson für seine Anstrengungen in ihrem Namen dankbar zu sein, und werden ihn in guter Erinnerung behalten. In einem Nachruf auf seinen alten und lieb gewordenen Freund und Kollegen stellt Brian Laughton, Sekretär der ITF-Sonderabteilung der Seeleute, fest: "Johns Begeisterung und seine unermüdliche Einsatzfreude haben uns alle in der SSD inspiriert. Er gab sich niemals mit einem 'nein' als Antwort zufrieden, und je größer der Widerstand, um so härter kämpfte er um das, was den 'Jungs' seiner Meinung nach zustand. Wir werden ihn alle schmerzlich vermissen."

Sechs führende Mitglieder der Bezirksverwaltung Östliches Kap der südafrikanischen Transport and General Workers' Union (TGWU) kamen am 13. März auf



ITF-Inspektor John Nelson hier auf dem Foto in Birkenhead (Großbritannien) im September 1974, wo er eine indisch/britische Besatzung eines verlassenen Tankers unterstützte. John half Seeleuten der ganzen Welt, die sich alle an ihn gerne und dankbar erinnern.

dem Weg zu einer Gewerkschaftssammlung in der Transkei bei einem tragischen Unfall ums Leben. Es handelte sich dabei um die Verwaltungssekretärin der Bezirksorganisation, **Linda Simar**, Bezirkssekretär **Mawonga Willem** und den Organisationsfunktionär der Bezirksverwaltung **Victor Lewis** sowie **Sa Bashe**, **Theodora Mthabeni** und **Anton Leeuw**, die Gewerkschaftsvertreter der in der TGWU organisierten Arbeitnehmer zweier örtlicher Unternehmen. Drei weitere aktive GewerkschafterInnen wurden bei dem Unfall verletzt und befinden sich in stationärer Behandlung.

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