

EG BESCHLIESST LIBERALISIERUNGSMASSNAHMEN IM LUFTVERKEHR

Nach monatelangem Feilschen unter den Beamten der zwölf Mitgliedstaaten der EG einigte sich der Rat der Verkehrsminister auf seiner Sitzung am 22. Juni in Luxemburg endgültig über das lang erwartete "dritte Paket" von Liberalisierungsmaßnahmen für den Luftverkehr.

Diese Maßnahmen lassen die von den EG-Luftfahrtgewerkschaften und dem Europäischen Parlament erhobene Forderung nach einer gleichzeitigen Harmonisierung der Sozialbedingungen weitgehend unbeachtet. Statt dessen gehen sie in fast allen Bereichen erheblich über die ursprünglichen Vorschläge der EG-Kommission zur Liberalisierung des Marktes hinaus. In einer am 23. Juni veröffentlichten Presseerklärung stellte der Stellvertretende ITF-Generalsekretär David Cockroft fest, das Paket werde unweigerlich in einem weiteren Abbau von Arbeitsplätzen und zunehmendem Druck auf Löhne und Arbeitsbedingungen in der europäischen Luftverkehrswirtschaft resultieren:

"Die vorhandenen nationalen Fluggesellschaften, die sich um einen hohen Standard im Luftverkehr bemühen, sind nun zum Wettbewerb mit Charter- und Regionalfluggesellschaften gezwungen, deren Qualitätsnormen und Kosten weit niedriger liegen und deren Mitarbeiter häufig nicht gewerkschaftlich organisiert sind. Da die Mehrzahl der Fluggesellschaften zur Zeit mit Verlust arbeitet, werden sich die versprochenen Flugpreissenkungen als Illusion erweisen," fügte er hinzu.

Die wichtigsten Elemente des Pakets sind in drei Ratsverordnungen zusammengefaßt:

ZULASSUNG DER FLUGGESELLSCHAFTEN

Jede Fluggesellschaft mit Hauptgeschäftssitz in der EG, die sich entweder direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Besitz eines Mitgliedslandes oder von Staatsbürgern eines Mitgliedslandes befindet und von diesen kontrolliert wird, hat Anspruch auf die Erteilung einer Betriebserlaubnis. Der Betreiber muß darüber hinaus einige in der

Verordnung festgelegte grundlegende Kriterien für die finanzielle und technische Eignung erfüllen. Der betreffende Staat kann weiterhin darauf bestehen, daß die von den von ihm zugelassenen Fluggesellschaften eingesetzten Maschinen auch in diesem Staat registriert und seinen Flugtauglichkeitsnormen unterworfen sind.

ZUGANG ZU INNERGEMEINSCHAFTLICHEN STRECKEN

Ab 1. Januar 1993 haben alle EG-Fluggesellschaften das Recht, alle innergemeinschaftlichen Strecken zu bedienen (7. Freiheit). Die Gewährung umfassender Kabotagerechte (d. h. die Möglichkeit des Angebots von Flugdiensten innerhalb eines anderen Mitgliedslandes) ist erst ab April 1997 zwingend vorgeschrieben. Bis dahin können Fluggesellschaften Kabotagedienste nur im Anschluß an bestehende Flugdienste von oder nach ihrem Heimatstandort anbieten. Die Zahl der im Rahmen der Kabotage angebotenen Sitzplätze ist auf 50 % der gesamten Sitzplatzkapazität beschränkt. Staaten können auf der Bedienung von Strecken von regionaler Bedeutung im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Dienste bestehen. Der Zugang zu derartigen Strecken kann begrenzt werden; sie müssen jedoch öffentlich ausgeschrieben werden. Außerdem haben die Mitgliedstaaten das Recht, bestimmte Bedingungen und Einschränkungen vorzugeben bzw. die Ausübung der Flugrechte zu verweigern, falls sie zu einer ernstzunehmenden Verkehrsüberlastung und/oder Umweltproblemen führen würde. Allerdings

Juni/Juli 1992

Streik in Indien (S. 2)
Streik in Deutschland (S. 3)
Europäischer Ausschuß
der ITF (S. 3)

Todesfälle (S. 7)

Leute (S. 8)

Fischer
Torremolinos-
Protokoll (S. 9)

Seeleute
FPC (S. 10)
Euro-Kabotage (S. 11)
Massengutfrachter (S. 13)
Neues von der Billig-
flaggenkampagne (S. 14)

Binnenverkehr
Sektionsausschuß
Eisenbahn (S. 16)
Erfolg der Eisenbahner
in Swasiland (S. 19)

Bevorstehende Sitzungen (S. 19)

Zivilluftfahrt
Sitzung des Kabinen-
personals (S. 20)
Fluggesellschaften im
Überblick (S. 22)
Nationalair (S. 23)

Hafenarbeiter
ITF-Kampagne gegen
Frachtumschlag durch
Seeleute (S. 25)
Woche der Hafenarbeiter (S. 26)

Forts. auf Seite 2

Indische Arbeiter protestieren gegen Wirtschaftspolitik

15 Millionen Arbeitnehmer beteiligten sich am 16. Juni in Indien an einem eintägigen Streik, mit dem sie ihrer Ablehnung gegenüber der neuen Wirtschaftspolitik der Regierung Ausdruck geben wollten. Aufgerufen zu dem Streik hatte ein gemeinsames Organisationskomitee von 8 Gewerkschaftsdachverbänden, darunter HMS und der Allindische Koordinierungsausschuß für Luftverkehrsgewerkschaften (AICCATU).

Die Gewerkschaften widersetzen sich der neuen Wirtschaftspolitik der indischen Regierung, die auf den Konzepten der Privatisierung und Deregulierung basiert.

Gegen die Interessen der Bevölkerung, so AICCATU-Vorsitzender Jagdish Lal, drängen der Internationale Währungsfonds (IWF) und die Weltbank die indische Regierung zur Einführung einer "freien Marktwirtschaft".

Insbesondere die Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt gaben der Aktion ihre nachdrückliche Unterstützung. Der inländische Flugverkehr kam zum Erliegen, während der internationale Flugbetrieb erheblich gestört wurde.

Die Mehrzahl der Arbeitnehmer in den Häfen und bei der Eisenbahn beteiligten sich zwar nicht direkt am Streik, brachten ihre Unterstützung für die Maßnahme aber in anderer Form zum Ausdruck.

"In den indischen Bundesstaaten Westbengalen, Kerala, Bihar und in Teilen von Orissa wurde das öffentliche Leben durch die Massenaktionen der Arbeitnehmer und der Bevölkerung gelähmt. Mit diesem eintägigen Proteststreik fordert die überwältigende Mehrheit der organisierten Gewerkschaftsbewegung Indiens die indische Regierung auf, ihre gegen die Interessen der Bevölkerung und der Arbeitnehmer gerichtete Politik für eine Liberalisierung und die Einführung der freien Marktwirtschaft aufzugeben."

Um die - durchaus legalen - Aktionen einzudämmen, wurden vor dem Streik etwa 30.000 Arbeitnehmer inhaftiert. Zwei Arbeiter wurden getötet, zahlreiche weitere verletzt.

Obwohl die Regierung sich bemühte, die Aktion als Fehlschlag hinzustellen, bestätigten neutrale Beobachter den Erfolg der Proteste. In einem Kommentar der *Times*

of India vom 18. Juni heißt es:

"... es sollte deutlich geworden sein, daß sich an der Aktion durchaus nicht nur die Gewerkschaften des linken Flügels und unter Leitung der nationalen Front beteiligten, von denen die Proteste organisiert wurden. Anders ist die völlige Lähmung des Banken- und Versicherungssektors, der Luftverkehrswirtschaft und fast aller Bereiche der staatlichen Wirtschaft im Land sowie die weitgehende Beeinträchtigung der Privatwirtschaft und des Verkehrs in den meisten Städten und Regionen nicht zu erklären."

Die Zeitung schloß sich den Forderungen der Gewerkschaften an:

"Ein Kurswechsel der Regierung und eine Rückkehr zur Suche nach Konsens, Verständigung und Harmonie sind nun gefragt."

In den Worten Lals: "Diese Massenaktion ist nur ein Vorspiel zu vielen weiteren Schlachten, die die indischen Arbeitnehmer zur Verteidigung ihrer Arbeitsplatzsicherheit, für höhere Löhne und bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen schlagen werden."

... unterschiedliche Reaktionen auf EG-Luftfahrtpaket

Forts. von Seite 1

darf es sich dabei nicht um diskriminierende bzw. wettbewerbsverzerrende Maßnahmen handeln.

FLUGPREISE UND FRACHTRATEN

Die Mitgliedsländer verlieren grundsätzlich das Recht, Flugpreise und Frachtraten abzulehnen. Statt dessen wird ein "freies Preissystem" eingeführt, in das jedoch bestimmte Sicherheitsmechanismen eingebaut sind. Charterfluggesellschaften werden wie Linienfluggesellschaften behandelt. Ein Mitgliedstaat kann zum Nachteil der Kunden "überhöhte" Flugtarife untersagen. Im Falle eines Preiskriegs mit drastischen Flugpreissenkungen, die umfangreiche Verluste für alle betroffenen Fluggesellschaften mit sich bringen, kann ein Mitgliedsland auch eine weitere Reduzierung der Flugpreise untersagen. Entschließt sich ein Staat zum Eingreifen in die Festsetzung der Flugpreise (oder auch nicht), kann jede der interessierten Parteien in jedem Einzelfall die Kommission anrufen, die rasche eine Entscheidung fällen muß. Diese Entscheidung kann wiederum vor dem Ministerrat angefochten werden.

Über die praktischen Auswirkungen des dritten Pakets gibt es ebenso viele unterschiedliche Meinungen wie Kommentatoren. Zur Zeit ist sicherlich niemandem in

dem Wirtschaftsbereich an umfangreichen und verbreiteten Flugpreissenkungen gelegen. Die Gewerkschaften gehen allerdings davon aus, daß die Fluggesellschaften im Vorfeld der weitreichenden Umstrukturierung der Eigentumsverhältnisse in der Luftverkehrswirtschaft, die mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit mit der Liberalisierung des Marktes und den zunehmenden Privatisierungstendenzen einhergehen wird, noch stärker als bisher auf Kürzungen bei Arbeitsplätzen, Löhnen und Zusatzleistungen der Arbeitnehmer drängen werden.

Andere wichtige Fragen sind noch offen. Hierzu gehört u. a. das Problem der Vergabe von Start- und Landezeiten. Die attraktivsten Flughäfen der EG sind alle erheblich überlastet. Die vorhandenen Fluggesellschaften verfügen über die Mehrzahl der interessanten Start- und Landezeiten, die sie auch nicht abgeben wollen. Der Rat hat daher der Erarbeitung eines Verhaltenskodexes über die Slotvergabe höchste Priorität eingeräumt. Die zweite große und bisher unbeantwortete Frage sind die Außenbeziehungen. Der intensivste Wettbewerb in der Luftverkehrswirtschaft findet heute nicht bei den inhereuropäischen Flugdiensten, sondern auf den Transatlantikstrecken und den Flügen nach Asien und dem pazifischen Raum statt. Die USA erklärten sich vor kurzem zur Aushandlung von Vereinbarungen über den "offe-

nen Himmel" mit anderen Ländern auf der Grundlage der Gegenseitigkeit bereit. Gleichzeitig möchte die Kommission die Zuständigkeit für die Aushandlung bilateraler Verträge mit anderen Ländern an sich ziehen, die im Augenblick noch bei den einzelnen Mitgliedstaaten liegt. Ihrer Meinung nach würde die Verhandlungsposition der EG gegenüber den Vereinigten Staaten erheblich gestärkt, wenn sie bei gemeinsamen Verhandlungen mit US-Fluggesellschaften Kabotagerechte in der Gemeinschaft nur im Austausch gegen US-Kabotagerechte für europäische Fluggesellschaften anbieten könnte. Die Mitgliedstaaten zeigen sich im Augenblick von dieser Idee deutlich weniger begeistert.

Mit Verspätung..

Wir entschuldigen uns für das verspätete Erscheinen dieser kombinierten Ausgabe der ITF-Nachrichten für Juni und Juli 1992 - die nächste Ausgabe wird im August 1992 veröffentlicht. Andere dringende Aufgaben haben den Redaktionszeitplan durcheinandergebracht.

Streikerfolg für deutsche Transportarbeiter

Mit einem eindeutigen Erfolg endete der 11tägige Streik der Arbeitnehmer des öffentlichen Dienstes in den westlichen Landesteilen der Bundesrepublik Deutschland - der längste Streik im öffentlichen Dienst des Landes seit Ende des Krieges - und setzte damit allen Hoffnungen der Regierung Kohl ein Ende, in diesem Jahr eine Nullrunde bei den Lohntarifverhandlungen erzwingen zu können (vergl. **ITF-Nachrichten** Mai 1992).

Dank der Entschlossenheit der Basismitglieder, die dem Streikaufruf in großer Zahl gefolgt waren, konnten die Verhandlungsführer der sechs Gewerkschaften der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst scheinbar Unmögliches erreichen: eine mit durchschnittlich 5,8 Prozent deutlich über dem von den Arbeitgebern am 9. April zurückgewiesenen Schlichtungsergebnis liegende Lohnerhöhung für das Jahr 1992.

In einer Volkswirtschaft, die wie in den alten Bundesländern der Bundesrepublik Deutschland von einem hohen Lohnniveau gekennzeichnet ist, sind die Lohnabschlüsse im öffentlichen Sektor, in dem neben zahlreichen sehr gut bezahlten Arbeitnehmern auch viele Beschäftigte mit niedrigen Löhnen tätig sind, von grundlegender Bedeutung.

Die neue Tarifvereinbarung soll durch eine stärkere Anhebung der Einkommen in den unteren und mittleren Lohn- und Gehaltsgruppen, die von den jüngsten Preisentwicklungen am stärksten betroffen sind, zu einer Angleichung der Löhne und Gehälter in dem Sektor führen.

Dies geschieht auf zweierlei Art und Weise: Einmal erhalten die Arbeitnehmer des öffentlichen Dienstes als Ausgleich für den nicht vorhandenen Lohntarifvertrag während der ersten vier Monate dieses Jahres einen einmaligen Sockelbetrag ausgezahlt, der mit 750 Mark deutlich über dem an die Beschäftigten in höheren Einkommensgruppen ausgezahlten Betrag von 600 Mark liegt. Zum anderen müssen die Arbeitnehmer in den höheren Lohn- und Gehaltsgruppen einen Monat länger warten - bis zum 1. Juni -, bevor sie in den Genuß der für 1992 bewilligten generellen Anhebung der Löhne und Gehälter um 5,4 Prozent kommen.

Dies stellt eine reale Verbesserung gegenüber dem Schlichtungsergebnis von 5,4 Prozent sowie dem "letzten Angebot" der Arbeitgeber vom 1. April in Höhe von 4,7 Prozent plus 500 Mark dar.

Zweifellos wäre das Ergebnis der diesjährigen Lohnrunde anders ausgefallen, wenn sich die 2 Millionen Beschäftigten des öffentlichen Dienstes nicht so entschlossen gegen die Angriffe der Regierung auf ihre Löhne und Gehälter zur Wehr gesetzt hätten.

Selbst die konservative Presse mußte den Sieg der Gewerkschaften zähneknir-

schend anerkennen, meldete jedoch erhebliche Bedenken hinsichtlich der Höhe des Abschlusses an.

In den Augen aufgeklärterer Kreise der Öffentlichkeit ist der Erfolg der Arbeitnehmer des öffentlichen Dienstes auf die Taktik der Gewerkschaften zurückzuführen, die den Streik schrittweise auf immer mehr Schlüsselbereiche des öffentlichen Sektors in den verschiedenen Regionen des alten Bundesgebietes ausweiteten. Diese Strategie immer weiter um sich greifender Arbeitskämpfmaßnahmen sorgte für eine wachsende Störung der Betriebsabläufe im Verkehrssektor ebenso wie im Bereich der Kommunikation und gewährleistete, daß die eigentlichen Streitpunkte nicht in Vergessenheit gerieten.

Auch machten sich die Gewerkschaften die Tatsache geschickt zu Nutze, daß der 1. Mai in die Streikperiode fiel. Rechtzeitig zu diesem traditionellen Feiertag schränkten sie ihre Aktionen ein, um anderen Arbeitnehmern das lange arbeitsfreie Wochenende nicht durch eine Störung des Verkehrsbetriebs zu verderben und den Arbeitgebern Zeit zum Nachdenken und die Gelegenheit zur Aufnahme von Verhandlungen zu geben.

Als die Arbeitgeber darauf nicht reagierten, setzten die Gewerkschaften den Streik am Montag, den 4. Mai mit frischer Energie fort und dehnten ihn auf alle großen Flughäfen des Landes aus. Einzige Ausnahme war Frankfurt, dessen Flughafen erst am nächsten Tag bestreikt wurde und den Betrieb zum ersten Mal seit mehr als 50 Jahren völlig einstellen mußte.

Mit knapp einer halben Million Transportarbeitern im Ausstand erbrachten die Gewerkschaften am 6. Mai einen letzten Beweis ihrer Stärke, bevor die Verhandlungen wieder aufgenommen wurden.

Nach einer ergebnislosen Verhandlungsrunde am 6. Mai wurden die Gespräche früh am nächsten Tag fortgesetzt. Die Einigung, die die Beendigung des Streiks ermöglichte, wurde schließlich in den frühen Abendstunden erzielt.

Bei den anschließenden Urabstimmungen sprachen sich die Mitglieder fast aller an dem Streik beteiligter Gewerkschaften für die Annahme des Verhandlungsergebnisses aus. Dagegen stimmten nur die Mitglieder der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), der größten Gewerkschaft des öffentlichen Dienstes, die gemeinsam mit den Eisenbahnern an der Spitze der Streikbewegung gestanden hatten.

In den folgenden Wochen bemühten sich die Funktionäre der Gewerkschaft ÖTV, ihren Mitgliedern die Verhandlungsergebnisse näher zu bringen, bevor sich ihr Geschäftsführender Hauptvorstand auf einer Sitzung am 25. Mai für ihre Annahme aussprach. Aufgrund ihrer Gespräche an

der Gewerkschaftsbasis sagte die Gewerkschaftsspitze bei der ÖTV für den Herbst eine Überprüfung der Verfahren für die Abstimmung mit den Mitgliedern zu.

Europäische Transportarbeiterföderation gefordert

Enge Arbeitsbeziehungen zwischen den gestärkten europäischen Strukturen innerhalb der ITF und einer schlagkräftigeren Interessensvertretung der Transportarbeitergewerkschaften auf der Ebene der Europäischen Gemeinschaft sollen letztendlich in die Gründung einer europäischen Transportarbeiterföderation münden. So lautete zumindest ein fast einstimmig gefaßter Beschluß der mehr als 70 Delegierten aus 23 europäischen Ländern, die sich am 3. und 4. Juni in London zur ersten Sitzung des Europäischen Ausschusses der ITF seit mehr als 15 Jahren versammelt hatten. Darüber, wieviel Zeit dieser Prozeß in Anspruch nehmen sollte und könnte, gingen die Meinungen jedoch erheblich auseinander.

Der 1975 eingerichtete Europäische Ausschuß trat nur zweimal in den 70er Jahren zusammen. Wegen der zunehmenden Bedeutung der EG konzentrierten die Transportarbeitergewerkschaften ihre Tätigkeit statt dessen auf ein eng mit der ITF verbundenes Gremium, den sogenannten "Brüsseler Ausschuß", dem ausschließlich Verkehrsgewerkschaften aus der EG angehörten und dessen Aufgabe speziell in der Vertretung der Interessen der Transportarbeiter gegenüber den EG-Institutionen bestand.

EUROPAS ZWEIFACHE HERAUSFORDERUNG

Die Schaffung des europäischen Binnenmarktes, die mögliche Erweiterung der EG und die Demokratisierung der Länder Mittel- und Osteuropas ließen in den vergangenen Jahren bei den angeschlossenen Gewerkschaften die Forderung nach einer Verstärkung der Tätigkeit der ITF auf europäischer Ebene laut werden. Als ersten Schritt in diese Richtung beschloß der ITF-Vorstand, den Europäischen Ausschuß der ITF wiederzubeleben. Die oben erwähnten Entwicklungen hatten aber auch zur Folge, daß sich die Funktionen

Forts. auf Seite 4

Europäische Verkehrsminister beraten über Wachstumsprobleme

Vom 4. bis zum 6. Mai fand in Lissabon das von der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) veranstaltete 12. Symposium zur Theorie und Praxis der Verkehrswirtschaft statt. Unter dem Motto "Verkehrswachstum in Frage gestellt" befaßte sich das Symposium mit folgenden Themen: Demographische Strukturen und Sozialverhalten, wirtschaftliche Evolution und Spezialisierung des Verkehrs, Infrastrukturkapazität und Zugang zum Netz, Auswirkungen neuer Technologien auf Effizienz und Sicherheit sowie Umwelt-globale und lokale Folgen.

Die städtischen Ballungsräume verzeichnen schon seit einiger Zeit eine zunehmende Überlastung und Sättigung des Verkehrsnetzes, doch werden durch die Zunahme im Fernverkehr aufgrund der Verknüpfung der Märkte, der Streuung der Produktionsstätten und des Fremdenverkehrs nun auch die Verkehrs-

verbindungen zwischen einzelnen Städten und Regionen zunehmend überfordert.

Das Symposium verwies auf die beschränkten Möglichkeiten zur Schaffung zusätzlicher Infrastrukturkapazitäten im Binnenverkehr und die sich daraus ergebende Notwendigkeit, die vorhandenen Kapazitäten möglichst wirtschaftlich zu nutzen. Hierzu wäre eine verstärkte Förderung verkehrsträgerübergreifender Verkehrssysteme und eine entsprechende Politik erforderlich. Ganz besonders ging es in den Diskussionen um die Notwendigkeit, die tatsächlichen externen Kosten des Verkehrs im Hinblick auf Überlastung der Verkehrswege, Folgen für die Umwelt und soziale Kosten im Preissystem angemessen zu berücksichtigen.

Der mögliche Beitrag öffentlicher Massenverkehrsmittel zur Abwendung der drohenden Krise wurde allgemein anerkannt und die Forderung erhoben, den

öffentlichen Verkehr als grundlegendes Element in die künftige Stadt- und Raumplanung miteinzubeziehen.

Traditionell befaßt sich die CEMT mit Fragen des Binnenverkehrs, doch wächst bei ihr die Erkenntnis, daß die Miteinbeziehung der Küstenschifffahrt sowie der Schifffahrt über kurze Distanzen Möglichkeiten für eine Entlastung des Binnenverkehrs bieten kann. Die Koordinierung der Verkehrspolitik auf internationaler Ebene wird als wesentliche Voraussetzung für die Verabschiedung langfristiger Lösungen angesehen.

Vertreter von ITF-Mitgliedsgewerkschaften aus Österreich, Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden, Schweden und der Türkei nahmen ebenso wie der Stellvertreter der ITF-Generalsekretär Graham Brotherton an dem Symposium teil.

... Europäischer Ausschuß der ITF berät über künftige Strukturen

Forts. von Seite 3

von ITF und Brüsseler Ausschuß (der sich in überwältigender Mehrheit aus ITF-Gewerkschaften zusammensetzt und dem die ITF selbst ebenfalls als Mitglied angehört) zunehmend vermischten.

Der radikalste Vorschlag auf der von Eike Eulen, dem europäischen Vizepräsidenten der ITF von der Gewerkschaft ÖTV (Bundesrepublik Deutschland), geleiteten Sitzung forderte die umgehende Schaffung einer europäischen Föderation von Transportarbeitergewerkschaften. Eine solche Föderation würde einen Großteil der Aufgaben nationaler Verkehrsgewerkschaften übernehmen und könnte einen wirksamen Gegenpol sowohl im Hinblick auf künftige Beschlüsse der Gemeinschaft als auch zum zunehmend multinationalen Charakter der Arbeitgeber in der Verkehrswirtschaft darstellen. Andere Delegierte sprachen sich für eine eher auf Wahrung der Kontinuität ausgerichtete Herangehensweise an die aktuellen Probleme aus, wobei die Arbeit im Rahmen der beiden vorhandenen Organisationen fortzusetzen sei und akzeptiert werden müsse, daß sie unterschiedliche und sich ergänzende Funktionen wahrnehmen. Bei der Herstellung immer enger werdender Arbeitsbeziehungen müsse allerdings jede Überschneidung der Tätigkeiten vermieden werden.

In seiner Zusammenfassung der Diskussionsbeiträge erinnerte ITF-Generalse-

ekretär Harold Lewis die Sitzungsteilnehmer daran, daß die konkrete Arbeit wichtiger sei als die Strukturen. Erstmals in der jüngeren Geschichte vertrete die ITF Gewerkschaften nicht nur in der Gemeinschaft, sondern in ganz Europa. Es sei nicht zuleugnen, daß zumindest in der EG wegen des Binnenmarktes und der Freizügigkeit der Arbeitnehmer Bedarf für eine europäische Föderation bestehe, doch dürfe man nichts überstürzen. Letztendlich sei man nicht nur auf den guten Willen der Gewerkschaftsspitzen, sondern auch der Mitglieder angewiesen. Über die endgültige Form der Strukturen könne erst nach Abschluß der derzeit laufenden Diskussionen über eine Umstrukturierung des Brüsseler Ausschusses entschieden werden. Bis dahin müsse eine Übergangslösung gefunden werden.

Im Anschluß an weitere Beratungen beschloß der Ausschuß die Einrichtung eines neuen Präsidiums, das sich aus den europäischen Mitgliedern des ITF-Vorstandes sowie den Vorsitzenden der europäischen Ausschüsse der einzelnen ITF-Sektionen zusammensetzen sollte. Dieses Gremium wird regelmäßig mit dem Präsidium des Brüsseler Ausschusses als "Europäischer Verbindungsausschuß Verkehr" zusammenzutreten, der zumindest auf dem Papier als offizieller Branchenausschuß des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB) für den Verkehrssektor bereits seit etwa 20 Jahren besteht. Seit dem EGB-Kongreß in Luxemburg 1991 haben die Branchenausschüsse des EGB an Bedeutung gewonnen, so daß auch der Verbindungsausschuß dringend einer Überprüfung seiner Aufgaben bedarf.

ÖKOLOGISCHE ASPEKTE

Im Anschluß an die Strukturdebatte wandten sich die Sitzungsteilnehmer den jüngsten wirtschaftlichen Entwicklungen im Verkehrssektor zu. Ein Aspekt, dem alle angeschlossenen Gewerkschaften große Bedeutung beimessen, war die Umwelt- ein wichtiges Thema nicht nur in der Europäischen Gemeinschaft, wo die Kommission z. B. in ihrem jüngst zu diesem Komplex veröffentlichten Grünbuch politische Entwürfe vorlegte, sondern auch in Mittel- und Osteuropa, wo Umweltschutz nach Jahren rücksichtsloser Industrialisierung heute lebenswichtig ist. Die Delegierten erkannten die Notwendigkeit der Erarbeitung einer gemeinsamen Gewerkschaftsstrategie in diesem Bereich, um mit den Initiativen vonseiten der Regierungen und der Wirtschaft Schritt halten zu können.

Darüber hinaus prüfte der Ausschuß die auf der ITF-Konferenz zum Thema "Verkehr und der einheitliche europäische Binnenmarkt" im April 1989 verabschiedete Erklärung zur europäischen Verkehrspolitik. Dieses Dokument soll um umweltpolitische Aspekte, das Thema Gewerkschaftsrechte sowie um Punkte im Zusammenhang mit Mittel- und Osteuropa erweitert werden. Die angeschlossenen Gewerkschaften wurden um schriftliche Stellungnahmen gebeten, die von der ITF in eine überarbeitete und aktualisierte gewerkschaftspolitische Erklärung eingearbeitet werden sollen. Diese wird anschließend an die angeschlossenen Gewerkschaften verschickt und der nächsten Sitzung des Europäischen Ausschusses zur Beratung vorliegen.

Proteststreiks in Spanien

Mit Streikaktionen protestierten im Mai alle drei der ITF angeschlossenen spanischen Gewerkschaften gegen die Politik der Regierung in Madrid.

Ein am Morgen des 28. Mai ausgerufenen Generalstreik fand die volle Unterstützung der in der ITF angeschlossenen Federación Estatal de Transportes y Telecomunicaciones (FETTC-UGT) ebenso wie in der Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar (FETCO-MAR-CC OO) organisierten TransportarbeiterInnen. Im Baskenland folgten die Gewerkschaften am 27. Mai dem Aufruf der größten Gewerkschaft der Region, der ebenfalls der ITF angeschlossenen ELASTV, zu einem 24stündigen Streik.

Nach Angaben der Gewerkschaften waren die Streikmaßnahmen, an denen sich bis zu 90 Prozent aller Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen des Landes beteiligten, ein voller Erfolg.

Die Regierung bezeichnete die von den Gewerkschaften veröffentlichten Zahlen als überhöht, mußte jedoch eingestehen, daß am 28. Mai mindestens 30 Prozent aller Spanier und Spanierinnen in der Zeit zwischen 5.00 Uhr morgens und 12.00 Uhr mittags die Arbeit niedergelegt hatten. Die Streikbeteiligung im Baskenland lag am 27. Mai amtlichen Angaben zufolge bei 70 Prozent.

ARBEITSLOSENGELD GEKÜRZT

Die Gewerkschaften sind über die zunehmend verhärtete Position einer Regierung verärgert, die ihr "sozialistisches" Wahlprogramm offensichtlich vergessen hat.

Der Streikaufruf war Ausdruck des Protests gegen die in einem vor kurzem von einer Parlamentariergruppe vorgelegten Erlaß enthaltenen Änderungen an den Sozialversicherungsbestimmungen, durch die die Leistungen um 40 Prozent gekürzt werden sollen. Mit der Verabschiedung des Erlasses wird im Laufe der kommenden Monate gerechnet. Bei der Maßnahme handelt es sich angeblich um den Beitrag der Regierung zu der für das Jahresende vorgesehenen Angleichung der Sozialbedingungen in der Europäischen Gemeinschaft und soll Mittel der öffentlichen Hand freisetzen, mit deren Hilfe die Regierung den im Laufe der vergangenen Jahre aufgelaufenen Schuldenberg abtragen möchte.

Von dem Erlaß betroffen sind eine große Zahl von Arbeitslosen. Die Regierung verweist auf die geplante Einführung zusätzlicher Ausbildungs- und Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. Solange jedoch keine konkreten Pläne für die Umsetzung derartiger Programme vorliegen, zeigen sich die Gewerkschaften äußerst skeptisch.

Sie sind außerdem über die vergleichs-

weise niedrigen Summen beunruhigt, die Spanien für die Unterstützung Arbeitsloser aufbringt. (Trotz der vom spanischen Ministerpräsidenten Felipe Gonzalez im Fernsehen aufgestellten Behauptung, Spanien stehe bei den Staatsausgaben in Europa an dritter Stelle, nimmt es tatsächlich lediglich den sechsten Platz ein.)

STREIKGESETZ VERFASSUNGSWIDRIG

Nachdem am 11. Mai Verhandlungen zwischen der Regierung und den Gewerkschaften über ein neues Streikgesetz gescheitert waren, erhielt der Streik eine zusätzliche Dimension, d. h. er richtete sich nun auch ausdrücklich gegen den dem Parlament zur Zeit vorliegenden Gesetzentwurf (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1992).

Die geplante Gesetzesmaßnahme sieht für den Fall eines Streiks die Aufrechterhaltung der wesentlichen Dienste sowie weitgehende Einschränkungen der grundlegenden Rechte zahlreicher Arbeitnehmer vor, darunter die Beschäftigten beim öffentlichen Verkehr und im Vertrieb, die während eines Streiks ein zuvor vereinbartes Niveau der regulären Dienstleistungen (in manchen Fällen bis zu 40 Prozent) garantieren müssen. Darüber hinaus werden Arbeitskampfmaßnahmen, die von den zuständigen Gerichten als "politisch motiviert" angesehen werden, unzulässig.

Mit dem Gesetzentwurf hat sich die Regierung bis an den Rand eines Verstoßes gegen die spanische Verfassung vorgewagt, die ein uneingeschränktes Streikrecht festschreibt.

Nachdem sie die Streikaktionen am 27. und 28. Mai für illegal erklärt hatte, versi-

cherte die Regierung, sie werde das "Recht auf Arbeit" während des Streiks gewährleisten.

STARKE POLIZEIPRÄSENZ

Der öffentliche Verkehr wurde zur bevorzugten Zielscheibe für Polizeieinsätze. Polizeikräfte versammelten sich an Bahnhöfen und Busbahnhöfen des ganzen Landes, wo sie sich den Streikposten in einer bisher beispiellosen Machtdemonstration entgegenstellten.

Berichten zufolge erweckten die vor Polizeibeamten wimmelnden Straßen der Hauptstadt Madrid im Morgengrauen des 28. Mai den Eindruck, soeben habe ein Militärputsch stattgefunden.

Die Gewerkschaften zeigten sich über die verstärkte Polizeipräsenz beunruhigt.

In einem Schreiben an die angeschlossenen spanischen Gewerkschaften gab ITF-Generalsekretär Harold Lewis seiner Unterstützung für die Aktionen der spanischen Gewerkschaften Ausdruck. Er äußerte sich besorgt über die Einbringung eines Streikgesetzes ohne vorherige Abstimmung mit den Sozialpartnern.

Die ITF "verurteilt die jüngsten Regierungsmaßnahmen, durch die die Arbeitslosenunterstützung per Dekret und ohne vorherige Konsultation mit den die Interessen der Arbeitnehmer vertretenden Organisationen gekürzt werden," fügte er hinzu.

Im Anschluß an die Aktion forderten sowohl UGT als auch CC.OO die Regierung zur Wiederaufnahme der Verhandlungen auf. Falls keine Verbesserung der Lage eintritt, kündigten sie für Oktober einen erneuten Streik an.

Opposition der Arbeitnehmer in Malawi gegen Diktatur wächst

Während sich unter den Arbeitnehmern Malawis der Widerstand gegen das herrschende Regime verstärkt, wächst in der Weltöffentlichkeit die Sorge um die Sicherheit des inhaftierten malawischen Gewerkschaftsführers Chakufwa Chihana.

Chihana, Generalsekretär des gewerkschaftlichen Koordinierungsrates für das südliche Afrika (SATUCC) wurde am 6. April auf dem Flughafen von Lilongwe, der Hauptstadt von Malawi, festgenommen (vergl. **ITF-Nachrichten** Mai 1992). Das Verbrechen, dessen er beschuldigt wurde, besteht darin, daß er die Herstellung der Demokratie in Malawi forderte.

Ursprünglich hatte die Regierung auch alle MitarbeiterInnen des SATUCC-Büros festnehmen lassen, doch wurden diese

inzwischen ohne Anklageerhebung wieder freigelassen.

Anfang Mai gingen die Arbeitnehmer in Malawi auf die Straße. Den streikenden TextilarbeiterInnen schlossen sich bald Beschäftigte auch aus anderen Wirtschaftsbereichen an.

Demonstrationen in den großen Städten verwandelten sich in Straßenschlachten, als die Polizei mit scharfer Munition auf die Demonstranten schoß und dabei am 7. Mai in Lilongwe und Blantyre mindestens 40 Menschen tötete.

An diesem Tag versammelten sich Tausende von Arbeitnehmerinnen und Ar-

Forts. auf Seite 6

Thailändischer Ministerpräsident zum Rücktritt gezwungen

Den von ihr erkämpften Sieg für Demokratie und Freiheit bezahlte die Bevölkerung Thailands mit Tausenden von Todesopfern.

Im Anschluß an ihren Putsch im Februar 1991 (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1991) bemühten sich die militärischen Machthaber Thailands mit allen Mitteln um den Machterhalt.

Als der Anführer des Putsches, General Suchinda Kaprayoon, im Anschluß an ungleiche "Wahlen" im April, die ohne klares Ergebnis geblieben waren, vom Militär als neuer Ministerpräsident eingesetzt wurde, kam es zum Aufstand.

Chalad Vorachath, ein ehemaliger Parlamentsabgeordneter, begann am 10. April vor dem Parlamentsgebäude in Bangkok einen Hungerstreik, mit dem er den Rücktritt von General Suchinda forderte. Am 4. Mai schloß sich der bei der Bevölkerung beliebte Oppositionspolitiker Chamlong Srimuang dem Hungerstreik an.

Immer mehr Menschen fanden sich ein, um ihrer Unterstützung für die Hungerstreikenden Ausdruck zu geben. Am Abend des 7. Mai hatten sich mehr als 100.000 Menschen versammelt.

Am 11. Mai setzte die Demokratiebewegung alle Massenproteste für die Dauer einer Woche aus, nachdem ihre Führer sich zu Gesprächen über Verfassungsänderungen zwischen Regierung und Oppositionsparteien bereiterklärt hatten.

Die Streitkräfte besannen sich jedoch eines anderen und nahmen das Gesprächsangebot öffentlich zurück.

Am Abend des 17. Mai fanden sich 300.000 Menschen zu einer friedlichen Demokratiekundgebung zusammen. Die Teilnehmer zogen zum Parlamentsgebäude, um Suchinda zum Rücktritt aufzufor-

dem, wurden jedoch von Stacheldrahtsperrern am Weitermarsch gehindert. Der Hauptteil der Kundgebung verstreute sich daraufhin, doch etwa 70.000 Personen blieben auf der Straße.

Mitten in der Nacht - am 18. Mai um 3.00 Uhr morgens - gab die Regierung die Verhängung des Ausnahmezustandes bekannt. Truppen feuerten mit automatischen Schnellfeuerwaffen auf die Menge.

Die Demonstranten hielten ihre Stellung mit vorbildlicher Tapferkeit und setzten ihre Proteste fort. Die Streitkräfte metzelten bis zum darauffolgenden Tag (19. Mai) weiter.

Hunderte von Menschen wurden ermordet, möglicherweise mehr als 1.000 kamen ums Leben - genau läßt sich dies wahrscheinlich niemals feststellen, da die Schießereien häufig in Nebenstraßen stattfanden, wo die Soldaten willkürlich auf Gruppen unbewaffneter Demonstranten schossen.

Mehr als 2.000 Personen wurden festgenommen, darunter auch Chamlong Sri-

muang.

Es folgte eine Welle internationaler Proteste. Die ITF schloß sich den Forderungen einer ganzen Reihe internationaler Gewerkschaftsorganisationen nach einem Ende der Morde, nach Aufhebung des Ausnahmezustandes und nach Freilassung der politischen Gefangenen an.

Doch es war die Stärke und Entschlossenheit der thailändischen Bevölkerung die sich nicht von den Straßen vertreiben ließ, die die Streitkräfte schließlich zum Einlenken zwang. Der König von Thailand griff mit einer dramatischen Live-Übertragung im Fernsehen ein, Suchinda trat zurück und ein neuer Ministerpräsident wurde ernannt.

Ministerpräsident Anand Panyarachun ist zwar kein gewählter Politiker, doch er genießt - zur Zeit zumindest - die kritische Unterstützung der Bevölkerung. Seine Regierung wird nun umgehend die Forderungen der Demokratiebewegung erfüllen müssen, sonst wird auch er sich mit Massenaaktionen konfrontiert sehen.

Ravenswood-Streik beendet

Ein Arbeitskampf, der einen neuen Meilenstein in der Geschichte der US-amerikanischen ebenso wie der internationalen Gewerkschaftsbewegung setzt, endete offiziell am 12. Juni mit einem Sieg für die Gewerkschaft.

Die von der Ravenswood Aluminum Corporation (RAC) in West Virginia (USA) verhängte Aussperrung wurde aufgehoben, nachdem Mitglieder der US-Stahlarbeitergewerkschaft USWA sich mit überwältigender Mehrheit für die Annah-

me eines neuen Kollektivvertrages mit dreijähriger Laufzeit ausgesprochen hatten, der nicht nur materielle Verbesserungen enthält, sondern auch die Wiedereinstellung aller entlassenen Arbeitnehmer vorsieht.

1.700 in der USWA organisierte Ravenswood-Beschäftigte waren seit November 1990 ausgesperrt. Zu diesem Zeitpunkt hatte RAC die Verhandlungen über eine

Forts. auf Seite

... Soldaten eröffnen Feuer auf Demonstranten

Forts. von Seite 5

beitnehmern vor dem Gerichtsgebäude, in dem Rechtsanwälte sich darum bemühten, mit dem inhaftierten Gewerkschaftsführer sprechen zu können, während die Menge vor dem Gerichtsgebäude in Sprechchören die Freilassung Chihanas forderte. In den folgenden Tagen griffen die Unruhen auch auf die Teeplantagen des Landes über, wo die Beschäftigten nach Lohnerhöhungen riefen.

Da Chihana dem Gericht in Lilongwe nicht vorgeführt wurde, gingen die Demonstrationen weiter.

Eine Delegation des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) reiste nach Malawi und durfte am 13. Mai mit Chihana zusammentreffen - bis dahin

wußte niemand, ob er überhaupt noch lebte. Die Delegation hatte auch eine Unterredung mit dem 93jährigen Präsidenten Malawis auf Lebenszeit, Hastings Banda, der die Forderung nach einer Freilassung Chihanas zurückwies, aber ein faires und ordentliches Verfahren gegen den Gewerkschafter ankündigte.

Am 19. Juni sollte das zuständige Gericht über ein Freilassungsgesuch für Chihana entscheiden - doch der Richter erschien nicht zum Termin! Nach Angaben des IBFG läßt dies ernstzunehmende Zweifel an der Bereitschaft der Regierung aufkommen, sich an die von ihr gegebene Zusage eines gerechten Verfahrens zu halten.

Unterdessen fanden am 25. und 26. Juni in Malawi sogenannte "Wahlen" statt, die

von IBFG-Generalsekretär Enzo Friso a "Farce" bezeichnet wurden, da den demokratischen Kräften des Landes die Teilnahme verwehrt war. Trotz massiver Strafdrohungen wurden die Wahlen von einer großen Zahl von Bürgern Malawis boykottiert - weniger als die Hälfte der Wahlberechtigten nahmen am Urnengang teil.

Die in der Demokratischen Allianz zusammengeschlossenen Oppositionsparteien hatten um internationale Unterstützung bei der Aufnahme eines Dialogs in Malawi gebeten. Die Menschen in Malawi, so die Allianz, "befürchten noch immer massive Repressalien, darunter auch Hinrichtungen ohne Gerichtsverfahren." Solange Banda nicht nachgibt, ist mit wachsenden Unruhen im Land zu rechnen.

Weltweite Verletzungen der Gewerkschaftsrechte

Mehr als 200 aktive Gewerkschafter und führende Funktionäre der Gewerkschaftsbewegung wurden im vergangenen Jahr getötet und weitere 2.000 festgenommen, während Länder auf der ganzen Welt ihre Unterdrückungsmaßnahmen gegen die organisierte Arbeitnehmerschaft und die Interessensvertreter der Arbeitnehmer fortsetzen.

Diese erschreckende Statistik ist der im Juni vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) herausgegebenen jüngsten Ausgabe seines alljährlichen Überblicks über die Verletzungen der Gewerkschaftsrechte zu entnehmen, in dem Verletzungen der Gewerkschaftsrechte in insgesamt 85 Ländern angeprangert werden.

Am gefährlichsten lebt ein Gewerkschafter noch immer in Mittel- und Südamerika, wo Kolumbien, Peru, Guatemala und El Salvador die Liste der für die dort begangenen Unrechtstaten berüchtigten Länder anführen.

Allein in Kolumbien ereigneten sich ein Viertel aller während des Berichtszeitraumes verzeichneten Todesfälle von Gewerkschaftern, wobei Landarbeiter und Lehrer zu den beliebtesten Opfern der Todesschwadronen zählen.

In Peru gehören politische Morde und das "Verschwinden" von Personen auch weiterhin zu den erschreckenden Alltäglichkeiten, und 14 Lehrer starben eines gewaltsamen Todes, als die Behörden gegen einen "illegalen" Streik ihrer Gewerkschaft vorgingen.

Aktive Gewerkschafter in Guatemala sehen sich vielerlei Bedrohungen ausgesetzt, darunter Ermordung und Entführung, während Polizei, Sondereinheiten zur Niederschlagung von Aufständen und Militär routinemäßig zur Unterbindung gewerkschaftlicher Mitgliederwerbekampagnen und Streiks bei Arbeitnehmergruppen wie z. B. den Bananearbeitern eingesetzt werden.

Todesschwadronen gehen in El Salvador

noch immer gegen Gewerkschafter vor, die von Regierung und Militär als Speerspitze der bewaffneten Opposition und damit legitime Opfer dargestellt werden.

Unter den übrigen Ländern, die einer langen Reihe gewalttätiger Unterdrückungsmaßnahmen gegen die Gewerkschaften beschuldigt werden, befinden sich Südafrika mit 47 von Regierung und Armee mit der Unterstützung von Todesschwadronen ermordeten Gewerkschaftern sowie die Volksrepublik China, in der die Regierung vor kurzem ein Verbot freier Gewerkschaften verhängte.

Erstmals berichtet der IBFG in diesem Jahr über eine neue Entwicklung, bei der die in vielen Entwicklungsländern tätigen

riesigen multinationalen Gesellschaften mit Massenentlassungen auf Versuche der Arbeitnehmer reagieren, ihre in den internationalen Arbeitsübereinkommen verankerten Rechte wahrzunehmen. Mehr als 50.000 Arbeitnehmer haben laut dem Überblick auf diese Weise ihren Arbeitsplatz verloren.

Darüber hinaus verweist der Überblick auf die zunehmende Tendenz der Unternehmenseleitungen, sich die Unterstützung der Großgrundbesitzer, von Polizei und Streitkräften bei der Unterdrückung der organisierten Arbeitnehmer zu sichern, und auf das Fehlen jeder wirksamen Kontrolle der Tätigkeit allseits bekannter Gewerkschaftsfeinde.

... entlassene Stahlarbeiter wiedereingestellt

Forts. von Seite 6

neuen Kollektivvertrag abgebrochen und als "Dauerersatz" neue Mitarbeiter eingestellt.

Im Rahmen des jetzt von der Ravenswood-Belegschaft genehmigten Vertrages werden die 1.700 Entlassenen mit Wirkung vom 29. Juni an ihre Arbeitsplätze zurückkehren können. Allen von der Aussperrung betroffenen Arbeitnehmern wird ein Betrag von 2.000 US-Dollar ausgezahlt, und die Stundenlöhne werden während der dreijährigen Laufzeit des Vertrages um 1,25 US-Dollar angehoben. Ein sogenannter "Fortschritts-Teilhaberplan" soll die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer weiter für ihre während der Aussperrung erlittenen Verluste entschädigen.

Die Gespräche zwischen Unternehmen und Gewerkschaft wurden im April nur eine Woche, nachdem der frühere RAC-Vorsitzende und Chief Executive Officer R. Emmett Boyle auf Drängen der RAC-Direktoren aus dem Unternehmen ausge-

schieden war, wiederaufgenommen. Sein überstürzter Abgang stand in engem Zusammenhang mit den zunehmenden Schwierigkeiten, auf die RAC wegen der Gewerkschaftskampagne sowohl in den USA als auch auf internationaler Ebene stieß.

Über ein komplexes weltweites Netz von Unternehmen wird Ravenswood letztendlich von Marc Rich kontrolliert, einem flüchtigen Millionär und Immobilienhändler, der von den amerikanischen Behörden wegen zahlreicher unsauberer Geschäfte und Steuerdelikte gesucht wird.

Mit Unterstützung der internationalen Gewerkschaftsbewegung und auch der ITF übten die amerikanischen Gewerkschaften unablässig Druck auf Rich und seine Geschäftspartner auch im Ausland aus. Mit Hilfe internationaler Informationen, die die Internationale Föderation von Chemie-, Energie- und Fabrikarbeiterverbänden (ICEF) gesammelt hatte, konnte die USWA Richs Interessen weltweit identifizieren und gezielte Aktionen gegen sie starten.

TODESFÄLLE

Thomas Nielsen, von 1967 bis 1982 Vorsitzender des dänischen Gewerkschaftsdachverbandes LO, starb am 6. Mai.

Ernst Råberg, ehemaliger nationaler Sekretär der schwedischen Seeleutegewerkschaft, verstarb am 30. März im Alter von 83 Jahren. Råberg war mehr als 20 Jahre lang Vertreter der Gewerkschaft in New York, nachdem er während des Krieges in die USA ausgewandert war. Anfang der 60er Jahre kehrte er nach Schweden zurück, um

das Amt des nationalen Sekretärs zu übernehmen. Hier machte er sich rasch einen Namen als einer der führenden Köpfe seiner Zeit hinter der Billigflaggenkampagne in Schweden und Organisator zahlreicher Schiffsboykotte.

Der amtierende Vorsitzende des Bezirks Eastern Cape der südafrikanischen Transport and General Workers' Union (TGWU) wurde am 11. Juni ermordet.

Koll. Thlekiso befand sich auf dem Weg zum TGWU-Büro in Umtata, als er von zwei Männern in Kampfanzügen überfallen wurde, die aus kürzester Entfernung zwei Schüsse auf ihn abfeuerten. In einer Botschaft an die TGWU erklärte ITF-Generalsekretär Harold Lewis, er sei zutiefst schockiert über diesen Mord, und sprach Thlekisos Angehörigen und Freunden im Namen der Transportarbeitergewerkschaften aus aller Welt sein Beileid aus.



Neue Funktionäre wurden an die Spitze der Flight Attendants' Association of Australia gewählt, die vor kurzem aus einem Zusammenschluß der Australian Flight Attendants' Association (AFAA) und der Australian International Cabin Crew Association (AICCA) hervorging. Es handelt sich dabei um die beiden Bundessekretäre **Shayne Nealon** und **Lance Webb**; die beiden stellvertretenden Bundessekretäre **Melinda Simmons** und **Mark Slater**, den Bundesvorsitzenden **Gary McGraw** und den stellvertretenden Bundesvorsitzenden **Ian Renn**. Die Mitglieder beider Gewerkschaften hatten sich mit überwältigender Mehrheit für den Zusammenschluß ausgesprochen, der am 1. Juni in Kraft trat.

Kapai K. Aria ist neuer Generalsekretär der National Airlines Employees' Association (NAEA) von Papua-Neuguinea. Er übernimmt die Position von **Reg McAlister**, der in sein früheres Amt als Generalsekretär der Papua-Neuguinea Waterside Workers' and Seamen's Union zurückkehrte. Aria, ein Gründungsmitglied der NAEA, verfügt über umfangreiche Erfahrungen als Gewerkschafter auf nationaler ebenso wie internationaler Ebene. Er ist ein früherer Generalsekretär der Public Employees' Association (PEA), der größten Gewerkschaft in Papua-Neuguinea, und ehemaliges Vorstandsmitglied sowohl der Internationale der Öffentlichen Dienste (IÖD) als auch der Internationale des Personals der Post, Telegraphen- und Telefonbetriebe (IPTT). Er war außerdem Mitglied des Schlichtungsgremiums, das sich mit dem Fall der neun entlassenen FlugbegleiterInnen bei Air Niugini befaßte (vergl. **ITF-Nachrichten** Mai 1992).

Malcolm Bourne, Spitzenfunktionär bei der britischen National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers (NUMAST), trat nach 30jähriger Gewerkschaftslaufbahn in

den Ruhestand. Vor allem, wenn es Probleme mit Billigfluggeschiffen gab, konnte sich die ITF jederzeit auf Bourne bereitwillig gewährte Unterstützung verlassen.

Die Präsidentin des kanadischen Gewerkschaftsdachverbandes CLC, **Shirley Carr**, hat für die nächsten zwei Jahre den Vorsitz der Arbeitnehmergruppe bei der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) übernommen. Damit steht zum ersten Mal eine Frau an der Spitze der Arbeitnehmergruppe. Mit dem früheren CLC-Präsidenten Joe Morris hatte bereits zuvor einmal ein Kanadier das Amt inne. Carr, die erstmals 1986 zur Präsidentin des CLC gewählt und seither zweimal in dieser Position bestätigt wurde, gab vor kurzem bekannt, daß sie nicht für eine weitere Amtsperiode zur Verfügung stehen werde.

Alexander "Doc" Cullison wurde für die verbleibende Amtszeit zum Nachfolger von **Gene DeFries**, dem im März zurückgetretenen Präsidenten der National Marine Engineers' Beneficial Association (NMEBA) gewählt. Vor kurzem übernahm Cullison auch das Amt des Präsidenten von MEBA District 1/NMU.

Der neue Generalsekretär der British Airline Pilots' Association (BALPA) heißt **Chris Darke**, der früher als nationaler Sekretär die Chemiearbeiter in der Gewerkschaft Manufacturing, Science, Finance (MSF) vertrat. Darke, 42, ist Nachfolger von Mark Young, der im August vergangenen Jahres nach sieben Amtsjahren als Generalsekretär der BALPA verstorben war.

Jens Bjørn Hansen wurde im Mai als Nachfolger von **Eigil Tynas**, dessen vierjährige Amtszeit soeben ausgelaufen ist, zum Vorsitzenden der norwegischen Kapitänsvereinigung ge-

wählt. Hansen, ein erfahrener Schiffskapitän, der zu Beginn der 80er Jahre für die norwegische Schifffahrtsdirektion arbeitete, hatte zuvor bereits die Ämter des zur See fahrenden stellvertretenden Vorsitzenden und für kurze Zeit auch schon einmal des Vorsitzenden der Vereinigung innegehabt.

David Higginbottom ist neuer Generalsekretär der britischen United Road Transport Union (URTU).

Auf ihrem 13. Gewerkschaftstag vom 10. bis zum 14. Mai in Göteborg bestätigte die schwedische Seeleutegewerkschaft **Anders Lindström** und **Börje Persson** im Amt des Vorsitzenden bzw. des stellvertretenden Vorsitzenden. **Lars-Göran Holmgren** wurde in das neu geschaffene Amt des nationalen Sekretärs gewählt. Kurz vor dem Gewerkschaftstag der SSU war Lindström auf dem Kongreß der Nordischen Transportarbeiterföderation (NTF) in Reykjavik bereits für eine weitere Amtsperiode als Präsident der Föderation wiedergewählt worden.

Per-Erik Nelin wurde im Juni als Nachfolger des inzwischen in den Ruhestand getretenen **Reijo Anttila** zum neuen Vorsitzenden der finnischen Seeleutegewerkschaft gewählt. Nelin arbeitet seit 1979 für die Gewerkschaft und hatte in den vergangenen 8 Jahren die Position des nationalen Sekretärs inne. Als ausgebildeter Musiker war er früher Generalsekretär der Musikergewerkschaft und fünf Jahre lang als Schiffsmusikant beschäftigt. **Erkki Ukkonen** übernimmt von Nelin das Amt des nationalen Sekretärs. Anttila ist seit Ende der 70er Jahre Mitglied des Sektionsausschusses der ITF-Seeleutesektion, dem zur Zeit auch Nelin angehört. Anttila ist darüber hinaus Mitglied des Fair-Practices-Ausschusses und des auf dem Kongreß 1990 in Florenz geschaffenen Ausschusses für die Kreuzschiffahrt.

Torremolinos-Protokoll erarbeitet

Der Großteil der weltweiten Flotte von Fischereifahrzeugen ist auch weiterhin keinerlei internationalen Sicherheitsvorschriften unterworfen.

Der Entwurf eines Protokolls für die Sicherheit von Fischereifahrzeugen, der im Juni auf einer Sitzung in Island verabschiedet wurde, mag vielleicht ratifiziert werden, aber wird das Protokoll irgendwelche praktischen Auswirkungen haben?

Die Zwischenstaatliche Organisation für Seeschifffahrt (IMO) hatte vom 1. bis zum 5. Juni eine außerordentliche Sitzung nach Reykjavik (Island) einberufen, um den Textentwurf für das Protokoll zum Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (1977) fertigzustellen. Der dort verabschiedete Textentwurf wird nun im nächsten Jahr im spanischen Torremolinos einer vorläufigen Prüfung für die Zeit vom 22. März bis zum 2. April geplanten Regierungskonferenz vorgelegt. Diese wird den Text verabschieden, der allerdings erst 12 Monate nach seiner Ratifizierung durch Staaten mit mindestens 50 Prozent der Weltflotte an Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mindestens 24 Metern in Kraft tritt. Da keine ausreichende Anzahl von Staaten zur Ratifizierung des Übereinkommens aus dem Jahre 1977 bereit war, entschlos-

Weltweites Fangaufkommen sinkt

Nach Angaben der Welternährungsorganisation (FAO), einer Unterorganisation der Vereinten Nationen, sank das weltweite Fangaufkommen im Jahre 1990 zum ersten Mal seit 20 Jahren.

1989 überschritt das weltweite Fangaufkommen die 100 Mio. Tonnen Grenze, sank im Jahre 1990 jedoch wieder auf 97,2 Mio. Tonnen ab.

Hauptgrund dafür war ein Rückgang des Fangaufkommens bei den Peru-Sardellen von 5,4 Mio. auf 3,7 Mio. Tonnen. Auch bei den meisten anderen Fischarten war ein Rückgang zu verzeichnen.

Der meistgefangene Fisch war der pazifische Polardorsch mit 5,8 Mio. Tonnen (528.000 Tonnen weniger als 1990), gefolgt von der japanischen Sardine mit 4,7 Mio. Tonnen (408.000 Tonnen weniger).

Die führende Fischereination war China mit einem Fangaufkommen von 12 Mio. Tonnen, dicht gefolgt von der damaligen UdSSR mit 10,3 Mio. Tonnen und Japan (ebenfalls 10,3 Mio. Tonnen), Peru (6,9 Mio. Tonnen), den USA (5,8 Mio. Tonnen) und Chile (5,1 Mio. Tonnen).

sen sich die IMO-Staaten zur Abschwächung des Vertragsentwurfs. Damit hoffen sie, auch die dem Übereinkommen bisher ablehnend gegenüberstehenden Regierungen zur Ratifizierung zu bewegen.

ITF und Fischereigewerkschaften waren über diese Entwicklung natürlich nicht sehr glücklich. Um den Schaden zu begrenzen, setzten sie sich nachdrücklich für einen möglichst breitgefaßten Geltungsbereich des Vertragsentwurfes ein.

Per Mehrheitsbeschluß sprach sich die Sitzung im Juni - gegen die Stimmen der ITF - dafür aus, vier zentrale Abschnitte des Protokolls - darunter Brandbekämpfung, Lebensrettung und Funkkommunikation - nur auf Schiffe mit einer Länge von mindestens 45 Metern anzuwenden.

Die ITF wies auf der Sitzung darauf hin, daß Schiffe mit einer Länge von weniger als 45 Metern 81,26 Prozent der weltweiten Fischereiflotte (d. h. Fahrzeuge mit mehr als 100 BRT) ausmachen und damit nicht unter die Vorschriften dieser wichtigen Bereiche des Protokolls fallen. Da das Protokoll darüber hinaus nur für neue Schiffe gelten wird, bleibt die überwiegende Mehrzahl der Fischereifahrzeuge weltweit von den Vereinbarungen unberührt.

Als Zugeständnis enthält das Protokoll eine Klausel, die die Verabschiedung von regionalen Normen im Hinblick auf Fischereifahrzeuge mit einer Länge von zwischen 24 und 45 Metern vorsieht.

Doch schon die Aufnahme dieser Absichtserklärung in das Protokoll geht einigen Ländern (z. B. den USA und China) zu weit, die diese Klausel streichen und statt dessen eine weniger verbindliche Entschließung der IMO-Versammlung erwirken wollen. Die ITF appelliert daher an alle ihr angeschlossenen Gewerkschaften, sich bei ihren Regierungen dafür einzusetzen, daß diese auf der Torremolinos-Konferenz 1993 die Beibehaltung von Artikel 3 (5) des Protokolls befürworten.

Die Gewerkschaften müssen nun um die Erarbeitung von regionalen Normen kämpfen. Ohne dies wird auf Schiffen mit einer Länge von weniger als 45 Metern noch nicht einmal das Mitführen von Schwimmwesten vorgeschrieben sein!

Die japanische Regierung plant für Oktober diesen Jahres eine Sitzung in Tokio, auf der mit der Formulierung der Normen für Asien und den pazifischen Raum begonnen werden soll.

Allerdings war die Sitzung in Reykjavik kein völliger Mißerfolg. Dank ihrer Mitarbeit in einem Redaktionsausschuß konnte die ITF-Delegation verhindern, daß der Geltungsbereich der Vorschriften für Übungen und das Mitführen von Ausbil-

dungshandbüchern auf Schiffen mit einer Mindestlänge von 45 Metern begrenzt wurde - in dieser Hinsicht ist der neue Entwurf dem ursprünglichen Text sogar überlegen.

Der ITF-Delegation auf der Sitzung in Reykjavik gehörten der Vorsitzende der ITF-Sektion der Fischer, Oli Jacobsen von den Faröer-Inseln, der stellvertretende Sektionsvorsitzende Jan Skrede aus Norwegen, Peter Sand-Mortensen aus Dänemark, Yugi Iijima aus Japan sowie Jon Whitlow vom ITF-Sekretariat an. Daneben waren 16 Länder sowie Hongkong und die Welternährungsorganisation (FAO), INMARSAT und das IMO-Sekretariat vertreten.

Kabeljaufischerei vorläufig eingestellt

Die Europäische Gemeinschaft gab im Juni die durch den besorgniserregenden Rückgang der Fischbestände erforderlich gewordene Einstellung der Fangtätigkeit für die im Nordatlantik und den Polarmeer vorkommenden Kabeljauarten im Gebiet des nordwestlichen Atlantik bekannt.

Fischereifahrzeuge aus der EG konnten nach Angaben kanadischer Quellen in diesem Jahr bisher lediglich 7.000 Tonnen dieser Fische fangen. Ihre selbst auferlegte Fangquote belief sich auf 27.000 Tonnen.

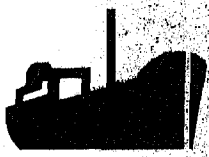
Darüber hinaus gibt es Befürchtungen, daß die europäischen Fischereifloten nun auch die Kabeljaubestände im Pazifik sowie die Rot- und Goldbarschbestände zerstören werden.

Einigung über Fangrechte für St. Pierre

Nach 25 Jahren wurde nun endlich ein alter Streit über Fangrechte zwischen Kanada und Frankreich beigelegt.

Im Juni beschloß eine internationale Schlichtungsstelle mit einer Mehrheit von 3 zu 2 Stimmen, daß Frankreich die Fangrechte für eine 40 km breite Zone vor der Küste der Inseln St. Pierre und Miquelon (dem letzten Überbleibsel von Neufrankreich im St.-Lorenz-Strom) zustehen. Außerdem wurde den Franzosen ein schmaler, 15 km breiter Korridor zugesprochen, der 200 km weit in den Atlantik hineinreicht.

Frankreich hatte für die Inseln eine 200 km weite Fischereizone beansprucht, während Kanada auf einer Begrenzung auf 12 Meilen bestanden hatte.



Mauritius - seit Juni eine Billigflagge

Auf seiner Sitzung im Juni beschloß der ITF-Fair-Practices-Ausschuß (FPC), Mauritius auf die Liste der von der ITF als Billigflaggen angesehenen Register zu setzen. Der FPC, das gemeinsame Organ der Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften, die für die Billigflaggenkampagne verantwortlich sind, trat vom 10. bis zum 12. Juni in London zu seiner alljährlichen Sitzung zusammen. Teilnehmer waren 130 Mitglieder, Berater und Beobachter von 76 Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften aus 44 Ländern.

Obwohl der FPC seinem Unterausschuß die Vollmacht zur Aufnahme von Registern in das ITF-Verzeichnis erteilt hat - so geschehen im Falle der Cook-Inseln (vergl. ITF-Nachrichten April 1992) -, wurde dieser einstimmige Beschluß im Hinblick auf Mauritius am ersten Sitzungstag vom FPC selbst gefaßt.

Mauritius erfüllt eindeutig alle Kriterien: Nicht nur betreibt das Register in Schiffahrtskreisen weltweit Eigenwerbung, als ob es sich um ein neues billiges Spülmittel handele; die zuständigen Behörden haben darüber hinaus öffentlich erklärt, daß sie an Sicherheitsfragen nicht interessiert seien - dafür könnten die Reeder selbst sorgen! Außerdem behaupteten die zuständigen Stellen in Mauritius fälschlicherweise, sie hätten die "Zustimmung der ITF", nachdem sie sich einmal mit Vertretern der ITF getroffen hatten (die ihnen bei dieser Gelegenheit ausdrücklich von der Einrichtung eines Registers abrieten!).

Im Zusammenhang mit der Frage der Verweigerung des Landurlaubs für Seeleute berichtete der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander den Sitzungsteilnehmern, er habe von der japanischen Regierung bisher noch keine Antwort auf sein Protestschreiben erhalten (vergl. ITF-Nachrichten Mai 1992). Der FPC begrüßte einen Vorschlag der japanischen Seeleutegewerkschaft, daß sich eine möglichst große Zahl von Gewerkschaften in Briefen an die japanische Regierung hinter die von der ITF erhobene Forderung nach einer festen Zusage hinsichtlich der unterschiedslosen Gewährung von Landurlaub für alle Seeleute stellen sollten.

Anschließend berieten die Sitzungsteilnehmer über Fragen im Zusammenhang mit der "International Organization of Professional Seamen (IOPS)" und der "International Maritime Union (IMU)".

Auf IOPS war die ITF aufmerksam geworden, als ein unter liberianischer Flagge fahrendes Schiff französischer Reeder, die Jean Alleaume, mit einem IOPS-Ver-

trag im finnischen Helsinki einlief. Obwohl durch die Formulierung der Eindruck erweckt wurde, der Vertrag habe die Zustimmung der ITF, entsprach er weder den ITF-Normen noch war er von der ITF gebilligt worden. Die IOPS hat als nicht der ITF angeschlossene Gewerkschaft keinerlei Vollmacht, im Rahmen der ITF-Politik Verträge zu unterzeichnen (vergl. untenstehender Kasten). Dieser Sachverhalt wurde vom FPC erneut bekräftigt, der außerdem die Mitgliedschaft eines Vertreters der NMEBA mit Verbindungen zu IOPS im FPC-Unterausschuß für Fragen des Kollektivvertrages so lange aufhob, bis die US-Gewerkschaften alle noch offenen Probleme im Zusammenhang mit IOPS und deren Vorgängerorganisation IMU ausgeräumt habe.

Darüber hinaus lagen dem FPC Berichte über den Abschluß eines Vertrages für im norwegischen Zweitregister verzeichnete Schiffe zwischen IOPS und der norwegischen Reedervereinigung ASO sowie den

norwegischen Gewerkschaften vor. Auf Aufforderung des ITF-Generalsekretärs haben die norwegischen Gewerkschaften diesen Vertrag inzwischen gekündigt. Der FPC bestätigte die vom Generalsekretär in dieser Angelegenheit unternommenen Schritte.

In einer einstimmig verabschiedeten Entschließung lehnte der FPC das von der argentinischen Regierung verabschiedete neue Schiffahrtsgesetz ab, das "weitreichende Auswirkungen auf die Arbeits- und Sozialbedingungen der Seeleute in der Handelsmarine hat."

Die landesweiten Kollektivverträge der argentinischen Seeleute und Hafenarbeiter werden für ungültig erklärt und ihnen dadurch jeder verbrieft Schutz entzogen.

Der FPC erklärte sich mit den argentinischen Seeleuten und Hafenarbeitern solidarisch und forderte den Generalsekretär auf, die argentinische Regierung nachdrücklich zur Abkehr von ihrer arbeitnehmerfeindlichen Politik zu drängen.

Das folgende Rundschreiben wurde am 15. Juni 1992 vom ITF-Generalsekretär herausgegeben:

Betrifft: "International Organization of Professional Seamen (IOPS)" und "International Maritime Union (IMU)"

Gemäß dem vom Fair-Practices-Ausschuß auf seiner Sitzung vom 10. bis zum 12. Juni 1992 in London gefaßten Beschluß möchte ich hiermit alle Betroffenen nachdrücklich darauf aufmerksam machen, daß die beiden oben erwähnten Organisationen mit Sitz auf den Cayman-Inseln von der ITF in keiner Weise anerkannt sind.

Sie verfügen über Verbindungen zu Teilen der der ITF angeschlossenen National Marine Engineers' Beneficial Association (NMEBA) in den USA. IOPS hat darüber hinaus Verbindungen zu einer Reihe weiterer amerikanischer Schiffahrtsgewerkschaften. Die betroffenen Gewerkschaften, und insbesondere NMEBA, werden diese Verbindungen einer Überprüfung unterziehen.

Bis dahin sind weder IOPS noch IMU von der ITF zur Aushandlung oder Unterzeichnung von Kollektivverträgen für Billigflaggen- oder Zweitregister-schiffe autorisiert.

Wenn Ihr auf unter IOPS- oder IMU-Verträgen fahrende Schiffe aufmerksam werdet, unterrichtet die ITF bitte unverzüglich von dieser Tatsache.

Ich wäre Euch darüber hinaus dankbar, wenn Ihr alle Reeder, Agenturen oder Schiffsverwalter, mit denen Ihr zu tun habt, über den Inhalt dieses Rundschreibens informieren würdet.

Harold Lewis
Generalsekretär

EG: Einigung über Liberalisierung der Schifffahrtskabotage

Nach jahrelangem Hin und Her und trotz des entschlossenen Widerstands von seiten der Seeleute einigten sich die europäischen Verkehrsminister nun auf ein Liberalisierungspaket für die Kabotage in der Seeschifffahrt.

Wenn man bedenkt, daß die einheitliche europäische Akte die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft zur Liberalisierung fast aller Wirtschaftsbereiche bis Ende dieses Jahres zwingt - wenn sie vermeiden wollen, daß ihnen die Liberalisierung von den Gerichten auferlegt wird - und daß einige besonders eifrige Anhänger des freien Marktes unter den Regierungen (z. B. Großbritannien, Dänemark und die Niederlande) die völlige Befreiung der europäischen Schifffahrtswirtschaft von jedweder Regulierung forderten, ist das nun verabschiedete Paket gar nicht so schlecht.

Zwar wurden die soziale Dimension und die Notwendigkeit einer Harmonisierung - wie in fast allen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft in jüngerer Zeit getroffenen Vereinbarungen - völlig außer Acht gelassen. Die ITF und die Mehrzahl der europäischen Seeleutegewerkschaften, insbesondere in den südeuropäischen Ländern Spanien, Frankreich, Italien und Griechenland, die ihre Haltung in dieser Frage im Januar und Juni mit eindrucksvollen Streiks klar und wirksam zum Ausdruck brachten, waren von Anfang an gegen eine Liberalisierung der Kabotage. Doch eine nüchterne Prüfung der jetzt getroffenen Absprachen zeigt, daß die europäischen Minister sich den Argumenten der Gewerkschaften nicht völlig verschlossen haben.

Mehr als 90.000 Arbeitnehmer sind in der südeuropäischen Schifffahrtskabotage beschäftigt (davon 35.000 auf Fahrgastschiffen). Diese Arbeitsplätze sind im Rahmen des jetzt verabschiedeten Pakets zumindest vorerst sicher.

EINIGUNG ÜBER KABOTAGE

Die zu einer ausschließlich Schifffahrtsfragen gewidmeten Ratsitzung versammelten EG-Verkehrsminister einigten sich am 23. Juni, dem zweiten Sitzungstag, abends auf eine Regelung, die am 1. Januar 1993 in Kraft treten wird.

Einen generellen Konsens konnten die Minister jedoch nicht erzielen, so daß sich der portugiesische Ratspräsident schließlich zur Durchführung einer "erzwungenen" Abstimmung gemäß dem Abstimmungsmodus für qualifizierte Mehrheitsentscheidungen entschloß, bei dem die größeren Staaten über eine größere Anzahl von Stimmen verfügen. Großbritannien, Dänemark und die Niederlande leh-

ten das Paket aus unterschiedlichen Gründen ab.

Die Vereinbarung sieht die volle Liberalisierung der Schifffahrtskabotage mit Wirkung von Januar 1993 vor, allerdings nur für unter der Nationalflagge eines Mitgliedstaates fahrende Schiffe. Billigflaggenschiffe sind damit eindeutig ausgenommen. Gleiches gilt Berichten zufolge auch für im dänischen Zweitregister DIS registrierte Schiffe. Neben den unter Nationalflagge fahrenden Schiffen werden auch die dem neuen EUROS-Register (das bisher weder beschlossen noch in Kraft ist) unterstellten Schiffe Zugang zum liberalisierten Markt erhalten. Der Ausschluß der Billigflaggenschiffe ist eine große Enttäuschung für die Reeder und kann nur als Sieg der Seeleute angesehen werden.

Darüber hinaus wurden für Schifffahrtsdienste im Mittelmeer sowie entlang der Atlantikküste Spaniens und Frankreichs besondere vorübergehende Ausnahmeregelungen vereinbart, mit denen die Minister ganz offensichtlich auf die Streiks der Seeleute in dieser Region reagierten. Ausgenommen sind:

1. die Hochseelinien-schifffahrt - Liberalisierung verschoben bis zum 1. Januar 1995;
2. die Beförderung strategischer Güter (Mineralöl, Mineralölprodukte und Trinkwasser) - bis 1. Januar 1997;
3. Schifffahrtsdienste mit Schiffen von weniger als 650 Bruttoregistertonnen - bis 1. Januar 1998;
4. reguläre Fahrgastdienste sowie Beförderungsdienste mit Umladeschiffen - bis 1.

ITF bemüht sich um Gespräche mit den Reedern

Die ITF-Seeleutegewerkschaften haben beschlossen, die Internationale Reedervereinigung (ISF) zu Gesprächen über die Frage der Löhne und Bedingungen ausländischer Bemannungen auf unter Nationalflagge fahrenden Schiffen einzuladen.

Am 9. Juni gaben die Teilnehmer an der alljährlichen ITF-Seeleutesitzung in London ihre Zustimmung zu der Anregung, der Reederorganisation eine Vereinbarung im Hinblick auf die ausländischen Seeleute vorzuschlagen. Eine von den Delegierten eingerichtete Arbeitsgruppe wird die ITF-Seeleute bei diesen Gesprächen vertreten.

Eine weitere neu gegründete Arbeitsgruppe soll die Politik der ITF im Hinblick auf Piratenüberfälle, die eine zunehmende Bedrohung für Seeleute aus aller Welt darstellen, verbessern und in diesem Zusammenhang mit anderen Organisationen zusammenarbeiten.

Januar 1999;

5. die Inselkabotage im Verkehr von und zu den Mittelmeerinseln, den Kanaren, den Azoren, Madeira, Ceuta, Melilla, den Inseln vor der französischen Atlantikküste und den Überseegebieten - bis 1. Januar 1999;

6. die griechische Inselkabotage (einschließlich aller oben erwähnten Kategorien) - bis 1. Januar 2004.

In der Frage der Zusammensetzung der Schiffsbesetzungen auf in der Inselkabotage eingesetzten Schiffen mit mehr als 650 BRT wurde ein komplizierter Kompromiß vereinbart. Ab 1999 wird dann das Recht des Flaggenstaates gelten.

Die übergeordneten Fragen der Harmonisierung der Sozialbedingungen sowie der Zusammensetzung der Bemannungen wurden nicht gelöst und sind jetzt eng mit der Einrichtung des EUROS-Registers der Europäischen Gemeinschaft verknüpft. Die qualifizierte Mehrheit der Mitgliedsländer, die sich für das Paket ausgesprochen haben (und die EG-Kommission), sind sich darüber einig, daß das EUROS-Register "so bald wie möglich" geschaffen werden soll.

Die Haltung der ITF war von Anfang an, daß diese Schritte sich nicht "negativ auf die Beschäftigungsbedingungen und -möglichkeiten der Seeleute auswirken" dürfen. Welche Konsequenzen diese Maßnahmen in der Praxis haben und wie sie von den Reedern genutzt werden, muß im Verlauf des kommenden Jahres genau beobachtet werden.

In einem offenen und umfassenden Meinungsaustausch zum Thema bewaffneter Raubüberfälle auf Handelsschiffe schloß sich die Mehrzahl der anwesenden Gewerkschaften der Auffassung der ITF an, daß die Seeleute nicht bewaffnet werden sollten, obwohl dies in einigen Ländern üblich ist und von einigen wenigen Gewerkschaften als notwendiges Übel akzeptiert wird.

Ferner berieten die Sitzungsteilnehmer über die Vorbereitung der bevorstehenden ITF-Sektionskonferenz der Seeleute, die vom 27. bis zum 29. Oktober in Genua (Italien) stattfinden wird, sowie über die bei der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) anhängigen Schifffahrtsfragen.

107 Delegierte von 66 Gewerkschaften aus 42 Ländern waren auf der Sitzung vertreten.

1991: Zahl der Todesfälle unter Seeleuten rasant gestiegen

Laut den jüngsten Unfallstatistiken des Lloyd's Register sanken 1991 mehr Schiffe als in irgendeinem Jahr seit 1986. Massengutfrachter, die lediglich einen Anteil von etwa 8 Prozent an der Welttonnage ausmachen, hatten mit 37 Prozent einen alarmierend hohen Anteil an den Gesamtverlusten in Höhe von 1,5 Mio. BRT. Bei den meisten Unglücken handelte es sich um Schiffsuntergänge (auch hierbei lag der Anteil der Massengutfrachter am höchsten). Insgesamt 111 Schiffe sanken, von denen 72 Prozent mehr als 15 Jahre alt waren. Am meisten beunruhigen muß jedoch die erschreckende Zunahme bei der Zahl der Todesfälle von Seeleuten - 1991 wurden 1.204 Besatzungsmitglieder entweder getötet oder als vermißt gemeldet (1990 waren es 389). Die zypriotische Billigflagge bleibt sich selbst treu und führt weiterhin die Statistik an, dicht gefolgt von Griechenland, Panama und Liberia. Damit zeigen die Billigflaggen einmal mehr ihr wahres Gesicht.

Die staatliche karibische West India Shipping Company (WISCO) hat ihre Geschäftstätigkeit eingestellt (vergl. **ITF-Nachrichten** März und April 1992), doch ein Konsortium privater Unternehmen ist bemüht, die dadurch entstandene Lücke zu füllen. Sieben Unternehmen aus der Karibik brachten 2,7 Mio. US-Dollar Startkapital für die Carifreight Line Ltd. auf, die am 1. August mit drei gecharterten Schiffen in See stechen wird.

Die **dänische** Schifffahrtswirtschaft floriert - dank dem Zweitregister konnte sie in diesem Jahr einen Tonnagezuwachs sowie einen regelrechten Einnahmeboom verzeichnen. Der Vorsitzende der dänischen Reedervereinigung, Ib Kruse, verwies auf einer Pressekonferenz Anfang Juni auf Investitionen in Höhe von 1,1 Mrd. US-Dollar. Die Bruttoeinnahmen waren gegenüber dem vergangenen Jahr um 25 Prozent gestiegen, netto belief sich der Zuwachs auf 67 Prozent. Am 1. Mai fuhren 612 Schiffe mit insgesamt 5,4 Mio. BRT unter der dänischen Flagge, von denen 468 im Dänischen Internationalen Schiffsregister (DIS) registriert waren. Es wäre davon auszugehen, daß auch die dänischen Seeleute einen Anteil an diesen zusätzlichen Einnahmen haben sollten.

Vor ihrer Privatisierung soll die staatliche Schifffahrtsgesellschaft der ehemaligen **DDR**, Deutsche Seereederei Rostock (DSR), umstrukturiert werden. Nach Angaben des Vorstandsvorsitzenden der DSR, Harry Wenzel, sollen die Umstrukturierungspläne bis Ende 1993 vollzogen sein. Er ist zuversichtlich, daß die DSR als ein Unternehmen weiterbestehen wird

und die Arbeitsplätze der 2.500 deutschen Seeleute und Mitarbeiter der Verwaltung erhalten bleiben. DSR betreibt heute 92 Frachtschiffe mit 1,22 Mio. tdw. Vor der Vereinigung waren es 158 Schiffe.

Die **norwegische** Schifffahrtsdirektion (NMD) fordert einheitlichere Vorschriften in den Flaggenstaaten. Angesichts des fortschreitenden Niedergangs der Flaggenstaatenkontrolle und der zunehmenden Bedeutung der Hafenstaatenkontrolle verweist die NMD auf die durch unter-



schiedliche Vorschriften der Flaggenstaaten und Klassifizierungsgesellschaften gestiftete Verwirrung als ein wachsendes Problem. Dies, so stellt die NMD zutreffenderweise fest, führt dazu, daß die Küstenstaaten zunehmend die Aufgabe der Überwachung der Sicherheit an sich reißen. Die Hafenstaatenkontrolle sollte der stichprobenartigen Überprüfung der Wirksamkeit der Überwachungsmechanismen in den Flaggenstaaten dienen und nicht an die Stelle der Kontrolle durch die Flaggenstaaten treten, erklärt die NMD. Dies stimmt natürlich, doch darf die NMD auch nicht vergessen, daß bestimmte Billigflaggenregister von ihrer Konzeption her nie an der Durchsetzung von Normen auf ihren Schiffen interessiert waren. Es ist bedauerlich, daß eine Hafenstaatenkontrolle erforderlich ist, doch solange es Billigflaggenregister ohne jegliche Kontrolle über die bei ihnen verzeichneten Schiffe gibt, wird sich das Problem nicht anders lösen lassen.

Eine mögliche Einigung zwischen **schwedischen** Reedern und Gewerkschaften, die die von der schwedischen Regierung geplante Einrichtung einer Sonderabteilung des schwedischen Registers (vergl. **ITF-Nachrichten** April und Mai 1992) überflüssig gemacht hätte, wurde in letzter Minute durch die starre Haltung der Reeder unterlaufen. Nachdem die Regierung angedeutet hatte, daß sie auf ihre Vorschläge verzichten werde, falls sich die schwedische

Seeleutengewerkschaft SSU und die Reedervereinigung SSA auf alternative Regelungen für eine neue Abteilung des Registers einigen könnten, begannen Ende März in Göteborg intensive Verhandlungen. Eine generelle Einigung in allen Fragen konnte erzielt werden, bis die Reeder in allerletzter Minute eine Klausel vorlegte, die ihnen weiterhin das Recht zur Beschäftigung ausländischer Bemannungen an Bord schwedischer Schiffe gegeben hätte. In den Augen zahlreicher Beobachter war dies ein bewußter Schachzug der Reeder mit dem sie eine Einigung verhindern wollten. Damit sind die Gespräche gescheitert, und Regierung und Reeder bereiten sich auf eine heftige Auseinandersetzung mit der gesamten schwedischen Gewerkschaftsbewegung vor. Auf dem Gewerkschaftstag der SSU sagte der schwedische Gewerkschaftsdachverband LO der Gewerkschaft vor kurzem seine Unterstützung für Arbeitskampfmaßnahmen gegen das neue Register zu.

Am 1. Juli richtete die **türkische** Regierung ein eigenständiges Ministerium für Schifffahrtsfragen ein. Der erste Staatsminister für die Schifffahrt - Ibrahim Tez befindet sich bereits im Amt. Die Einrichtung eines eigenständigen Ministeriums Anerkennung der zunehmenden Bedeutung der türkischen Schifffahrtswirtschaft war von Wirtschaftskreisen bereits schon langem gefordert worden.

Höhere Heuern für indische Seeleute

In einem Kollektivvertrag mit zweijähriger Laufzeit wird den indischen Seeleuten eine generelle Anhebung ihrer Heuern um beachtliche 38 Prozent zugesagt.

Der vom 1. April 1992 bis zum 31. März 1994 geltende Vertrag mit der nationalen indischen Schifffahrtsbehörde sieht eine Erhöhung der Grundheuern um 33 Prozent sowie die Anhebung einer ganzen Reihe weiterer Zusatzleistungen und Zulagen vor.

Der Vertrag gilt für knapp 13.000 indische Seeleute. In Verbindung mit dem vorangegangenen Heuerkollektivvertrag, der eine Einkommensverbesserung von 20 Prozent mit sich brachte, ist dieser neue Vertrag ein willkommener Schritt nach vorn für die indischen Seeleute.

"Mit diesem weiteren Schritt ist die NUSI ein ganzes Stück auf ihrem Weg zur Anpassung an internationale Normen angekommen," erklärte Leo Barnes, Generalsekretär der National Union of Seafarers of India, in einer Botschaft an die I.

Kanada verschärft Inspektionen für Massengutfrachter

Die kanadische Regierung schreibt neue, strikte Inspektionen für Massengutfrachter vor.

Nach ähnlichen Maßnahmen in Norwegen (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992) und den von australischen Erzexporteuren verhängten Beschränkungen für den Einsatz älterer Massengutfrachter (vergl. **ITF-Nachrichten** März 1992) scheint sich weltweit das Interesse an der Sicherheit von Massengutfrachtern langsam zu verstärken - eine äußerst erfreuliche Entwicklung.

Seit dem 15. Juni führen Beamte der kanadischen Küstenwache besondere Inspektionen auf in Zypern, Panama, Liberia, dem Iran, Malta, auf den Bahamas oder den Philippinen registrierten und mehr als 10 Jahre alten Massengutfrachtern mit zwischen 40.000 und 100.000 tdw durch. Hiervon werden pro Jahr etwa 400 Schiffe betroffen sein. Nach Angaben der Küstenwache wurden die Register aufgrund ihrer verheerenden Unfallstatistiken ausgewählt.

Bei den gründlichen Inspektionen werden die Stahlkonstruktionen auf der Innenseite von Laderäumen und Tanks, Rahmen, Schotten und die Sicherheit der Schiffsstruktur insgesamt überprüft. Gegebenenfalls werden Reparaturen an Ort und Stelle zur Auflage gemacht.

Die Einführung des neuen Inspektionsprogramms wurde von Verkehrsminister Jean Corbeil angeordnet, der sich über die zunehmende Zahl von untergegangenen Massengutfrachtern weltweit und die dadurch verursachten zahlreichen Todesfälle unter Seeleuten beunruhigt zeigte.

Angesichts dieser traurigen Wirklichkeit sind die Schritte der kanadischen Regierungen von seiten der Seeleute auf das herzlichste zu begrüßen.

Anders sieht es jedoch der Direktor der Internationalen Vereinigung von Trockenfrachtereederei (Intercargo), Bruce Farthing.

Gegenüber der britischen Schiffszeitung *Lloyd's List* bezeichnete Farthing den Beschluß der kanadischen Regierung als "gefährlichen Schritt", der die Bemühungen um die Verabschiedung einheitlicher internationaler Normen behindern könnte. Einseitige Maßnahmen einzelner Länder seien nicht der richtige Weg, erklärte er und fügte hinzu: "Dieser Schritt hat weitreichende kommerzielle Auswirkungen ..."

Aber doch wohl sicherlich nur für Schiffe, die ohnehin keine Betriebserlaubnis bekommen sollten! Mit dem Hinweis, daß Intercargo den Betrieb unternormiger Schiffe in keiner Weise billige, spricht sich Farthing für Maßnahmen der IMO aus.

Die ITF kann in diesem Zusammenhang nur fragen, welche Reederorganisation

jemals Vorschläge zur Bekämpfung der skandalös hohen Zahl von Massengutfrachterunglücken vorgelegt hätte. Die Reeder fordern von der ITF immer wieder, ihre Billigflaggenkampagne einzustellen und sich statt dessen auf unternormige Schiffe zu konzentrieren. Wo aber bleiben die Reeder nun?

Unterdessen erklärt die norwegische Regierung, mit ihren neuen Vorschriften für die Inspektion von Schiffen unter panamaischer und maltesischer Billigflagge in ihren Häfen erfolgreich alle unternormigen Schiffe "ausgemerzt" zu haben. Der Leiter der norwegischen Schiffsverkehrsdirektion (NMD), Oddmund Reppe, stellt fest, seit März sei kein unternormiges Schiff mehr angetroffen worden. Dies ist natürlich ein schöner Erfolg für das im Januar begonnene Sonderprogramm der NMD. Es bleibt jedoch offen, wo all die unternormigen Schiffe nun hinfahren, die früher die norwegischen Häfen anliefen?

*Eine weitere willkommene Entwicklung ist der Beschluß der Klassifizierungsgesellschaft Germanischer Lloyd (GL), durch Gründung einer Sondereinheit schärfer gegen ältere Massengutfrachter vorzugehen. Im vergangenen Jahr führte

GL Sonderinspektionen für mehr als 15 Jahre alte Massengutfrachter ein, woraufhin prompt 12,5 Prozent der GL-Tonnage das Weite suchte (immerhin werden diese Schiffe nicht nach Norwegen ausweichen). Die Sondereinheit überwacht die Tätigkeit der Inspektoren und kann in besonderen Fällen eingreifen. Eine von GL durchgeführte Untersuchung ergab, daß 50 Prozent der Schiffe dieser Kategorie reparaturbedürftig waren. GL-Direktor Gerd Beckedorf erklärte gegenüber *Lloyd's List*, die Inspektoren benötigten mehr Zeit zur Überprüfung der Schiffe (nicht nur der Dokumente), und wies daraufhin, daß bei vielen untergegangenen Schiffen bereits zuvor Schäden an Rahmen oder Laderäumen festgestellt worden seien. Nach Erfahrung von GL beginnen sich die Probleme bei Massengutfrachtern ab einem Alter von 16 Jahren zu häufen. In Wirtschaftskreisen wird heute generell davon ausgegangen, daß die zu Beginn der 80er Jahren mit einem hohen Anteil an hochfestem Stahl gebauten billigen Schiffe eine kurze Lebensdauer haben. Wenn dies zutrifft, dann könnte sich die in der Massengutfrachterflotte aufgetretene Unglückswelle demnächst bei den neueren Tankschiffen der gleichen Bauweise wiederholen.

US-Gesetz soll die Rechte von Seeleuten auf ausgeflaggten Schiffen schützen

Als historischer Meilenstein in der Geschichte der Kampagne gegen die Billigflaggen-schiffahrt in den USA könnte sich eine Abstimmung im Ausschuß für Bildungs- und Arbeitsfragen des US-Repräsentantenhauses erweisen, der sich am 10. Juni für die Verabschiedung eines Gesetzentwurfes (H.R. 1126) ansprach, der den Geltungsbereich des US-Arbeitsrechts auch auf zahlreiche Billigflaggenschiffe ausweiten würde.

Das vom Kongreßabgeordneten William Clay aus Missouri mit voller Unterstützung der der ITF angeschlossenen US-Schiffsahrtsgewerkschaften eingebrachte Gesetzesvorhaben soll zwei Kernelementen des US-Arbeitsrechts - dem Gesetz zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen und dem Gesetz zur Festsetzung angemessener Arbeitsnormen - auch auf unter ausländischer Flagge fahrenden Frachtschiffen von US-Reedern (ausgenommen sind Containerschiffe) sowie allen unter ausländischer Flagge fahrenden Kreuzfahrtschiffen, die regelmäßig im US-Markt tätig sind, unabhängig von der Nationalität ihres Reeders, Geltung verschaffen. Vor Ablauf der Legislaturperiode muß der Gesetzentwurf noch den Ausschuß für die Handelsmarine des Repräsentantenhauses durchlaufen und dem Plenum des Repräsentantenhauses ebenso wie dem Senat zur Beratung vorgelegt werden, doch seine Befürworter bewerten seine Erfolgsaussichten mit mehr als 50 Prozent. Auch kann natürlich der Präsident sein Veto gegen die geplante Gesetzesmaßnahme einlegen. Sollte aber das Gesetz all diese Hürden überwinden, könnten sich die Billigflaggenreeder erstmals seit fast 40 Jahren mit direkten Mitgliederwerbekampagnen der US-Seeleutengewerkschaften an Bord ausgeflaggter Schiffe konfrontiert sehen.

Niederländischer Inspektor hilft Schiffsbesatzung in Kroatien

Im April berichteten wir in den **ITF-Nachrichten** über die in Rotterdam aufgegebenen, unter liberianischer Flagge fahrenden Schiffe *Charger* und *Empress*.

Dank des Einsatzes von ITF-Inspektor Gert-Jan Harmsen wurden den Besatzungsmitgliedern erhebliche Bargeldbeträge ausgezahlt (insgesamt mehr als 300.000 US-Dollar für die beiden Schiffe). Auch der Besatzung eines weiteren Schiffes der gleichen Reederei, der ebenfalls unter liberianischer Flagge fahrenden

Challenger, waren seit Anfang des Jahres keine Heuern ausgezahlt worden. Dieses Schiff hielt sich Anfang Mai in Rijeka (Kroatien) auf, wo die Besatzung in Streik trat. Predrag Brazzoduro von der der ITF angeschlossenen kroatischen Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaft kam den Leuten zu Hilfe. Mit Harmsen, der die Verhandlung für die beiden anderen Schiffe so erfolgreich geführt hatte, wurde vereinbart, daß er auch die Forderungen dieser Besatzung vertreten sollte. Ursprünglich war im März geplant, das Schiff

nach Rotterdam zu verbringen, wo es versteigert werden sollte. Harmsen sorgte dafür, daß der Bemannung in Kroatien über die Hypothekengläubigerbank ein

31. März - sie erhielten alle Heuern ausgezahlt und wurden heimgeschafft. Anschließend reiste er mit einem Vertreter der Managers nach Rijeka, um bei der Auszahlung

der Heuern an die verbleibenden Besatzungsmitglieder (Seeleute aus verschiedenen europäischen Ländern) beizuhelfen. Am 7. Mai flog Harmsen nach Tries und fuhr von dort mit dem Auto weiter nach Rijeka. Gemeinsam mit Brazzoduro überprüfte er die Heuerabrechnungen. Es gab noch einige Probleme mit den Abfindungen und dem Urlaubsgeld einiger Besatzungsmitglieder, doch am Ende waren die Manager bereit, alle Forderungen zu begleichen. Am 8. Mai wurden die Gelder endlich in vollem Umfang ausgezahlt. Insgesamt erhielt die Besatzung dieses Schiffes mehr als 450.000 US-Dollar - ein sehr beachtliches Sümmchen. Noch am gleichen Tag kehrte Harmsen nach Rotterdam zurück.

Die 27 Besatzungsmitglieder der unter norwegischer Flagge fahrenden *Nordic Trader* hatten keinen Pfennig Geld in der Tasche, als ihr Schiff im Mai im britischen Hafen *Sunderland* einlief. Da sie seit fünf Monaten weder Heuern noch Tagegeld erhalten hatten, konnten die Besatzungsmitglieder nicht an Land gehen. Die Seeleute wandten sich an die örtlichen Funktionäre der Seeleutegewerkschaft, die sich mit der ITF in Verbindung setzte. Dank Intervention der ITF wurde der Besatzung rasch der volle Umfang der ausstehenden Heuern im Werte von 70.000 US-Dollar ausgezahlt. Nach einer Woche an Bord konnte die Besatzung aus polnischen und philippinischen Seeleuten beim Landgang in den berühmt-berüchtigten Kneipen von *Sunderland* ein kühles Bierchen schlürfen.

Die lateinamerikanischen Seeleute an Bord der unter Panama-Flagge fahrenden *Rio Mafil*, die im April in *Vancouver* in Streik traten und deren Schiff in der Folge arretiert wurde (vergl. **ITF-Nachrichten** April und Mai 1992), sind inzwischen in



Vorschuß ausgezahlt wurde. Ansonsten unternahm die Bank jedoch recht wenig. Die Bemannung blieb weiter in Kroatien, und die Zeit verging. Ende April teilte die Bank Harmsen mit, daß übergangsweise ein Manager eingesetzt worden sei und ein Vertreter nach Rijeka entsandt werde. Dieser Vertreter kam am Abend des 28. April an. Über das Büro des vorübergehend eingesetzten Managers in Amsterdam überwachte Harmsen die Auszahlung der noch ausstehenden Heuern der philippinischen Besatzungsmitglieder bis zum

ITF-Seeleutebulletin

Im Juni wurde die englische Fassung der 7. Ausgabe des ITF-Seeleutebulletins veröffentlicht.

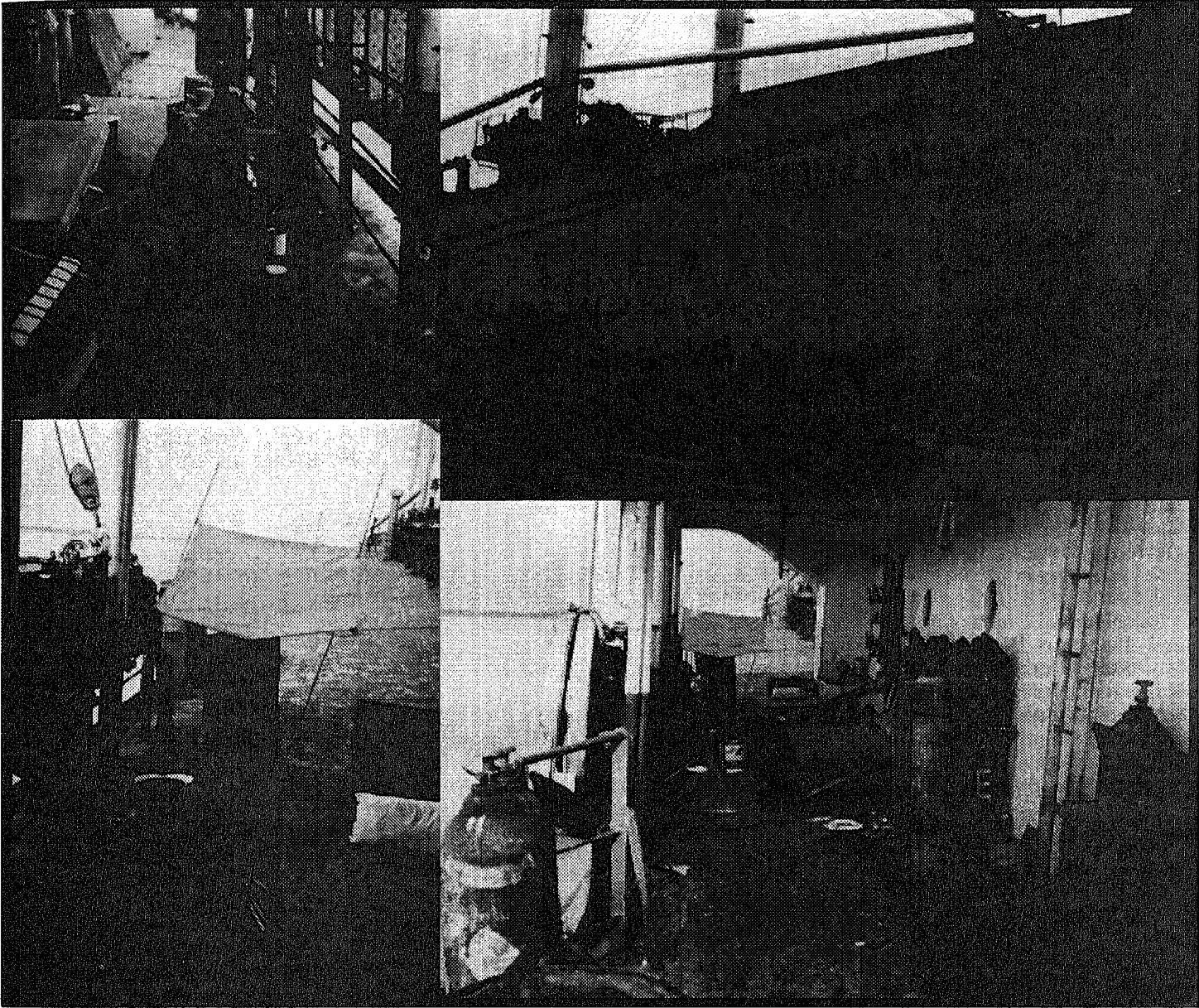
In naher Zukunft werden auch die Übersetzungen in Taglog (Filipino), Chinesisch, Japanisch, Koreanisch, Spanisch, Russisch, Polnisch, Französisch, Schwedisch, Deutsch und erstmals auch Kroatisch vorliegen.

Die Auflage dieser 54 Seiten starken Veröffentlichung für Seeleute an Bord von Billigflaggenschiffen ist in den vergangenen sechs Jahren erheblich gestiegen: Weltweit liegt sie heute bei etwa 200.000 Stück, die in Häfen, Seeleuteheimen und Gewerkschaftsbüros in allen Erdteilen erhältlich sind.

Mit Leserbriefen von den Seeleuten selbst, die viele Seiten füllen, zahlreichen Berichten über die ITF-Billigflaggenkampagne und vielen Farbabbildungen und Fotos ist das Bulletin inzwischen zur wichtigsten Stimme der Seeleute weltweit geworden.

Wenn Ihr ein Exemplar des Seeleutebulletins bestellen oder bei der Verteilung behilflich sein möchtet, wendet Euch bitte an das ITF-Sekretariat.

Forts. auf Seite 15



Das Leben an Bord der *Endurance Sea* - diese Fotos schickten uns die vom Reeder im Stich gelassenen Besatzungsmitglieder dieses unter Liberia-Flagge fahrenden Seelenverkäufers mit dem überaus passendem Namen. Oben links: Beim Kochen auf einem improvisierten Herd (Holzfeuer in einer alten Treibstofftonne). Unten links: Das Regenfaß als Trinkwasservorrat und Waschelegenheit. Unten rechts: Leere Gasflaschen und ein rostiges Stahlblech (im Hintergrund das Regenfaß) - das ist der Schlafraum.

Forts. von Seite 14

ihre Heimat zurückgekehrt. Die Forderungen der Besatzungsmitglieder wurden zu den Arrestforderungen hinzugezählt und die Leute am 7. Mai heimgeschafft. Das Verfahren liegt nun in den Händen der kanadischen Gerichte.

Die 13 verbleibenden pakistanischen Besatzungsmitglieder an Bord der unter liberianischer Flagge fahrenden *Endurance Sea* einer pakistanischen Reederei fanden sich in **Chittagong** (Bangladesch) völlig auf sich selbst gestellt. Am 25. Juni kontaktierten sie die ITF und berichteten, daß keiner von ihnen seit November 1991 auch nur einen Pfennig seiner Heuern ausgezahlt bekommen habe. Zwar hat das Unternehmen - Terra Marine Agencies aus Karatschi - Geld zugesagt, doch ist dies bisher nicht angekommen. Die Besatzungsmitglieder leiden unter erheblichen Härten: Die Le-

bensmittelvorräte sind ebenso wie Trinkwasser und Treibstoff ausgegangen. Die Besatzung muß um Nahrungsmittel betteln, auf Holzfeuern an Deck kochen (!) und in einer rostigen leeren Öltonne Regenwasser sammeln. Das Schiff liegt vor einem Reparaturdock fest, doch die Reparaturarbeiten können nicht beginnen, da das Unternehmen die Werft nicht bezahlt. Nach Angaben der Seeleute wird das Schiff von einer Ratten- und Insektenplage heimgesucht. Die Schiffssicherheitsbescheinigungen sind ausgelaufen, und die Situation ist inzwischen so kritisch, daß einige Besatzungsmitglieder das Schiff ohne jeden Pfennig Geld verlassen haben, um über Land nach Hause zu reisen. Die Seeleute an Bord baten die ITF, die liberianischen Behörden oder die Reeder zum Eingreifen zu bewegen und schickten auch eine Reihe von Fotos von den Zuständen an Bord. In einer Nachricht an das Hauptbüro des liberianischen Registers in Reston im US-Bundesstaat Virginia forderte die ITF das

Billigflaggenregister auf, einen Inspektor zu entsenden und vielleicht sogar der Besatzung zu helfen. In seiner Antwort erklärte der zuständige Leiter der Untersuchungsabteilung, Michael Davies-Sekle, das Register bemühe sich um Unterstützung der Reeder für die Besatzung. Weiter heißt es in dem Schreiben: "Bis zu Ihrem nächsten Kontakt mit der Besatzung werden wir Sie unterrichten, sobald wir von den Betreibern eine Antwort in dieser Angelegenheit erhalten. Wäre es der ITF möglich, die Besatzung bis auf weiteres zu unterstützen?" Dies wird selbstverständlich geschehen, doch lohnt es sich zu vermerken, daß das liberianische Register, das selbst nicht in der Lage ist, einer Besatzung zu helfen, keinerlei Hemmungen hat, uns um Unterstützung zu bitten. Wir sind vielleicht nicht die einzigen, die der Besatzung an Bord der *Endurance Sea* helfen können, doch wir sind auf jeden Fall die einzigen, die es auch tun.



BINNENVERKEHR

ITF-Sektion Eisenbahn plant Aktionen gegen Privatisierungsmaßnahmen

Beunruhigung über Privatisierungstendenzen, die Möglichkeit einer Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie die Gewährung des Zugangs zur Infrastruktur auch für private Betreiberunternehmen standen im Vordergrund der Sitzung des ITF-Sektionsausschusses Eisenbahn am 19. und 20. Mai 1992 in London. Die Sitzung, an der 42 Delegierte von Gewerkschaften aus 22 Ländern teilnahmen, wurde vom Sektionsvorsitzenden Jim Knapp von der britischen National Union of Rail, Maritime and Transport Workers' (RMT) und Umraomal Purohit von der All India Railwaymen's Federation, dem stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion, geleitet.

FINANZIERUNG DER BAHNEN

Während der Beratungen zu diesem Tagesordnungspunkt verwiesen die Delegierten auf die sich verschlechternde Lage des öffentlichen Verkehrs und den mangelnden politischen Willen, den Verkehrsträgern die durch sie verursachten Kosten in vollem Umfang zuzurechnen. Auch Investitionsquellen und -ziele wurden hinterfragt und darauf hingewiesen, daß aus Privatmitteln finanzierte Investitionen die Gefahr der Übertragung einer wachsenden Anzahl von Tätigkeiten auf den Privatsektor in sich bergen. Der Ausschuß sprach sich für die Beibehaltung seiner derzeitigen Politik aus, die zuständigen staatlichen Stellen von der Notwendigkeit der Gleichbehandlung der Kosten aller Verkehrsträger im Binnenverkehr zu überzeugen.

ORGANISATORISCHE TRENNUNG

Die Ausschußmitglieder berichteten über ihre Erfahrungen mit der in unterschiedlichem Umfang bereits vollzogenen Trennung der Bahninfrastruktur vom Betrieb, die in den EG-Ländern durch die Verabschiedung von Richtlinie 91/440 im Juni 1991 vorangetrieben wurde. Diese Richtlinie verpflichtet die staatlichen Eisenbahnunternehmen zur getrennten Rechnungsführung und eröffnet ihnen die Möglichkeit einer organisatorischen Trennung. In den Augen der Sitzungsteilnehmer könnte sich die getrennte Rechnungsführung für Be-

trieb und Infrastruktur positiv auswirken, solange sie von Maßnahmen zur Umstrukturierung der Bahnfinanzen und angemessenen Rückstellungen für Investitionen begleitet wird. Das Sekretariat wurde mit der Erarbeitung eines Entwurfs für eine gewerkschaftspolitische Erklärung zur Haltung des Ausschusses hinsichtlich der organisatorischen Trennung der Verantwortung der Unternehmensleitungen für Infrastruktur und Betrieb beauftragt, in der der enge Zusammenhang zwischen Infrastruktur- und Dienstleistungsqualität einerseits und der Notwendigkeit der Gewährleistung eines integrierten Eisenbahnsystems durch Beibehaltung der Kontrolle über beide Aspekte unter einheitlichem Management andererseits hervorgehoben werden soll.

ZUGANG FÜR PRIVATE BETREIBER

Die argentinischen Delegierten unterrichteten die Sitzungsteilnehmer über eine drastische Reduzierung des Personalbestands der Bahnen im Anschluß an die Vergabe von Konzessionen zum Betrieb von Eisenbahndiensten an Privatunternehmen. Aus Brasilien wurde über die verzweifelten Bemühungen der vom Staatsbankrott bedrohten Regierung berichtet, Dienste an den Privatsektor abzugeben. Die Ausschußmitglieder äußerten sich besorgt über unterschiedliche Sicherheitsnormen bei privaten Betreiberunternehmen, die in Japan bereits zwei schwere Eisenbahnunglücke zur Folge hatten. Der Ausschuß bekräftigte seine ablehnende Haltung zur Öffnung der Infrastruktur für private Betreiber und betonte, sein vorrangiges Ziel bestehe in der Erhaltung eines integrierten und zusammenhängenden Eisenbahnsystems.

KOMBINIRTER VERKEHR

Die Sitzungsteilnehmer befaßten sich mit dem wichtigen Beitrag des kombinierten Verkehrs zum Güterfernverkehr sowie dem europäischen Übereinkommen über wichtige grenzüberschreitende Strecken für den kombinierten Verkehr und damit in Zusammenhang stehende Einrichtungen (AGTC) der UN-Wirtschaftskommission für Europa. Die Lösung des Pro-

blems der Überlastung der Straßen liegt nach Auffassung des Ausschusses in einer Verringerung des Individualverkehrs bei gleichzeitiger Förderung des kombinierten Verkehrs. Auch die Notwendigkeit einer Verbesserung der Bahnlogistik und die Bedeutung der Häfen als Umladezentren wurden angesprochen.

ENTWICKLUNGSLÄNDER

Die Sitzungsteilnehmer hoben den internationalen Charakter des Ausschusses hervor und berieten in diesem Zusammenhang über eine Vorlage, die sich mit den Eisenbahnen in Entwicklungsländern befaßt. Der Schwerpunkt lag dabei auf Ländern, in denen Aussichten auf eine Verbesserung der Situation bestehen bzw. Verbesserungspläne genug Unterstützung finden, so daß mit ihrer Verwirklichung gerechnet werden kann.

AKTIONSPROGRAMM

Die Ausschußmitglieder erfuhren vom Schicksal der im Zusammenhang mit der Privatisierung der ehemaligen japanischen Staatsbahnen (JNR) 1987 entlassenen japanischen Eisenbahner. Aufgrund der von KOKURO eingeleiteten gerichtlichen Schritte waren die JR-Gesellschaften zur Wiedereinstellung aller entlassenen Mitarbeiter angehalten worden. Nachdem sie dieser Anordnung nicht nachgekommen seien, befaßte sich nun die zentrale Kommission für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen mit dem Fall. Der Ausschuß bekräftigte seine Politik der grundsätzlichen Ablehnung einer Privatisierung der Bahnen und beschloß eine Teilnahme der ITF ebenso wie der Gewerkschaften in Nicht-EG-Ländern an einer für Herbst 1992 geplanten europaweiten Aktionskampagne, in deren Rahmen u. a. alle Gewerkschaften, die zu derartigen Maßnahmen in der Lage sind, zu einer einstündigen Arbeitsniederlegung aufrufen sollen. Darüber hinaus sollen Ziele und Absichten der Sektion Eisenbahn in einer kurzen Liste zusammengefaßt werden, auf die sich die angeschlossenen Gewerkschaften bei Verhandlungen mit Regierungen und Arbeitgebern stützen können.

Entlassene japanische Eisenbahner kämpfen weiter

Auch fünf Jahre nach der Aufgliederung der Japanischen Staatsbahnen (JNR) ist eine Lösung der Probleme von Tausenden in der der ITF angeschlossenen japanischen Eisenbahnergewerkschaft KOKURO organisierten ehemaligen Mitarbeitern des Unternehmens nicht in Sicht.

Wegen des unnachgiebigen Widerstands der Gewerkschaft gegen die Pläne der Regierung für die Zukunft der Eisenbahnen in Japan wurden die KOKURO-Mitglieder bei der Aufgliederung der JNR in eigenständige Unternehmen im April 1987 besonders rücksichtslos behandelt.

Die neuen Gesellschaften, die zusammen die Japanischen Eisenbahnen (JR), das Nachfolgeunternehmen der JNR, bilden, zeigten sich kaum geneigt, KOKURO-Mitglieder in ein Beschäftigungsverhältnis zu übernehmen. Viele von ihnen verloren daraufhin ihren Arbeitsplatz. Anderen KOKURO-Mitgliedern wurden weit von ihrem Wohnort entfernte Stellen angeboten, wieder andere auf für sie völlig ungeeignete Arbeitsplätze versetzt.

Die Gewerkschaft legte vor den örtlichen Ausschüssen für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen mit der Begründung, die betroffenen Eisenbahner sollten in ungerechtfertigter Weise wegen ihrer Mitgliedschaft in KOKURO bestraft werden, Einspruch gegen diese ungerechte Behandlung ein. In 152 Fällen entschieden die örtlichen Ausschüsse zugunsten von KOKURO und ordneten die Zurücknahme der Entlassungen und den Verzicht auf jedwede Diskriminierung gegen KOKURO-Mitglieder von Seiten der JR an.

Die Arbeitgeber reagierten jedoch lediglich mit der Verhängung neuer Sanktionen und legten beim zentralen Ausschuss für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen Berufung gegen die Entscheidungen auf örtlicher Ebene ein.

Das Vertrauen in die Unparteilichkeit des zentralen Ausschusses für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen wurde

nachhaltig erschüttert, als dieser auf eine Verurteilung der japanischen Regierung für die Entlassung der Eisenbahner verzichtete, die nach der endgültigen Auflösung der JNR im April 1990 bei den JR-Gesellschaften keine neue Stelle fanden. Diese "Nichteinmischung" wurde von weiten Kreisen kritisiert, insbesondere von KOKURO, die Regierung und Arbeitgeber an ihre Pflicht erinnerte, die Entscheidungen der örtlichen Ausschüsse für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen zu respektieren.

Mit der Zusage des zentralen Ausschusses für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen, den scheinbar ausweglosen Konflikt vorrangig zu behandeln, schien im September 1991 Bewegung in die Angelegenheit zu kommen. Diese Hoffnung wurde im Dezember 1991 bestärkt, als der zentrale Ausschuss sich bereit erklärte, zwischen Gewerkschaft und Eisenbahnunternehmen zu vermitteln.

Die Parteien konnten sich jedoch innerhalb der gesetzten Frist (31. März 1992) nicht einigen, woraufhin der zentrale Ausschuss für die nächste Zukunft nun die Vorlage eines "endgültigen" Einigungsvorschlags ankündigte.

KOKURO befürchtet, daß dieser Vorschlag auf der von der Regierung bevorzugten Lösung basieren könnte. Das würde bedeuten, daß die JR-Unternehmen die bei der Auflösung der JNR entlassenen Mitarbeiter übernehmen und diese unmittelbar anschließend den "freiwilligen" Eintritt in den Ruhestand beantragen würden. Die Regierung erwartet ferner von Arbeitnehmern, die auf den Inseln Hokkaido und Kyushu keinen neuen Arbeitsplatz finden können, Stellen auf der Insel Honshu anzunehmen, wo es bei JR oder anderen Unternehmen in verwandten Bereichen Beschäftigungsmöglichkeiten gibt.

In einem von der KOKURO in englischer Sprache produzierten Videofilm mit dem Titel **Japan Railway's Mass Firings**

(Massenentlassungen bei den japanischen Eisenbahnen) wird der Kampf der Arbeitnehmer gegen die ungerechtfertigten Entlassungen ehemaliger JNR-Mitarbeiter in drastischer Weise beschrieben. Kopien des Films können bei der Nationalen Eisenbahnergewerkschaft (KOKURO) c/o Kokuro-Kaikan, 1-11-4 Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo 100, Japan bezogen werden. Bitte gebt bei der Bestellung die gewünschte Norm (PAL, NTSC oder SECAM) an.

Berufsfahrerstreik in Rumänien beigelegt

Nachdem ein Arbeitskonflikt mit örtlichen Arbeitgebern über die Bezahlung von Berufsfahrern beigelegt werden konnte, sagte die der ITF angeschlossene rumänische Berufsfahrergewerkschaft (Sindicatul Soferilor Din Romania) einen geplanten unbefristeten Streik ab.

Trotz zweier eskalierender Warnstreiks, zu denen die Gewerkschaft aufgerufen hatte - ein zweistündiger Streik am 20. März sowie ein 48-Stunden-Streik drei Tage später - ließen sich die Arbeitgeber nicht zur Aufnahme der geforderten Klauseln in neue betriebliche Lohnkollektivverträge bewegen. Die anschließenden Gespräche unter Einbeziehung einer Delegation der Berufsfahrergewerkschaft sowie des Ministerpräsidenten Theodor Stolojan am 31. März brachten ebenfalls kein Ergebnis.

Angesichts der unnachgiebigen Haltung der Arbeitgeber rief der nationale Vorstand der Gewerkschaft auf einer Sitzung zum landesweiten Streik auf. Dies führte umgehend zur Aufnahme von Verhandlungen zwischen Arbeitgebern, Gewerkschaft und Regierung, die eine befriedigende Lösung erbrachten, so daß der nationale Vorstand auf einer außerordentlichen Sitzung am 18. April die Streikdrohung zurücknehmen konnte.

Als stärkste und eine der bestorganisierten unabhängigen Gewerkschaften Rumäniens verfügt die Berufsfahrergewerkschaft über eine erhebliche Machtbasis in dem Wirtschaftsbereich. Ihr geplanter Streik, in dessen Rahmen auch eine Blockade der wichtigsten Hauptverkehrsadern sowie der Zollabfertigungsstellen vorgesehen war, hätte zu weitreichenden und kostenträchtigen Störungen des Straßen- und insbesondere des Transitverkehrs geführt. Diese Aussicht trug ganz offensichtlich zu einer raschen Einigung bei.

Pakistan privatisiert Bahnstrecke

Im Rahmen der Vorbereitungen der Regierung auf die umfassende Privatisierung der staatlichen pakistanischen Eisenbahnen wird als erste die Bahnstrecke zwischen den beiden größten Städten der pakistanischen Provinz Punjab privatisiert.

Vom 1. Juli an werden die Bahnreisenden auf der stark frequentierten Strecke Lahor-Faisalabad Fahrkarten und Gepäckbeförderungsscheine bei einem privaten Vertragsunternehmen lösen, das im Auftrag der Regierung für Fahrkartenverkauf und Gepäckbeförderung zuständig sein wird.

Im Rahmen des neuen teilprivatisierten

Betriebssystems betreiben die pakistanischen Eisenbahnen auf der Strecke zehn Züge am Tag in beiden Richtungen und stellen alle erforderlichen nachgeordneten Dienstleistungen bereit, während das Vertragsunternehmen der Bahngesellschaft für das Recht zum Fahrkartenverkauf an die Bahnkunden im ersten Jahr einen Betrag in Höhe von 93 Mio. Rupien (3,7 Mio. US-Dollar) überweisen wird.

Die Strecke Lahor-Faisalabad wurde wegen ihrer hohen Verluste in der letzten Zeit ausgewählt. Auch auf einer zweiten defizitären Strecke zwischen Lahor und dem nordöstlich gelegenen Narowal soll demnächst eine Privatfirma den Fahrkartenverkauf übernehmen.

Europäischer Ausschuß der ITF-Sektion Eisenbahn

Am 21. Mai 1992 fand in London in Anwesenheit von 27 Delegierten von 22 europäischen Eisenbahngewerkschaften aus 17 Ländern die konstituierende Sitzung des Europäischen Ausschusses der ITF-Sektion Eisenbahn statt. Während des ersten Teils der Sitzung wurde die Geschäftsordnung des Ausschusses verabschiedet und Jim Knapp von der britischen National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) sowie Charly Pasche vom Schweizerischen Eisenbahnerverband (SEV) zu seinem Vorsitzenden bzw. Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Der größere Teil der Sitzung war jedoch Gesprächen mit dem Leiter der Abteilung für strategische Planung des Internationalen Eisenbahn-Verbandes (UIC), Cornet, gewidmet, in deren Mittelpunkt das im Oktober 1991 von der UIC veröffentlichte Weißbuch mit dem Titel "Einbeziehung des internationalen Eisenbahnsystems in eine neue europäische Verkehrspolitik" (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992) stand.

Cornet stellte fest, daß sich bei den Bahnen in den Augen der UIC eine Revolution vollzogen habe, vor allem in der Folge der EG-Richtlinie 91/440 vom Juni 1991, die die Einführung der getrennten Rechnungslegung für Bahninfrastruktur und -betrieb verbindlich vorschreibe und die Möglichkeit einer organisatorischen Trennung eröffne. Die UIC befürworte die getrennte Rechnungslegung, setze sich jedoch für die Erhaltung der Integrität des Eisenbahnsystems ein. Ihrer Meinung nach würde eine organisatorische Trennung Kapazitätsverluste just zu einem Zeitpunkt mit sich bringen, zu dem zusätzliche Kapazitäten benötigt würden.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Bahnen verwies er auf die zunehmende Tendenz der Staaten, sich ihrer finanziellen Verantwortung zu entziehen. Dies bringe für den Bahnverkehr die Notwendigkeit größerer Effizienz mit sich, da die Bahnen nur überleben könnten, wenn sie wirtschaftlich arbeiteten. Cornet wies nachdrücklich darauf hin, daß die Bahnen nicht auf dem Stand vom Ende des 19. Jahrhunderts stehenbleiben könnten. Die Zeiten hätten sich geändert, und es sei sinnlos, sich in aussichtslosen Kämpfen zu verlieren. Auch könnten die Bahnen nicht mehr wie in den 70er Jahren als künstliche Beschäftigungsquelle benutzt werden.

Cornet verwies auf die langjährige Erfahrung der Bahnen im grenzüberschreitenden Betrieb und erklärte, die UIC sei sich der grundlegenden Bedeutung der technischen Kompatibilität der nationalen Eisenbahnsysteme bewußt. Nach seinen Erwartungen werde ein einheitliches internationales System in fünf Jahren erreicht sein.

Cornet betonte den internationalen Charakter der UIC, die auch in europäischen Ländern außerhalb der EG wie z. B. den Baltenrepubliken und der Ukraine über Mitglieder verfüge und stimmte mit den Sitzungsteilnehmern hinsichtlich der Notwendigkeit einer Integration der Eisenbahnen Osteuropas in das westeuropäische Eisenbahnnetz sowie der katastrophalen Folgen einer eventuell durch sozia-

le Probleme ausgelösten Rückkehr zu autoritären Regierungssystemen in Osteuropa überein.

Es wurden Gespräche über gemeinsame Maßnahmen der ITF und der UIC zur Förderung der umweltfreundlichen Aspekte der Bahnen vereinbart. Cornet lud die ITF ein, noch im Laufe dieses Jahres eine kleine Delegation zu einer Sitzung mit der UIC nach Paris zu entsenden.

In vier Jahren kein Fortschritt bei Kollektivverhandlungen mit US-Bahnen

In mehr als 4jährigen Verhandlungen mit den Arbeitgebern konnten die Gewerkschaften der 25.000 Arbeitnehmer bei den US-amerikanischen Eisenbahnunternehmen Amtrak und Conrail sowie acht großen Schienengüterverkehrsunternehmen bisher keine Fortschritte erzielen.

Kernpunkt des Konflikts sind die Löhne sowie geplante Änderungen an den Arbeitsvorschriften, die für die Arbeitnehmer nicht akzeptabel sind.

Schon einmal, im April 1991, waren die Eisenbahner in den Streik getreten, um eine Einigung herbeizuzwingen, wurden jedoch durch einen Kongreßbeschluß am folgenden Tag zur Rückkehr an die Arbeitsplätze gezwungen (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1991). Bei den anschließenden Verhandlungen, die schließlich im November 1991 scheiterten, gelang es den Gewerkschaften nicht, die Arbeitgeber zu einer Änderung ihrer Verhandlungspositionen zu bewegen.

Der Countdown für den diesjährigen Eisenbahnerstreik begann im Frühjahr, als der nationale Schlichtungsausschuß die getrennten Verhandlungen mit drei Gewerkschaften für aussichtslos erklärte und eine bis zum 4. April dauernde 30tägige "Abkühlungsphase" verfügte, nach deren Ablauf es den Gewerkschaften freisteht zu streiken.

In den folgenden Monaten wurde diese Frist zweimal verschoben. Ende März, nur wenige Tage vor Ablauf der ersten Abkühlungsphase, griff US-Präsident Bush mit der Ernennung von drei Sonderpräsidialausschüssen ein, die die einzelnen Vertragsverhandlungen prüfen und bis zum 3. Mai Empfehlungen vorlegen sollten.

Als das Ende der Friedenspflicht näher rückte, ohne daß sich ein Durchbruch

abzeichnete, legte der nationale Schlichtungsausschuß als neuen Termin für die Vorlage der Berichte der Präsidialausschüsse den 28. Mai fest, an den sich eine weitere 25tägige "Abkühlungsphase" anschloß, womit Streiks ab 24. Juni möglich wurden.

Die Verhandlungen zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern dauerten bis zum Ablauf der Frist um Mitternacht an. Am 24. Juni um 00.01 Uhr traten die beim größten Unternehmen im US-amerikanischen Schienengüterverkehr, CSC Transportation, beschäftigten Mitglieder der der ITF angeschlossenen International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM) in 20 Niederlassungen des Unternehmens im ganzen Land in den Streik.

Die Schienengüterverkehrsunternehmen reagierten auf den Mechanikerstreik mit der landesweiten Einstellung aller Schienengüterverkehrsdienste, was der Aussperrung Tausender von Eisenbahnern gleichkam.

Um einer Ausweitung des Streiks auf Amtrak und andere große Schienengüterverkehrsunternehmen vorzubeugen, verfügte der Kongreß mit einem im Eilverfahren verabschiedeten Notgesetz die Rückkehr der Arbeitnehmer an den Arbeitsplatz.

Das Repräsentantenhaus setzte in einem am 25. Juni spät abends verabschiedeten Gesetz eine Frist von 38 Tagen für die Beilegung des Tarifkonflikts. Sollte bis dahin keine Einigung erzielt sein, wird eine bindende Schlichtung eingeleitet.

Während sich beide Seiten auf die Verhandlungen vorbereiteten, nahmen die streikenden IAM-Mitarbeiter am 26. Juni ihre Arbeit wieder auf.

13. Monatsgehalt für Eisenbahner in Swasiland

Eisenbahner in Swasiland konnten sich mit ihrer seit langem erhobenen Forderung nach Zahlung eines 13. Monatsgehalts durchsetzen, das nun an die Stelle der früher zum Jahresende ausgezahlten Prämie tritt.

Die Forderung stammt aus dem Jahre 1989, als die der ITF angeschlossene Swaziland Transport Workers' Union erstmals die Auszahlung einer jährlichen Zulage in Form eines zusätzlichen Monatsgehalts an ihre bei der Bahn beschäftigten Mitglieder gefordert hatte. Sie brachte diese Angelegenheit im Laufe der Jahre immer wieder zur Sprache, konnte die Bahnverwaltung jedoch nicht von der Rechtmäßigkeit ihrer

Forderung überzeugen.

Die Frage spitzte sich zu, als die Gewerkschaft zu Beginn dieses Jahres beim Arbeitsministerium einen Konflikt anmelde- te und ein Schlichtungsverfahren eingeleitet wurde. Nachdem auch dieses gescheitert war, kündigte die Gewerkschaft für den 23. Mai einen Streik an.

Kurz darauf rief der neue Minister für Verkehr und Kommunikation, Albert N. Shabangu, selbst vor seiner Ernennung zum Minister ein führender Gewerkschafter, eine Sitzung zwischen Gewerkschaft und Geschäftsleitung des Eisenbahnunternehmens ein, zu der auch der stellvertretende Arbeitsminister eingeladen wurde.

Die Drohung mit Arbeitskampfmaßnahmen bei den Bahnen hatte die Geschäftsleitung des Eisenbahnunternehmens ganz offensichtlich beunruhigt, denn sie brachte detaillierte Vorschläge für die Einführung einer jährlichen Produktivitätsprämie zur Sitzung mit.

Aufgrund dieses Erfolgs konnte die Gewerkschaft den geplanten Streik schon am folgenden Tag absagen.

Wenn der Bahnvorstand zustimmt, wird allen Eisenbahnern in Swasiland alljährlich ein 13. Monatsgehalt ausgezahlt, sofern die Bahnen im Schienengüterverkehr die zuvor vereinbarten Vorgaben erfüllen.

Pläne für Stilllegung der Eisenbahnen auf den Philippinen aufgegeben

Die staatlichen philippinischen Eisenbahnen (PNR) werden nun doch nicht, wie ursprünglich geplant, für die Dauer von 2 Jahren zur Durchführung von Modernisierungsarbeiten stillgelegt (vergl. ITF-Nachrichten April 1992).

Diese Entscheidung, eine der letzten Amtshandlungen der philippinischen Regierung vor Ablauf ihrer Amtszeit, wurde von der der ITF angeschlossenen philippinischen Eisenbahnergewerkschaft Bagong Kapisanan Ng Mga Manggagawa SA PNR freudig begrüßt, die mit einer engagierten Kampagne gegen die geplante

Stilllegung protestiert hatte.

In einem Schreiben an den Stellvertretenden ITF-Generalsekretär Graham Brothers dankte die Gewerkschaft den übrigen Mitgliedsgewerkschaften für ihre zahlreichen Protestschreiben an die scheidende philippinische Präsidentin Aquino und erklärte, diese großartige Unterstützung habe wesentlich zu einer Entscheidung im Sinne der Gewerkschaft beigetragen.

Gewerkschaftspräsident Edgar P. Bilayon erklärte, Presse und Fernsehen hätten ausführlich über die Kampagne der Ge-

werkschaft berichtet, wodurch sie die Unterstützung einflußreicher Persönlichkeiten für ihre Forderung nach einer qualitativen Verbesserung der Bahndienste auf den Philippinen gewonnen habe.

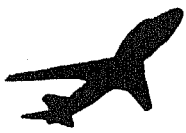
Er hoffe, die Regierung des neu gewählten Präsidenten Fidel Ramos werde die Bedeutung eines leistungsfähigen Eisenbahnsystems für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes erkennen.

Die Bahnen könnten nicht auf eine gute Infrastruktur, neues Rollmaterial und andere wesentliche Bestandteile eines modernen Eisenbahnsystems verzichten.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

3. Juli	Arbeitsgruppe Fremdenführer	London
9./10. Juli	Planungsausschuß der Sektion Zivilluftfahrt	London
2.-4. September	Lateinamerikanische Hafentarbeiterkonferenz	Vitoria (Brasilien)
7.-11. September	Inspektorenseminar	Eastbourne (Großbritannien)
22./23. September	Planungsausschuß für den Offshore-Sektor	Rotterdam
24./25. September	Unterausschuß für Fragen des Kollektivvertrages	Rotterdam
29. September	Sitzung der Straßentransportarbeiter aus Asien und dem pazifischen Raum	Tokio
30. September - 2. Oktober	Sektionskonferenz Straßentransport	Yokohama (Japan)
5.-7. Oktober	Konferenz der Hafentarbeiter aus Asien und dem pazifischen Raum	Yokohama (Japan)
20./21. Oktober	Vorstand	Kopenhagen
26. Oktober	Schiffahrtssicherheitsausschuß	Genua (Italien)
27.-29. Oktober	Sektionskonferenz der Seeleute	Genua (Italien)
10. November	Technischer Ausschuß des Bodenpersonals	London
11.-13. November	Sektionskonferenz Zivilluftfahrt	London



ZIVILLUFTFAHRT

Weltweite Zusammenarbeit ist für das Kabinenpersonal "unverzichtbar"

"Jedesmal, wenn wir zu unserer alljährlichen Sitzung zusammenkommen, wird deutlicher, daß wir in einem globalen Wirtschaftsbereich tätig sind und internationale Zusammenarbeit für das Überleben der Gewerkschaften unverzichtbar ist."

Mit diesen einleitenden Bemerkungen gab der Stellvertretende ITF-Generalsekretär David Cockroft den Ton an für die Sitzung des Technischen Ausschusses des Kabinenpersonals der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, an der am 19. und 20. Mai in Washington 38 Delegierte von Gewerkschaften des Kabinenpersonals aus 19 Ländern in aller Welt teilnahmen.

Immer wieder unterstrichen die Delegierten während der zweitägigen Sitzung die Bedeutung, die die Gewerkschaften heute der Entwicklung einer internationalen Antwort auf die zunehmende Herausforderung der Gewerkschaften durch grenzüberschreitende Zusammenschlüsse von Fluggesellschaften, die Beschäftigung ausländischen Personals und andere Aspekte einer in einem rasanten Globalisierungsprozeß befindlichen Luftverkehrswirtschaft beimessen.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Sitzung erfuhren von gemeinsamen Anstrengungen der ITF-Gewerkschaften in Großbritannien und den Niederlanden, zusammen mit der ITF eine einheitliche Antwort der Gewerkschaften auf den geplanten Zusammenschluß von BA und KLM zu erarbeiten, sowie von Kontakten zwischen französischen und belgischen ITF-Gewerkschaften im Zusammenhang mit dem Zusammenschluß von Air France und Sabena bzw. zwischen französischen und tschechischen Gewerkschaften anlässlich der Übernahme von CSA durch Air France.

Außerdem wurden die Delegierten über die grenzüberschreitende Abstimmung der Positionen der US-Gewerkschaft des fliegenden Personals (AFA) und der französischen Gewerkschaften in der Frage der Beschäftigung ausländischen Personals unterrichtet, nachdem United Airlines einen Kabinenpersonal-Standort in Paris eingerichtet hatte. Wie es der Vizepräsident der Association of Flight Attendants (AFA) und Gastgeber der Konferenz, Fred Casey, ausdrückte:

"Wenn Gesellschaften wie UAL Personalstandorte in London und Paris einrichten, dann ist die Globalisierung nicht mehr nur ein abstraktes Konzept."

Die Frage der Beschäftigung ausländischen Personals wurde während der zweitägigen Sitzung besonders ausführlich dis-

kutiert. In diesem Zusammenhang wurde auch ein von der ITF zusammengestellter Überblick über den Umfang der Beschäftigung ausländischen Personals bei den großen Fluggesellschaften vorgelegt.

Die Delegierten waren übereinstimmend von der Notwendigkeit der Erarbeitung von Richtlinien für die angeschlossenen Gewerkschaften durch die ITF überzeugt, besonders in der komplizierten Frage der Beschäftigung ausländischen Personals und der Vertretungsrechte der Gewerkschaften.

Auch die Kernfragen eines internationalen Ordnungsrahmens für den Wirtschaftsbereich - Flug- und Dienstzeitregelungen (FDT) sowie die Lizenzierung des Kabinenpersonals - stehen weiterhin an wichtiger Stelle auf der Tagesordnung des Kabinenpersonals. Fast alle Delegierten berichteten über intensive Bemühungen der Fluggesellschaften um eine Verwässerung der FDT-Regelungen. Die Fluggesellschaften gehen heute bei der Erarbeitung der Flugpläne bis an die Grenzen des gesetzlich Zulässigen, anstatt wie früher erheblichen Spielraum einzukalkulieren, und einige setzen sich sogar über ihre nationalstaatlichen Vorschriften hinweg.

Wie das Sekretariat berichtete, werden die vorliegenden JAA-Vorschläge sowohl von den Piloten als auch vom Kabinenpersonal als sicherheitsgefährdend angesehen. Die JAA-Vorschriften gelten für Europa, doch bestehen inzwischen offene Kontakte zwischen der europäischen JAA und der US-Luftfahrtbehörde FAA, die auf eine Angleichung der europäischen und der US-amerikanischen Betriebsvorschriften abzielen.

Von der ICAO, der für die Verabschiedung von Mindestnormen für die Luftfahrt zuständigen weltweiten Organisation, konnte das Sekretariat berichten, daß der Flugnavigationsausschuß sich inzwischen, vor allem auf Druck der ITF, aus Sicherheitsgründen der Forderung nach Verabschiedung von Flug- und Dienstzeitvorschriften auch für alle Mitglieder des Kabinenpersonals angeschlossen habe.

Auch für die Lizenzierung des Kabinenpersonals setzt sich die ITF bei der ICAO nachdrücklich ein. Diese Lobbytätigkeit soll im Vorfeld der ICAO-Generalversammlung im September diesen Jahres in Montreal noch verstärkt werden. Alle angeschlossenen Gewerkschaften sagten zu, ihre Regierungen erneut zur Unterstützung der ITF-Vorschläge im Rahmen der Versammlung zu drängen.

Zu den zur Beratung stehenden arbeits-

spezifischen Themen zählten Berichte über Arbeitskonflikte (darunter die Aussperrung bei Nationair), Dienstplanerstellung per Computer, Ruhemöglichkeiten während des Flugs, Sicherheit und Flugzeugdesign sowie Fragen der Gesundheit und Sicherheit, z. B. kosmische Strahlung. Die Delegierten verabschiedeten Entschlüsse, in denen sie

- die Aussperrung bei Nationair verurteilten und umfassende internationale Unterstützung für den Boykott von Nationair forderten;

- die jüngsten gewerkschaftsfeindlichen Gesetze der neuseeländischen Regierung sowie die von ihr verfügte Ausnahme von Flugzeug- und Schiffsbesatzungen vom Geltungsbereich des neuen Gesetzes über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz kritisierten;

- allen der ITF angeschlossenen Gewerkschaften Mindestbedingungen empfehlen, die bei der Dienstplanerstellung per Computer einzuhalten sind, insbesondere die Beteiligung von Gewerkschaftsvertretern bei der Erarbeitung, Einführung und täglichen Anwendung des Systems;

- einen Richtlinienentwurf für die Beschäftigung ausländischen Kabinenpersonals vorlegen;

- die Einteilung von Beschäftigten der Luftverkehrswirtschaft durch die Arbeitgeber zu Aufgaben ablehnen, die die international anerkannten Rechte von Flüchtlingen auf der Suche nach politischem Asyl verletzen.

AFA-SYMPOSIUM IN WASHINGTON

Eine zusätzliche Dimension erhielt die Sitzung des Technischen ITF-Ausschusses für das Kabinenpersonal 1992, die im Mai auf Einladung der Association of Flight Attendants (AFA) in Washington DC stattfand, durch das alljährlich von der US-Gewerkschaft durchgeführte eintägige Seminar, das diesmal direkt im Anschluß an die ITF-Sitzung geplant war und den ITF-Gewerkschaften einen weiteren Tag lang Gelegenheit zum Informationsaustausch gab. Wie einer der Delegierten erklärte: "Ich habe nichts dagegen, noch einen Tag länger zu bleiben, um über diese Fragen zu sprechen. Die Diskussionen waren so informativ, daß ich gerne bereit wäre, drei Wochen damit zuzubringen, von drei Tagen gar nicht zu reden!"

Das Symposium befaßte sich mit Fluggesellschaftszusammenschlüssen und der Einrichtung von ausländischen Standpunkten für das Kabinenpersonal.

Ausländeranteil beim Kabinenpersonal wächst

Ein ITF-Überblick über die Beschäftigung ausländischen Kabinenpersonals und Berichte angeschlossener Gewerkschaften auf der Sitzung des Technischen ITF-Ausschusses für das Kabinenpersonal in Washington deuten darauf hin, daß die Fluggesellschaften in dem Bestreben, ihre Kosten zu senken, immer mehr Kabinenpersonalmitglieder von außerhalb ihrer Heimatstandorte zu niedrigeren Gehältern und schlechteren Bedingungen einstellen. Wie dem Überblick zu entnehmen ist, leben 10 Prozent der bei British Airways beschäftigten Mitglieder des Kabinenpersonals außerhalb Großbritanniens und werden fast ausnahmslos zu niedrigerer Bezahlung und schlechteren Bedingungen beschäftigt als das britische Kabinenpersonal.

Die Delegierten auf der Sitzung waren übereinstimmend der Auffassung, daß mögliche Konflikte zwischen verschiedenen Gewerkschaften in diesem Zusammenhang nur durch eine Abstimmung der

Westafrikanische Gewerkschaften streiken

Nach einem zweitägigen Warnstreik der Beschäftigten der in der ASECNA zusammengeschlossenen Luftfahrtbehörden in den französischsprachigen Ländern Westafrikas am 8. und 9. April erklärte sich ASECNA zu einer Zusammenkunft mit Gewerkschaftsvertretern bereit.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in der Fédération des Syndicats des Travailleurs de l'ASECNA (FESTA), die die ASECNA-Mitarbeiter in Senegal, Gabun, Kamerun, Kongo, Togo, Tschad, Niger, Mauretanien, Mali, der Elfenbeinküste, der Zentralafrikanischen Republik, Burkina Faso, Äquatorialguinea und Benin organisieren, hatten darauf bestanden, dem ASECNA-Vorstand die gewerkschaftlichen Forderungen vorzutragen.

Die Arbeitgeber der ASECNA hatten die Einführung eines "einheitlichen Status" (d.h. eine Angleichung der Löhne) für alle ASECNA-Mitarbeiter sowie die Umsetzung von Empfehlungen einer Unternehmensberatungsfirma ohne vorherige Konsultation der Gewerkschaften angeordnet, die zu Arbeitsplatzverlusten führen könnten.

Im Anschluß an den Streik stimmte der Generaldirektor der ASECNA jedoch einer Zusammenkunft mit einer FESTA-Delegation (zwei Vertreter pro Land) in der Zeit vom 22. bis zum 26. Juni zu und legte einen Zeitplan für Sitzungen in den einzelnen Ländern vor, auf denen über die geplanten Änderungen bei Löhnen und Arbeitsbedingungen beraten werden soll.

Gewerkschaften untereinander auf internationaler Ebene zu verhindern seien, die auch für den gewerkschaftlichen Schutz aller Kabinenpersonalmitglieder unerlässlich ist. Die Sitzungsteilnehmer vereinbarten u. a., daß

- ITF-Gewerkschaften die Beschäftigung ausländischen Kabinenpersonals ablehnen sollten;

- die Gewerkschaften am Hauptsitz des Unternehmens versuchen sollten, in Verhandlungen eine Begrenzung des Anteils der im Ausland ansässigen Kabinenpersonalmitglieder zu erreichen, falls ein völliges Verbot ihrer Beschäftigung nicht durchzusetzen ist;

- die Gewerkschaften am Hauptsitz des Unternehmens sich mit den für die ausländischen Niederlassungen zuständigen ITF-Gewerkschaften des Kabinenpersonals in Verbindung setzen und sie in die Verhandlungen miteinbeziehen sollten, bevor sie der Einrichtung einer Niederlassung in dem betreffenden Land zustimmen;

- für das ausländische Kabinenpersonal entweder die kollektivvertraglichen Löhne und Bedingungen des betreffenden Landes oder aber die Kollektivverträge des Heimatstandorts gelten sollten, je nachdem welche Bedingungen günstiger sind;

FAA-Inspektionen unzureichend

Das von der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA bei den Fluggesellschaften durchgeführte Inspektionsprogramm kann die Luftverkehrssicherheit in den USA nicht gewährleisten. Dies ist das Ergebnis einer Untersuchung des US-Rechnungshofes, einer vom US-Kongreß kontrollierten Stelle, die die Vollzugsorgane der Administration auf ihre wirtschaftliche Effizienz überprüft.

Laut einem am 6. Februar vom Rechnungshof veröffentlichten Bericht hat die FAA trotz einer Verdoppelung der Zahl der Inspektoren seit 1984 ihre Kontrollaufgaben nicht erfüllt. Unter Hinweis auf die

- die Gewerkschaften durch gegenseitige Absprachen nach Möglichkeiten allen Mitgliedern des Kabinenpersonals eine Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft ermöglichen sollten. In der Regel sollte dies eine Gewerkschaft des Landes sein, in dem das Kabinenpersonal beschäftigt ist.

Arbeitskonflikt des Verpflegungspersonals in Orly

MitarbeiterInnen des Verpflegungsbezirks stehen in einem Lohnkonflikt mit dem Hotel- und Verpflegungsgiganten Trust House Forte (THF) am Pariser Flughafen Orly. Auf Wunsch ihrer Gewerkschaft, der der ITF angeschlossenen FGTE-CFDT, bat die ITF andere angeschlossene Organisationen bei Fluggesellschaften, die Verträge mit THF in Orly haben, ihre Unternehmen aufzufordern, auf eine Beilegung des Arbeitskonflikts bei THF zu drängen. Bei den betroffenen Fluggesellschaften handelt es sich um Iberia, TAP, American, Continental und Pakistan International Airways.

fehlende Überprüfung der Abhilfemaßnahmen nach Aufdeckung von Problemen stellt der Rechnungshof fest "... es besteht die Möglichkeit, daß ernstzunehmende Probleme nicht korrigiert werden, wodurch die Sicherheit der Fluggäste gefährdet ist."

Der Leiter der Abteilung für Verkehrsfragen beim Rechnungshof, Kenneth M. Mead, erklärte gegenüber Vertretern der Legislative, Untersuchungen im Anschluß an eine Reihe von Flugzeugabstürzen in den 80er Jahren hätten ergeben, daß "unzureichende Inspektionen als ein Faktor beigetragen" hätten.

US-Gewerkschaften kämpfen für gesetzliche Dienstzeitbegrenzung

Die der ITF angeschlossene Association of Flight Attendants (AFA) drängt im US-Senat auf Verabschiedung eines Gesetzes (S101), mit dem landesweit gültige Obergrenzen für die ununterbrochene Dienstzeit von Flugbegleitern festgesetzt würden.

Im August 1991 hatte der Kongreß seine eigene Fassung (H.R.14) mit 228 zu 195 Stimmen verabschiedet. Nach Angaben von AFA-Präsident Dee Mackie sind die "FlugbegleiterInnen die einzige in einem sicherheitsrelevanten Bereich tätige Ar-

beitnehmergruppe ohne geregelte Dienstzeiten. Dienst- und Ruhezeiten von Busfahrern, Lokführern, Mechanikern, Piloten, Gepäckkontrolleuren und anderen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern unterliegen strikten Vorschriften. In einer Notsituation tragen die FlugbegleiterInnen die Verantwortung für den Schutz und die Betreuung der Fluggäste. Das ist nur möglich, wenn die Betroffenen in den Genuß hinlänglicher Ruhezeiten kommen."

Privatisierung von Qantas angekündigt

Wie die australische Regierung bekanntgab, soll die nationale Fluggesellschaft des Landes, **Qantas**, vollständig privatisiert werden. Dies steht im Widerspruch zur offiziellen Politik der australischen Labour-Party und muß zuvor auf einem Sonderparteitag genehmigt werden. Zum Preis von 400 Mio. australischen Dollar will Qantas die größte Binnenfluggesellschaft des Landes, **Australian Airlines**, aufkaufen. Dadurch wird ein Fluggesellschaftsgigant in der Größenordnung von Japan Airlines entstehen. Noch im Laufe dieses Jahres sollen 35 Prozent der Aktien der fusionierten Fluggesellschaft an ausländische Carrier verkauft werden. Es wird erwartet, daß ein Teil der dann zusammen 26.000 Mitarbeiter entlassen wird.

Die indische Regierung hat die staatlichen Fluggesellschaften **Air India** und **Indian Airlines** als Unternehmen ins Handelsregister eintragen lassen. Trotz aller Dementis der Regierung sind die Gewerkschaften von den staatlichen Privatisierungsabsichten überzeugt. Am 16. Juni organisierte der allindische Koordinierungsausschuß der Luftverkehrsgewerkschaften, dem die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften angehören, einen Proteststreik gegen die Privatisierungspläne der Regierung für die Luftverkehrswirtschaft (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**).

Auf die Privatisierung der **CSA** in der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik werden weitere Privatisierungen von Fluggesellschaften in Mittel- und Osteuropa folgen:

Angebote im Zusammenhang mit der Privatisierung der ungarischen Fluggesellschaft **Malev** müssen bis spätestens 30. Juni vorliegen. Die Fluggesellschaft hofft, daß sich das Angebot an billigen Fachkräften auf dem ungarischen Arbeitsmarkt zu ihren Gunsten auswirkt. Anhand der Angaben in der Privatisierungsanzeige der **CSA** berechnete die US-Beratungsfirma **SH&E**, daß die Löhne in Osteuropa frühestens im Jahr 2000 westeuropäisches Niveau erreichen werden, wenn man eine Lohninflation von 40 Prozent zugrunde legt.

Dem polnischen Verkehrsministerium liegt ein Privatisierungsplan für die polnische Fluggesellschaft **LOT** vor. **LOT** ist bereits heute Aktionär des ersten Gemeinschaftsunternehmens der polnischen Geschichte, **LOT II Bau Mariott (LIM)**, das ein Mariott Hotel und Büroeinrichtungen in Warschau betreibt. Im Vorfeld der Privatisierung wurden 1991 1.300 Arbeitsplätze bei **LOT** abgebaut. Weitere Entlassungen sind geplant, um ein den westlichen Fluggesellschaften vergleichbareres Verhältnis von Fluggästen zu Mitarbeitern zu erreichen. Auch **LOT** kann mit niedrigen Arbeitskosten werben. Ein Pilot bei **LOT**

verdient ein Fünftel des Gehalts eines durchschnittlichen westeuropäischen Fluggpiloten.

Mit Werbespots im Fernsehen sucht die niederländische Fluggesellschaft **KLM** nach etwa 1.000 neuen Kabinenpersonalmitgliedern. In den Augen der niederländi-



schen Gewerkschaft des Kabinenpersonals (**VKC**) sind die 'Auswahlkriterien wichtiger als die Werbemethoden. Trotzdem hofft sie, daß die Fernsehwerbung weniger unrichtige Angaben enthält als die von der Fluggesellschaft vor kurzem in Zeitungen veröffentlichten Werbeanzeigen.

Nach Angaben der Vereinigung europäischer Fluggesellschaften (**AEA**), die die großen europäischen Fluggesellschaften vertritt, bauten ihre Mitglieder 1991 13.000 Arbeitsplätze ab. Weitere Entlassungen stehen bevor. **Lufthansa** kündigte den Abbau von 1.750 Arbeitsplätzen bis zum Jahresende an. Die Fluggesellschaft hofft, dieses Ziel durch Vorruhestandsregelungen und den Verzicht auf die Neubesetzung von durch ausscheidende Aushilfskräfte freiwerdenden Stellen zu erreichen.

Im Frühsommer will die nationale deutsche Fluggesellschaft darüber hinaus ihren Luftfrachtdienst einer eigenständigen Luftfrachtgesellschaft übertragen. Im Rahmen von Neuverhandlungen über die Beschäftigungsverträge ihrer Frachtpiloten bemüht sich **Lufthansa** um eine Verlängerung der Arbeitszeiten. Dadurch sollen die Arbeitskosten im Cockpit um 30 Prozent gesenkt werden.

Zwischen **Iberia** und der argentinischen Regierung ist ein Streit aufgebrochen. Ein Konsortium mit **Iberia** an der Spitze hält einen 85%igen Anteil an **Aerolineas Argentinas**. Die argentinische Regierung, die über 5 Prozent der Aktien verfügt, sowie ein Sprecher des Mitarbeiteraktionspro-

gramms, dessen Anteil sich auf 10 Prozent beläuft, lehnten die vom Unternehmen vorgelegten Bilanzentwürfe für 1991 mit der Begründung ab, **Iberia** habe 7 Maschinen der **Aerolineas** mit Hypotheken belastet, um auf diesem Weg den Kauf ihres Anteils an der argentinischen Fluggesellschaft zu finanzieren.

Die Einführung einer neuen Tarifstruktur durch **American Airlines** hat in den USA einen neuen Preiskrieg ausgelöst. **TWA** erklärte, **Americans** Flugpreise um 40 Prozent unterbieten zu wollen. **Delta** senkte ihre Flugtarife auf den Transatlantikstrecken um bis zu 45 Prozent und weitete den Preiskrieg so auch auf Europa aus. Damit droht nun den unter Schutz von Kapitel 11 der US-Konkurrenzgesetzgebung arbeitenden Fluggesellschaften das endgültige Aus, was weitere Entlassungen zur Folge hätte. **Continental** fordert von ihren Mitarbeitern die Zustimmung zu einer 10prozentigen Lohnkürzung. **TWA** gab darüber hinaus die Entlassung von 300 ihrer 4.000 Beschäftigten bei der Wartungsstation in Kansas bekannt. **North West Airlines** beabsichtigt eigenen Angaben zufolge eine Änderung der Arbeitsvorschriften der Mechaniker, um so ihre Kosten senken zu können.

RAUCHVERBOTE

Ab 1. Juli ist in Spanien das Rauchen auf allen Inlandsflügen von weniger als 90 Minuten Dauer verboten. Genau zum gleichen Termin setzt die Fluggesellschaft **Cathay Pacific** mit Sitz in Hongkong ein Rauchverbot auf allen Transpazifikflügen in Kraft. Auf Cathays Südostasienflügen gilt das Rauchverbot bereits seit Juni 1990. Ausgenommen hiervon sind gemeinsam betriebene Flugdienste.

FLUGHÄFEN

Mit einem Proteststreik gegen Pläne der Unternehmensleitung, 588 der 1.100 Beschäftigten des Flughafens zu entlassen, legte das Flughafenpersonal in **Dakar** (Senegal) am 4. Juni den gesamten Flugbetrieb lahm.

Vor kurzem wandelte die maltesische Regierung die Flughafengesellschaften des Landes von der Kontrolle des zuständigen Ministeriums unterstehenden Abteilungen in ein staatlich kontrolliertes, aber nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten geführtes Unternehmen - **Malta International Airport** - um. Die der ITF angeschlossene **General Workers' Union** konnte in einer mit der Regierung ausgehandelten Vereinbarung die Beibehaltung der bisherigen Lohnstrukturen und Beschäftigungsbedingungen sowie die Anerkennung aller Dienstaltersstrukturen und Rentenansprüche durch das neue Unternehmen durchsetzen.

Nationair - ein Produkt der Deregulierung

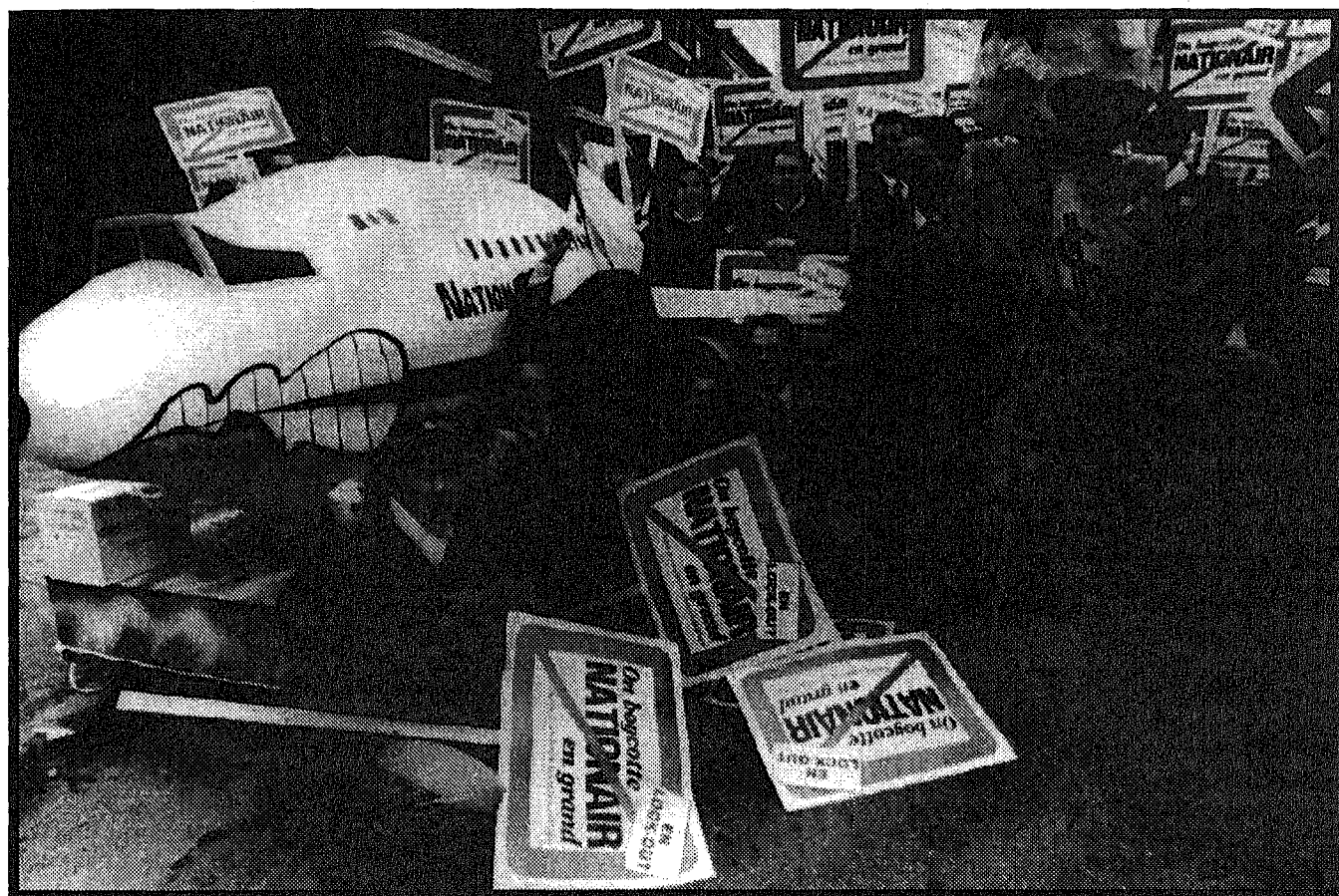


PHOTO SERGE JONGUE

Seit nunmehr mehr als 7 Monaten sind 450 Mitglieder des Kabinenpersonals der kanadischen Fluggesellschaft Nationair ausgesperrt. Am 19. November 1991 brach der Eigentümer der Fluggesellschaft, Robert Obadia, einseitig die Vertragsverhandlung mit dem Kabinenpersonal und seiner Gewerkschaft, der der ITF angeschlossenen kanadischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst (CUPE), ab und stellte neue, nicht gewerkschaftlich organisierte Mitarbeiter ein (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar/Februar 1992).

Die Gewerkschaft reagierte auf die unangiebige Haltung des Unternehmens mit einer eindrucksvollen nationalen und internationalen Kampagne in Unterstützung der ausgesperrten Nationair-Mitarbeiter.

Dabei entwickelte die Gewerkschaft einige sehr phantasievolle Taktiken. Die ausgesperrten Arbeitnehmer stellen nicht nur Streikposten an den Flughäfen auf, sondern verteilen unter den Fluggästen beim Verlassen des Flugzeuges kurze Fragebögen zur Servicequalität und zur Sicherheit während des Fluges.

Mehr als 2.000 dieser Fragebögen wurden ausgefüllt an die Gewerkschaft zurückgeschickt und decken teilweise horrend Verstöße der neuen Kabinenpersonalmitglieder, die über keinerlei Berufserfahrung verfügen, gegen die Sicherheitsverfahren auf.

Im Mai trafen Vertreter der ausgesperrten Arbeitnehmer im Rahmen einer von

der ITF organisierten Rundreise in Großbritannien, Belgien, Frankreich, Italien, Spanien und Portugal mit führenden Gewerkschaftsfunktionären zusammen, um internationale Unterstützung für die kanadischen Arbeitnehmer zu gewinnen.

Richard Nolan, Vorsitzender der Abteilung Fluggesellschaftspersonal bei CUPE, bezeichnet Robert Obadia und Nationair als typische Produkte der Deregulierung der kanadischen Luftverkehrswirtschaft. Dies ist auch der Grund, weshalb der Streik von so großer strategischer Bedeutung ist:

„Als die Konservative Partei Anfang der 80er Jahre ihre Pläne für eine Deregulierung der kanadischen Luftverkehrswirtschaft vorlegte, war Obadia schon lange Jahre in der Luftverkehrswirtschaft tätig, u. a. als Berater bei Transport Canada. Obadia brüstet sich damit, daß er Nationair im Jahre 1985 mit weniger als 920 Pfund Eigenkapital ins Leben rief. Mit Unterstützung seiner Verbündeten bei den Konservativen tat er alles, was im derzeitigen gewerkschafts- und arbeitnehmerfeindlichen Klima in Kanada möglich ist, um seine Fluggesellschaft aufzubauen und ein privates Vermögen im Wert von mehreren Millionen Pfund Sterling anzuhäufen.“

Zur Zeit setzt sich Obadia mit aller Kraft für die radikalste Version einer Vereinbarung über den „offenen Himmel“ zwischen Kanada und den USA ein. Für ihn ist die Unterstützung der Deregulierung gleichbedeutend mit dem Zugriff auf billige Arbeitskräfte (das Jahresgehalt eines Mit-

glieds des Kabinenpersonals bei Nationair beläuft sich auf durchschnittlich rund 13.000 US-Dollar) und der Zerschlagung der Gewerkschaften.

ARBEITSPLATZABBAU DURCH DEREGULIERUNG

Im Rahmen der kanadischen Deregulierung verschwanden 7 Fluggesellschaften durch Zusammenschlüsse oder Übernahmen vom Markt, 14 weitere gingen in Konkurs. Tausende von Arbeitnehmern (darunter 2.000 Mitglieder des Kabinenpersonals) verloren ihren Arbeitsplatz.

Während die Verhandlungen über einen Zusammenschluß von American Airlines und Canadian International (PWA) kurz vor dem Abschluß stehen, streiten sich die Spitzenmanager der Fluggesellschaften, wie viele Arbeitsplätze noch abgebaut werden. Eine von Air Canada in Auftrag gegebene „unabhängige“ Studie kommt zu dem Ergebnis, daß mehr als 3.500 Arbeitsplätze gefährdet sind, wenn die Kontrolle über die beiden größten kanadischen Fluggesellschaften auf US-Carrier übergeht. In der Studie wird davon ausgegangen, daß in der Folge eines Zusammenschlusses zwischen Air Canada und PWA in einem Bündnis mit USAir lediglich 500 Arbeitsplätze abgebaut würden. PWA-Chief Executive Rhys Eyton spricht im Zusammenhang mit dem Zusammenschluß seines Unternehmens mit American von 2.000 möglichen Entlassungen.

UAL beschäftigt "staatenloses" Kabinenpersonal - Gewerkschaften in Frankreich und den USA leisten gemeinsamen Widerstand

Um nationalstaatliche Gesetzesvorschriften über Sozialleistungen und Bedingungen zu umgehen, bemüht sich United Airlines (UAL) schon seit einiger Zeit um den Aufbau eines Stamms an "staatenlosen" MitarbeiterInnen beim Kabinenpersonal. In Paris und andern europäischen Hauptstädten wirbt UAL Kabinenpersonal für ihre Niederlassung in Paris an, von der aus sie Transatlantikflüge sowie europäische Städteflüge anbietet.

Die UAL-Praxis verdeutlicht die komplexen juristischen Aspekte der Beschäftigung von Personal aus anderen Ländern und ist ein gutes Beispiel für den Einfallsreichtum der Fluggesellschaften, wenn es darum geht, sich um Sozialleistungen für die Beschäftigten zu drücken.

UAL bietet den StellenbewerberInnen einen Beschäftigungsvertrag nach amerikanischem Recht an, der zwar in Paris unterzeichnet wird, dessen Gerichtsstand aber Chicago ist. Die meisten MitarbeiterInnen sind Franzosen, in Frankreich eingestellt worden und von Paris aus tätig. Laut Vertrag ist aber der "Betrieb", in dem sie arbeiten, ganz einfach die Maschine, mit der sie fliegen (und die in den USA registriert ist).

Nach Angaben der der ITF angeschlossenen französischen Gewerkschaft des Kabinenpersonals SNPNC sollen mit Hilfe dieses Tricks alle nach französischem Recht vorgeschriebenen Sozialleistungen für die Mitarbeiter umgangen werden.

Die ebenfalls der ITF angeschlossene Gewerkschaft des Kabinenpersonals in den USA, die Association of Flight Attendants (AFA), sieht in diesen Bemühungen um Beschäftigung ausländischen Personals gleichzeitig den Versuch, sich den vertraglichen Verpflichtungen gegenüber dem vorhandenen Kabinenpersonal in den USA zu entziehen. Durch Einstellung neuer MitarbeiterInnen in Europa umgeht das Unternehmen das im geltenden Vertrag vorgesehene und vom US-Arbeitsrecht

geschützte Senioritätsprinzip.

In den Worten von Diane Tucker, der Spitzenfunktionärin der AFA bei United Airlines: "Wir alle kennen den Wert der Senioritätsregelung. Unser Vertrag enthält genaue Vorschriften über die Besetzung freier Stellen. Jede freie Stelle muß den vorhandenen Mitarbeitern in der Reihenfolge ihrer Seniorität angeboten werden, bevor ein neuer Mitarbeiter eingestellt werden kann ..."

Gegen diese Verpflichtung im Rahmen des Gesetzes zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen bei den Eisenbahnen hat das Unternehmen offen und eindeutig verstoßen."

Die AFA entschloß sich, diese Frage vor Gericht zu bringen. Am 22. Juni reichte sie beim Bundesgericht in New York Klage gegen das Unternehmen ein.

Die AFA verweist außerdem darauf, daß die in Paris eingestellten Mitglieder des Kabinenpersonals nur deswegen den Bedingungen des mit der AFA geschlossenen US-Kollektivvertrages unterstellt werden, weil diese wesentlich schlechter sind als die Bedingungen des französischen Kabinenpersonals. Den thailändischen Mitarbeitern am Standort Bangkok bietet das Unternehmen nicht die Bedingungen des AFA-Vertrages an. AFA und SNPNC stehen hinsichtlich der UAL-Niederlassung in Paris und der Frage der Beschäftigung ausländischen Personals in engem Kontakt. Beide Gewerkschaften erklären,

- mit der von ihr praktizierten Form der Beschäftigung ausländischen Personals versuche UAL, die nach französischem Recht für Mitarbeiter mit Wohnsitz in Frankreich vorgeschriebenen französischen Sozialleistungen zu umgehen;

- diese Praxis laufe dem mit dem Unternehmen im Rahmen des geltenden AFA-Vertrages vereinbarten Senioritätsprinzip völlig zuwider;

- die in Paris ansässigen MitarbeiterInnen, bei denen es sich größtenteils nicht um

US-Bürger handelt, hätten zudem auf vieler im AFA-Vertrag festgeschriebene Leistungen keinen Anspruch; als Beispiele werden die Aufstiegsmöglichkeiten genannt, die an die Übernahme von Tätigkeiten an anderen UAL-Standorten in den USA gebunden sind;

- die Beschäftigung von in Frankreich wohnhaftem Kabinenpersonal durch eine US-Fluggesellschaft zu schlechteren US-Bedingungen stelle einen Fall von sozialem Dumping und unlauterem Wettbewerb dar.

Danièle Jullien von der SNPNC stellt fest, mit der UAL-Praxis würden die Bedingungen der US-Deregulierung nach Frankreich exportiert.

Beide Gewerkschaften sind überzeugt, daß die Gesellschaft sich eine gute Ausgangsposition für den Wettbewerb in einem liberalisierten europäischen Markt schaffen will. Diane Tucker: "Nicht (sonst) zwingt UAL, eine Niederlassung in Paris einzurichten. Auch ohne Niederlassung kann sie Flüge von und nach Frankreich anbieten."

In einer gemeinsamen Erklärung lehnen AFA und SNPNC die Einrichtung der UAL-Niederlassung in Paris ab und fordern ein offizielles Eingreifen der französischen Regierung.

Darüber hinaus vereinbarten die beiden Gewerkschaften, bei der gewerkschaftlichen Organisierung des nach der UAL-Praxis beschäftigten Personals zusammenzuarbeiten. Sie begrüßten einen Vorschlag, daß die ITF Richtlinien hinsichtlich der Frage der gewerkschaftlichen Mitgliederwerbung und der Beschäftigung ausländischen Personals erarbeiten sollte.

ITF-Gewerkschaften in EG-Ländern wurden aufgefordert, ihre Regierungen auf diese Vorgänge aufmerksam zu machen, um die Europäische Gemeinschaft durch gemeinsame Bemühungen zu drängen, dieser Form des sozialen Dumping einen Riegel vorzuschieben.

Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals tagt

Auf einer Sitzung im ITF-Hauptbüro in London diskutierte der Technische Ausschuß des Flugdeckpersonals am 16. Juni über seine künftige Tätigkeit und Aufgaben und beschloß, sich auf den kommenden Sitzungen schwerpunktmäßig mit den

arbeitsplatzbezogenen Problemen des Flugdeckpersonals zu befassen.

Die Sitzungsteilnehmer berieten ferner über die deutlichen Mängel der von der gemeinsamen Luftfahrtbehörde JAA vor-

gelegten Vorschläge zu Flug- und Dienstzeiten und sprach sich für eine enge Zusammenarbeit mit Pilotenorganisationen im Rahmen der derzeitigen Kampagne zur Durchsetzung von Verbesserungen an diesen Vorschlägen aus.



HAFENARBEITER

ITF-Kampagne gegen Frachtumschlag durch Seeleute

Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt weltweit haben eine neue Kampagne gegen Reeder begrüßt, die Mitglieder ihrer Schiffsbesatzungen zur Ausführung von Tätigkeiten im Frachtumschlag und anderen normalerweise von Hafentarifnehmern verrichteten Arbeiten einsetzen.

Einzelne Seeleute hatten ebenso wie Hafentarifnehmergewerkschaften gegenüber der ITF verschiedentlich über diese Praxis geklagt.

Schiffsbesatzungen werden häufig gezwungen oder gar gezwungen, diese Arbeiten auszuführen, und erhalten oft noch nicht einmal eine entsprechende Zulage zu ihrer Bezahlung:

„Das Unternehmen zwingt uns, ohne zusätzliche Bezahlung während der selbsttätigen Beladung und beim Löschen den Kran zu bedienen. Wir alle sind der Meinung, daß diese Arbeit nicht von Seeleuten verrichtet werden sollte, sondern Aufgabe der Stauer ist,“ schrieb ein philippinischer Seemann auf einem im norwegischen Zweitregister NIS registrierten Schiff in seinem Brief an die ITF.

Manche Schiffahrtsunternehmen setzen inzwischen sogar schlecht bezahlte „mobile Hafentarifnehmer“ ein - zusätzliches Bordpersonal, das speziell für Lade- und Löscharbeiten im Zielhafen des Schiffes eingesetzt wird.

Am 10. Juni tagten in London die Vertreter der ITF-Seeleute und -Hafentarifnehmer. Nachdem Gewerkschaften aus beiden Bereichen bereits 1989, 1990 und 1991 Beschlüsse verabschiedet hatten, wonach Mitglieder der der ITF angeschlossenen Seeleutengewerkschaften diese Tätigkeiten nicht ausführen sollten, kamen die Sitzungsteilnehmer überein, die Kampagne durch die Aufnahme einer entsprechenden Klausel in die nationalen Kollektivverträge ebenso wie in die für Billigflaggen- und Zweitregisterschiffe geschlossenen ITF-Verträge zu verschärfen.

Die Klausel stellt einen zusätzlichen Schutzmechanismus für Seeleute dar, die gezwungen werden, zusätzliche Arbeiten ohne besondere Bezahlung auszuführen, und ist ein wichtiger Schritt gegen den Einsatz billiger Arbeitskräfte im Rahmen der weltweiten Tendenz zur Deregulierung der Hafentarifarbeit.

Parallel hierzu werden sich die Gewerkschaften bei ihren Regierungen aktiv für die Ratifizierung und Anwendung des Übereinkommens 137 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über den Sozialschutz der Hafentarifnehmer einsetzen, in dem der Grundsatz der Reservierung von Tätigkeiten im Frachtumschlag für Hafentarifnehmer festgeschrieben ist.

Eine Reihe von ITF-Gewerkschaften, allen voran die Mitgliedsorganisationen der Nordischen Transportarbeiterföderation (NTF) in Skandinavien, reagierten im vergangenen Jahr auf den zunehmenden Einsatz osteuropäischer Besatzungen im Frachtumschlag mit Druck auf ihre Regierungen, das IAO-Übereinkommen 137 zu ratifizieren.

Andere Gewerkschaften, wie z. B. die schwedische Seeleutengewerkschaft SSU, hatten sich bereits durch Aufnahme einer Frachtumschlagsklausel in ihre nationalen Kollektivverträge mit dem Problem auseinandergesetzt.

Ein weiteres Beispiel hierfür ist die vor kurzem der ITF beigetretene kroatische Seeleute- und Hafentarifnehmergewerkschaft (SDUC). Auf der Grundlage der ITF-Politik in der Frage des Frachtumschlags hat die SDUC eine entsprechende Klausel in die Bemannungsvereinbarungen für 117 Billigflaggenschiffe kroatischer Reeder aufgenommen. Die ITF arbeitet zur Zeit am Text einer solchen Klausel für ihre eigenen Verträge, die dem Unterausschuß des Fair-Practices-Ausschusses im September zur Prüfung vorgelegt werden soll. Die ITF verspricht, auf internationaler Ebene alle für die wirksame Durchführung dieser Kampagne erforderlichen Mittel bereitzustellen.

Bemühungen um Deregulierung der Häfen nehmen zu

Im Laufe des vergangenen Jahres verstärkten die Regierungen, häufig auf Druck internationaler Finanzinstitutionen, ihre Bemühungen um eine Deregulierung ihrer Hafentarifwirtschaften. Dies wurde auf der alljährlich stattfindenden Sitzung der ITF-Hafentarifnehmersektion deutlich.

Delegierte von Hafentarifnehmergewerkschaften aus der ganzen Welt kamen am 8. und 9. Juni in London zu Gesprächen über die Entwicklungen in der Hafentarifwirtschaft zusammen. Die Sitzung wurde von John Connolly von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) geleitet.

Hafentarifnehmergewerkschaften aus Südamerika, Lateinamerika, Afrika und Indien berichteten über von ihnen durchgeführte Arbeitskämpfe. Beunruhigung verursachten auch die Versuche der Regierungen, die Organisationstätigkeit der Gewerkschaften und kollektivvertraglich vereinbarte Bedingungen zu unterlaufen. Besorgt waren die Gewerkschaften weiterhin über Angriffe auf die traditionellen Tätigkeiten der Hafentarifnehmer - sie

nutzten die Sitzung zu einer Beratung über praktische Maßnahmen gegen den Einsatz von Seeleuten im Frachtumschlag (vergl. oben stehender Artikel).

Weitere Punkte auf der Tagesordnung der Sitzung waren die Ausbildung in den Häfen und die Beförderung ausgebrannter Kernbrennstoffe auf dem Seeweg.

Die Sitzungsteilnehmer wurden gebeten, sich über die besonderen arbeitsplatzbezogenen Probleme berufstätiger Frauen in der Hafentarifwirtschaft und frauenspezifische Fragen in diesem Bereich Gedanken zu machen und das Sekretariat über die Ergebnisse ihrer internen Überlegungen zu unterrichten.

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär David Cockroft unterrichtete die Delegierten über die Krise, der sich die nigerianische Hafentarifnehmergewerkschaft gegenüber sieht (vergl. **ITF-Nachrichten** März und April 1992). In einer Solidaritätsbotschaft verurteilten die Sitzungsteilnehmer die Maßnahmen der Hafentarifgeber und forderten ein unverzügliches Eingreifen der nigerianischen Regierung in

den Konflikt. Diese Entschließung wurde an die in Genf tagende Internationale Arbeitskonferenz weitergeleitet, wo sie die Unterstützung der Arbeitnehmergruppe erhielt.

Auch den Hafentarifnehmern in Trinidad und Tobago sagten die Delegierten ihre uneingeschränkte Unterstützung zu. Die dort im Zusammenhang mit hoher Arbeitslosigkeit und dem Abbau von mehr als 40 Prozent der Arbeitsplätze in der Hafentarifwirtschaft auftretenden Probleme werden durch einen jetzt von der Hafenbehörde vorgelegten Plan zur Übertragung der Tätigkeiten der Hafentarifnehmer auf Vertragsunternehmen noch zusätzlich verschärft.

In einer weiteren Entschließung brachten die Sitzungsteilnehmer ihre Solidarität mit den brasilianischen Hafentarifnehmern zum Ausdruck (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**). Auch Vertreter der Hafentarifnehmer aus Nicaragua und Mexiko berichteten über ihre Probleme und baten um Solidaritätsbekundungen von seiten der ITF.

ITF-Woche der europäischen Hafentarbeiter

Im Rahmen einer Woche der europäischen Hafentarbeiter fanden vom 11. bis zum 15. Mai in ganz Europa von den Transportarbeitergewerkschaften organisierte Veranstaltungen statt.

Im Rahmen der von den angeschlossenen Gewerkschaften auf der Sitzung des Regionalausschusses für europäische Hafentarbeiter im November 1991 geplanten Aktionswoche sollten in ganz Europa abgestimmte Informationskampagnen und Maßnahmen zur Verbreitung der europäischen Hafentarbeitercharta durchgeführt werden.

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär David Cockroft nahm am 14. und 15. Mai in Venedig an einer von der angeschlossenen italienischen Gewerkschaft FILT-CGIL organisierten Konferenz teil, die die Öffentlichkeit über die Probleme der Hafentarbeiter in Europa informieren sollte.

Seit 1991 berät ein Parlamentsausschuss in Italien über eine Hafenreform. Nach einer Unterbrechung wegen der Parlamentswahlen im April werden diese Beratungen nun voraussichtlich wieder aufgenommen.

Vor dem Hintergrund der Bemühungen der Regierung, im Rahmen der Reform den bestehenden Ordnungsrahmen für die Hafenwirtschaft völlig aufzuheben, startete die Gewerkschaft eine landesweite Kampagne auf der Grundlage der europäischen Hafentarbeitercharta.

Zur Zeit arbeitet sie an einem alternativen Reformvorschlag, der dem neuen Parlament zur Beratung vorgelegt werden soll. Dieser Vorschlag sieht die Beibehaltung der bestehenden Beschäftigungsbedingungen vor und garantiert Arbeitsplatzsicherheit, ohne pluralistische Unternehmensstrukturen in den Häfen abzulehnen.

Auf der Konferenz brachten die italienischen Arbeitnehmer ihre Beunruhigung über das im Dezember ergangene Urteil des Europäischen Gerichtshofes zum Ausdruck, in dem das Monopol der Hafengesellschaft von Genua bei der Bereitstellung von Hafentarbeitern als Verstoß gegen die Wettbewerbsregeln der EG bezeichnet wurde.

Nach Auffassung des Gerichtshofes stellt die ausschließliche Beschäftigung italienischer Staatsbürger durch die Hafengesellschaft darüber hinaus eine Diskriminierung im Sinne der Römischen Verträge dar.

Die Auslegung des Urteils ist umstritten und die Situation noch nicht weit genug abgeklärt, um die sich daraus ergebenden Konsequenzen zur Anwendung zu bringen. Die Gewerkschaften haben Rechtsanwälte mit der Prüfung der rechtlichen Aspekte beauftragt.

Die Unternehmen, die Hafentarbeiter einsetzen, fordern die Befreiung bestimm-

ter Privatunternehmen von der Monopolvereinbarung; Umladeunternehmen konnten sich mit dieser Forderung bereits durchsetzen. In den Augen der Gewerkschaften liegt diesem Streit der Wunsch nach Privatisierung des Frachtumschlagsbetriebs in den Häfen zugrunde.

Bisher konnten sich alle in Genua tätigen Unternehmen mit der Hafengesellschaft einigen - einzige Ausnahme ist der Verleger Bruno Masser, dessen Schiff *Vento di Levante* Ende Juni am Löschen seiner Fracht gehindert wurde, als er auf dem Einsatz seiner eigenen Mitarbeiter bei den Löscharbeiten bestand. An zwei aufeinanderfolgenden Dienstagen verhinderten Hunderte in der FILT-CGIL organisierte Arbeitnehmer mit Demonstrationen auf den Kaianlagen das Entladen des Schiffes.

Durch Sarah Finke vom Sekretariat war die ITF auch auf der am 15. Mai in Valencia von der spanischen Gewerkschaft FETTC-UGT abgehaltenen Hafenkonferenz vertreten, auf der die Charta der Öffentlichkeit präsentiert und Fragen von nationalem Interesse behandelt wurden.

Die spanischen Arbeitnehmer lehnen die Bestimmungen eines Hafenreformgesetzes ab, das durch eine Ausweitung der bereits 1987 eingeführten Maßnahmen zu einer weiteren Liberalisierung der Hafentarbeit in Spanien führen könnte.

Das Gesetz sieht die Eingliederung der bestehenden staatlich kontrollierten Frachtumschlagsunternehmen in die neuen Hafenverwaltungsgremien vor.

Die großen Häfen, die zur Zeit im Rahmen des regional gegliederten Regie-

runssystem in Spanien weitreichende Autonomie genießen, würden zentraler Kontrolle unterstellt.

Bereits heute werden Vorruhestandsgelungen häufig zwangsweise zur Anwendung gebracht, und die Zentralregierung Madrid beabsichtigt nach Auffassung der Gewerkschaften, die Zahl der bei staatlichen Unternehmen beschäftigten Hafentarbeiter auf ein Minimum zu reduzieren und so private Arbeitgeber zu fördern.

Indem sie die staatlichen Stauereineinheiten zum Zusammengehen zwingen, sorgen die nationalen Hafenbehörden für einen weiteren Rückgang der Beschäftigungszahlen.

Um den Regierungsplänen zu begegnen haben die spanischen Gewerkschaften einen Musterkollektivvertrag erarbeitet, dem landesweit geltende Mindestlöhne und Arbeitsbedingungen festgeschrieben sind. Dieser Vertrag wurde den Behörden inzwischen vorgelegt.

In einer Ansprache wies Vitoriano Sanchez, ITF-Vorstandsmitglied und in seiner Gewerkschaft auf nationaler Ebene für Verkehrsfragen verantwortlich, auf die derzeitigen Herausforderungen für die Gewerkschaftsmitglieder hin - nicht nur im Zusammenhang mit dem Hafenreformgesetz, sondern auch im Hinblick auf das geplante Streikgesetz und die in einem Gesetzesentwurf, der voraussichtlich im Laufe der kommenden Monate verabschiedet wird, vorgesehene Absenkung der Sozialversicherungsleistungen (vergl. Artikel 1 an anderer Stelle dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten).

Spitzenfunktionäre neuseeländischer Schiffahrtsgewerkschaften verhaftet

Die Generalsekretäre der der ITF angeschlossenen Schiffahrtsgewerkschaften in Neuseeland verbrachten im April eine Nacht im Gefängnis, als sie an der Spitze ihrer Mitglieder vor einem Schiff mit einer nicht gewerkschaftlich organisierten Besatzung, das seine Fracht mit Hilfe von Gelegenheitsarbeitern löschen wollte, Streikposten standen.

Die der ITF angeschlossene neuseeländische Hafentarbeitergewerkschaft WWU berichtete über den Arbeitskonflikt, bei dem es um den Viehfrachter *Straitsmang* ging, der zwischen Wellington auf der Nordinsel und den Häfen Nelson und Picton auf der Südinsel verkehrt.

Um die in Australien vorgeschriebenen Arbeitsbedingungen zu umgehen, hatte das Unternehmen beschlossen, nach Neuseeland auszufliegen und nicht gewerk-

schaftlich organisierte Arbeitskräfte einzustellen.

Bevor es den Verkehr auf dieser Strecke aufnehmen, gab das Unternehmen in Gesprächen mit der WWU und der neuseeländischen Seeleutegewerkschaft NZSU zu verstehen, daß es aller Voraussicht nach versuchen werde, die für das Laden und Löschen im Hafen erforderlichen Arbeitskräfte auf anderem Wege einzustellen.

Als das Schiff Mitte April in Neuseeland ankam, beschloss die WWU, Streikposten aufzustellen. Am 1. April um 5.00 Uhr morgens hinderten rund 100 auf dem Kai versammelte Seeleute und Hafentarbeiter einen Viehtransporter da-

Forts. auf Seite 26

Hafenarbeitergewerkschaften in Kampfstimmung

In praktisch allen Regionen der Welt verstärkt sich die Tendenz zur Privatisierung und Deregulierung der Hafenwirtschaft, während gleichzeitig die Angriffe auf Gewerkschaften und Arbeitnehmerrechte zunehmen. Die europäische Hafenarbeitercharta ist eine Antwort auf diese Entwicklungen. Ähnliche Strategien in anderen Regionen sollen noch im Laufe dieses Jahres auf Sitzungen in Lateinamerika sowie Asien und dem pazifischen Raum entworfen werden. Hier ein kurzer Überblick über die jüngsten Entwicklungen ...

BRASILIANISCHE HÄFEN LAHMGELEGT

Am 10. Juni begann ein einwöchiger Streik, mit dem die brasilianischen Hafenarbeiter den Frachtumschlagsbetrieb in ihrem Land völlig zum Erliegen brachten.

Mit dieser Maßnahme reagierten die Gewerkschaften auf die von einem Parlamentsausschuß ausgesprochene Empfehlung für eine weitgehende Deregulierung der Häfen.

Für die Hafenarbeiter bedeuten die geplanten Veränderungen, daß sie als selbst-

ständige Arbeitnehmer direkt von den Reedern unter Vertrag genommen werden. Die Häfen sollen von privaten Unternehmen betrieben werden. Private Terminals dürfen für außenstehende Kunden als Frachtumschlagsunternehmen tätig werden, während der Hafenbetrieb rund um die Uhr an 7 Tagen in der Woche zugelassen wird (bisher durfte nur an Wochentagen gearbeitet werden).

Forts. auf Seite 28

... gewerkschaftsfeindliche Gesetze in Neuseeland

Forts. von Seite 26

an, seine Ladung an Bord zu bringen - allerdings nur knapp.

"Ich bin überzeugt, daß der Lkw rückwärts in die Streikpostenkette hineingefahren wäre, wenn die Polizei nicht eingegriffen hätte, als er nur noch wenige Zentimeter von den Streikposten entfernt war," erklärt Trevor Hanson, Generalsekretär der Waterfront Workers' Union (WWU) in seinem Schreiben an die ITF.

Nach diesem Vorfall wurde den ganzen Tag lang verhandelt. Alle Hoffnungen auf eine gütliche Einigung zerstoben, als sich die Bemannung der *Straitsman* weigerte, der NZSU beizutreten. In der Hoffnung, sie vielleicht doch noch umstimmen zu können, ging der Generalsekretär der NZSU, Dave Morgan, an Bord, aber umsonst.

Gemeinsam organisierten beide Gewerkschaften die Aufstellung von Streikposten rund um die Uhr.

Am Abend des 18. April, einem Samstag, wurde klar, daß das Schiff zu einer Liegestelle im Bereich der Hafengesellschaft verbracht werden sollte. Ungefähr 80 Streikposten sahen sich bald darauf von der Polizei umstellt.

"Um neun Uhr abends kam ein Kranwagen. Um zu verhindern, daß die Gangway weggenommen würde, beschlossen wir, einige unserer Streikposten auf der Gangway zu postieren," berichtet Hanson.

Sowohl Hanson als auch Morgan wurden daraufhin festgenommen. Die Polizei ging mit erheblicher Gewalt gegen die Streikposten vor, von denen mehr als 20 ebenfalls verhaftet wurden.

Auch in Picton kam es zu Demonstrationen, und nach Verhandlungen am 21. April sah es zunächst so aus, als ob eine Einigung erzielt worden sei.

Am 23. April änderte das Unternehmen jedoch seine Position und beantragte eine

einstweilige Anordnung, über die am 24. vor dem Arbeitsgericht verhandelt werden sollte.

Achtzehn Personen sollten wegen Landfriedensbruchs angeklagt werden.

Vertreter des Unternehmens erklärten, das Unternehmen halte an seinem bereits früher vorgelegten Angebot fest, jedesmal, wenn das Schiff in Wellington seine Ladung lösche, mindestens einen Hafenarbeiter zu beschäftigen. Diese Lösung war für die Mitglieder allerdings unannehmbar.

"Es ist äußerst unwahrscheinlich, daß irgendein Hafenarbeiter in Wellington diesen Job annehmen würde," erklärte Hanson.

Nachdem der Richter eine einstweilige Anordnung erlassen hatte, mit der er der Gewerkschaft das Aufstellen "illegaler Streikposten" vor dem Schiff untersagte, wurde die Verhandlung bis zum 30. April vertagt.

"Die Gelegenheitsarbeit breitet sich in unserem Wirtschaftsbereich immer weiter aus," stellt Hanson fest. "Demnächst kommt irgendein außenstehendes Unternehmen in einen Hafen und läßt die Schiffs-ladungen von der Bemannung löschen.

Ich kann nur hoffen, daß die Ereignisse rund um die *Straitsman* andere Unternehmen davon abhalten, diesen Weg einzuschlagen."

Seit Inkrafttreten des Gesetzes über Beschäftigungsverträge hat sich die Lage in Neuseeland zunehmend verschlechtert (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**).

Immer häufiger sind Hafenarbeiter nicht mehr in einem Pool beschäftigt, sondern bei einem Unternehmen fest angestellt. Diese Entwicklung, die sich bereits vor Verabschiedung des Gesetzes abzeichnete, hat sich seit seiner Inkraftsetzung erheblich beschleunigt.

In der jüngsten Verhandlungsrunde mußte die Gewerkschaft in 12 Häfen des Landes insgesamt 32 verschiedene Verträge mit jeweils anderen Bedingungen aus-

handeln.

"Dies hat volle 12 Monate in Anspruch genommen, und während ich diesen Bericht schreibe, weigern sich zwei Arbeitgeber noch immer, überhaupt in Verhandlungen über kollektive Beschäftigungsverträge einzutreten," erklärt Hanson.

Während dieser Verhandlungen sieht sich die Gewerkschaft immer wieder dem zunehmenden Einsatz von Gelegenheitsarbeitern, Entlassungen und Forderungen nach "größerer Flexibilität" von seiten der Arbeitgeber gegenüber.

Gelegenheitsarbeit führt in den Häfen im allgemeinen zu einer erheblichen Verschlechterung des Arbeitsklimas, da die Arbeitnehmer miteinander um die Arbeitsplätze konkurrieren.

Gleichzeitig hatte der schärfer werdende Wettbewerb unter den neuseeländischen Häfen zu große Investitionen in ein Überangebot an Dienstleistungen und Gerät zur Folge.

Hanson: "Das beste Beispiel dafür ist ein völlig neues Containerterminal im Hafen von Tauranga. Diese Anlage mit zwei neuen Post-Panamax-Containerkränen wurde gebaut, obwohl feststand, daß ihre Auslastung keineswegs garantiert werden konnte. Jetzt sieht es so aus, als ob das ganze Projekt dem nächstgelegenen Hafen - im etwa 200 km entfernten Auckland - die Kunden wegnimmt. Unsere Mitglieder werden dafür mit Lohnkürzungen bezahlen müssen, wenn die beiden Häfen um ihren Marktanteil kämpfen."

Unterdessen setzt die Regierung die Hafenunternehmen unter Druck, durch den Verkauf von Aktien ihre Privatisierung einzuleiten.

Dieser Schuß könnte jedoch nach hinten losgehen. Der einzige Hafen, der bisher ernsthaft seinen eigenen Verkauf betrieben hat, war der Hafen von Auckland - und angesichts heftigen Widerstands gegen den Verkauf mußte das Unternehmen seine Pläne inzwischen zurücknehmen.

... Streik in Brasilien nach Verhandlungen ausgesetzt

Forts. von Seite 27

Eine bisher auf ankommende Frachten erhobene Steuer in Höhe von 50 Prozent, mit der Infrastrukturverbesserungen finanziert wurden, soll abgeschafft werden. In Zukunft können die Häfen ihre Gebühren bis zu einer Obergrenze von 20 Prozent selbst festlegen.

Die Gewerkschaften befürchten, daß diese Vorschläge zu umfangreichen Entlassungen in dem Wirtschaftsbereich und zur Einführung der Gelegenheitsarbeit in den Häfen führen wird.

Auf der Sitzung der ITF-Hafenarbeitersektion am 8. und 9. Juni verabschiedeten die Delegierten eine Entschließung in Solidarität mit den in der ITF angeschlossenen brasilianischen Gewerkschaft CONTTMAF organisierten Hafenarbeitern.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis sandte ein Protestschreiben an die Parlamentsabgeordneten, in dem er die Einhaltung der Bestimmungen von Übereinkommen 137 der Internationalen Arbeitsorganisation über den Sozialschutz der Hafenarbeiter forderte.

Nach Verhandlungen mit den zuständigen Ministern wurde der Streik am 17. Juni bis zu einer Entscheidung im Kongreß ausgesetzt.

ERFOLGREICHE KLAGE GEGEN ENTLASSUNGEN

Den im Rahmen des Hafenarbeiterstreiks 1989 entlassenen britischen Hafenarbeitern wurden umfangreiche Entschädigungszahlungen zugesprochen.

Etwa 100 von der Londoner Hafenbehörde PLA entlassenen Hafenarbeitern wurden Beträge in Höhe von insgesamt 1.028.220 Pfund Sterling (knapp 2 Mio. US-Dollar) ausgezahlt. In einem ähnlichen Verfahren wurden im vergangenen Jahr 19 während des Streiks entlassenen gewerkschaftlichen Vertrauensleuten sogar noch wesentlich höhere Entschädigungen zuerkannt (vergl. ITF-Nachrichten September 1991).

REFORMEN IN ARGENTINIEN

Per Präsidentenerlaß wurde die Deregulierung der argentinischen Häfen in Gang gesetzt.

Mit dem am 28. Mai vom argentinischen Staatspräsidenten Carlos Menem unterzeichneten Erlaß wurden alle geltenden

Kollektivverträge aufgehoben und die nationale Hafenbehörde abgeschafft.

Zuvor hatte Menem im vergangenen Monat die Unterstellung zahlreicher Häfen unter die Kontrolle der Provinzen verfügt. Zwar waren die beiden Häfen von Buenos Aires, Quequen und Bahia Blanca, bisher von den Veränderungen ausgenommen, doch werden sie voraussichtlich mit der Verabschiedung des Gesetzentwurfes über die nationalen Häfen durch die Regierung ebenfalls der Kontrolle durch die Provinzen unterstellt.

Mit einem 24stündigen landesweiten Streik protestierten die Gewerkschaften am 4. Juni gegen Lohnkürzungen und Entlassungen infolge der Deregulierung. Die ITF gab ihnen ihre volle Unterstützung. Im Juni verabschiedeten die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften auf ihrer Sitzung in London eine Solidaritätserklärung für die Beschäftigten in der argentinischen Schifffahrtswirtschaft (vgl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten).

AKTIONEN DER FRANZÖSISCHEN HAFENARBEITER

Die Arbeitskonflikte in den französischen Häfen gehen weiter. Obwohl auch sie den Abbau von mehr als 50 Prozent der Arbeitsplätze in dem Wirtschaftsbereich ablehnen, kritisieren die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Frankreich die unbewegliche Haltung der nicht der ITF angehörenden Hafenarbeitergewerkschaft CGT.

“Die der ITF angeschlossenen französischen Gewerkschaften haben dem Reformgesetz zugestimmt,” erklärte René Valladon, ITF-Vorstandsmitglied und Generalsekretär der Fédération de l'Équipement, des Transports et des Services-FO. Zwar bedauerten die französischen ITF-Gewerkschaften den Verlust von Arbeitsplätzen, doch sei diese Situation im wesentlichen das Ergebnis der Politik der CGT, die sich jeder Form von gewerkschaftlichem Pluralismus in den Häfen widersetzt habe, so Valladon.

Auch die nicht direkt im Frachtschlag beschäftigten Hafenarbeiter waren von den jüngsten Aktionen der CGT betroffen, die ungeachtet der Inkraftsetzung des Reformgesetzes am 10. Juni stattfanden. Allerdings gab die CGT inzwischen zu erkennen, daß sie nun doch zu Verhandlungen auf nationaler ebenso wie auf betrieblicher Ebene bereit sei. In einer

Erklärung vom 19. Juni forderte die Gewerkschaft Gespräche auf nationaler Ebene über einen neuen landesweiten Kollektivvertrag für den Frachtschlagssektor während auf betrieblicher Ebene über die Eingliederung der Hafenarbeiter in die neuen Stauereiunternehmen verhandelt werden solle.

HUNGERSTREIK IN CHILE

Die der ITF angeschlossene Confederación Marítima de Chile (COMACH) unterrichtete die ITF über Überlegung ihrer Mitglieder, angesichts der Weigerung der chilenischen Regierung, die Kollektivverhandlungsrechte und das Hafenarbeiterregister wieder in Kraft zu setzen, in den Hungerstreik zu treten.

Gleichzeitig dankte COMACH den angeschlossenen Gewerkschaften für die Reaktion auf ein ITF-Rundschreiben im vergangenen Protestnoten (vergl. ITF-Nachrichten Mai 1992).

Die Gewerkschaft bittet die ITF-Gewerkschaften weiterhin um solidarische Unterstützung, möglicherweise durch eine Blockade chilenischer Frächten.

Der Präsident der Gewerkschaft, Eduardo Rios, unterstrich die Enttäuschung der Gewerkschaft über die Regierung Aylwin.

“Für die Mehrzahl der chilenischen Arbeitnehmer ist das Verhalten dieser Regierung völlig unverständlich, da wir es ihre Aufgabe betrachten, die den Arbeitnehmern von der Militärdiktatur entzogenen Rechte wiederherzustellen,” erklärte er.

UNTERNEHMENSÜBERNAHME IN DEN NIEDERLANDEN

Die Geschäftsleitung der Royal Pakhoi N.V. in Rotterdam (Niederlande) gab bekannt, daß sie mit der Tanklagergesellschaft Panocean Storage and Transport Ltd., die zur Londoner Ocean Group Plc gehört, über eine mögliche Übernahme verhandele.

PERUANISCHE HAFENARBEITER PROTESTIEREN

Mit einem 24stündigen Streik protestierten die Mitarbeiter der staatlichen peruanischen Hafengesellschaft ENAPU am 17. Juni gegen die Verletzung international anerkannter Rechte, einschließlich des Rechts auf Kollektivverhandlungen durch die peruanische Regierung.

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