

ITF UNTERSTÜTZT AKTIONEN IN SÜDAFRIKA

Millionen südafrikanischer Arbeitnehmer blieben am Montag, dem 3. August, ihrem Arbeitsplatz fern. Dies war der erste Tag einer Protestwoche, zu der der südafrikanische Gewerkschaftsdachverband COSATU aufgerufen hatte, nachdem die regierende Nationalpartei des südafrikanischen Staatspräsidenten die Durchführung freier und gleicher Wahlen ihre Zustimmung verweigert hatte.

Der Streik war eine Reaktion auf das Scheitern intensiver Verhandlungen zwischen dem 1,3 Mio. Mitglieder starken COSATU und der Arbeitgeberorganisation ACCOLA gegen Ende Juli.

Bei ihren Zusammenkünften hatten Wirtschaft und Arbeitnehmerseite gemeinsam den Entwurf einer Charta für Frieden, Demokratie und wirtschaftlichen Wiederaufbau erarbeitet. Das Dokument umfaßte zwei Teile: Im ersten Teil gaben Wirtschaft und Arbeitnehmerseite ihren Forderungen nach einem raschen Übergang zu allgemeinem Wahlrecht Ausdruck; im zweiten Teil verpflichteten sie sich zu einem gemeinsamen Aktionstag am 3. August zur Unterstützung dieser Ziele.

Es war geplant, an diesem Tag jedwede wirtschaftliche Tätigkeit in ganz Südafrika zum Stillstand zu bringen, um so auf den Inhalt der Charta aufmerksam zu machen.

Leider konnte SACCOLA aber ihre Mitglieder nicht dazu bewegen, die gemeinsamen Ziele durch entsprechende Maßnahmen zu unterstützen. Damit blieb dem COSATU und seinen Verbündeten keine andere Wahl, als an seinem ursprünglichen Plan festzuhalten, um so vielleicht einen Ausweg aus der Sackgasse zu schaffen, in die die Verhandlungen über eine neue Verfassung geraten sind.

COSATU blieb nur sehr wenig Zeit, um die Gewerkschaften überall auf der Welt in eingehenden Botschaften um ihre Unterstützung für die Aktionswoche zu bitten, in der Streiks in einzelnen Betrieben sowie ein umfassendes Programm von Protestmärschen, Demonstrationen und Kundgebungen an den zweitägigen Generalstreik vom 3. und 4. August anschließen sollten.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis unterrichtete die der ITF angeschlossene Gewerkschaften unverzüglich von den Plänen des COSATU und bat sie, Mitglieder und Öffentlichkeit über die geplante Protestwoche zu informieren und nach Möglichkeit Solidaritätsmaßnahmen - z. B. in Form von Demonstrationen und Verbraucherboykotts - zu organisieren.

Ganz im Sinne dieses Appells forderte er selbst den südafrikanischen Präsidenten F. W. de Klerk in einem Schreiben auf, COSATUs Forderungen für einen demokratischen Wandel in Südafrika zu erfüllen.

„Durch Ihre Zustimmung zur raschen Durchführung von freien und gleichen Wahlen zu einer verfassungsgebenden Versammlung und ein entschiedenes Einschreiten gegen die horrenden Gewalttätigkeiten, die Tausenden von Südafrikanern das Leben zur Hölle machen, könnten Sie ein Zeugnis Ihres guten Willens ablegen,“ erklärte er.

In Botschaften an COSATU, die Transport and General Workers' Union (TGWU) und die südafrikanische Eisenbahner- und Hafentarbeitergewerkschaft (SARHWU) wünschte Lewis diesen Organisationen größtmöglichen Erfolg für ihre Aktionen und sagte ihnen die 100prozentige Unterstützung der ITF in ihrem Kampf zu.

Nach dem ersten Aktionstag konnten die Organisatoren mit Freude feststellen, daß die Beteiligung an den Protesten selbst ihre optimistischsten Erwartungen weit übertrafen hatte.

August 1992

Bulgarische Gewerkschaften (S. 2)
Entwicklungen in der EG (S. 5)

Binnenverkehr
Privatisierungspläne für BR (S. 6)
Straßenblockaden in Frankreich (S. 8)

Leute (S. 8)

Zivilluftfahrt
BA-USAir (S. 9)
Flug- und Dienstzeitkonsultationen in der EG (S. 11)
Fluggesellschaften im Überblick (S. 12)

Hafenarbeiter
Gewerkschaftstag in der Türkei (S. 13)

Bevorstehende Sitzungen (S. 14)

Seeleute
80.000 Dollar
Entschädigung (S. 15)
Flaggenübersicht (S. 16)
Neues von der Billigflaggenkampagne (S. 17)

Fischer
Jahresversammlung der IWC (S. 19)

Fremdenverkehrsdienste
ITF-Fremdenführer tagen (S. 20)
Eigentümerwechsel bei Thomas Cook (S. 20)

ITF unterstützt bulgarische Seeleutegewerkschaft im Kampf um offizielle Anerkennung

Während der vergangenen zwei Monate wurde in Bulgarien ein erbitterter und komplizierter Konflikt ausgetragen, der als Musterbeispiel für die Schwierigkeiten demokratischer Gewerkschaften überall auf der Welt angesehen werden kann, bei ihrem Streben nach gewerkschaftlichem Pluralismus einerseits und gewerkschaftlicher Einheit andererseits das richtige Maß zu finden.

Dieses in fast jedem Land bestehende Dilemma wird in vielen der ehemals kommunistisch regierten Länder Mittel- und Osteuropas ganz besonders deutlich spürbar, in denen die Arbeitnehmer bis vor kurzem noch zur Mitgliedschaft in den vom Staat mit einer Monopolstellung ausgerüsteten und von ihm kontrollierten sogenannten "Gewerkschaften" gezwungen waren, ob ihnen dies gefiel oder nicht.

Auch nach dem Scheitern des Kommunismus existieren viele dieser alten "Gewerkschaften" weiter. Viele behaupten, ihre Umwandlung in demokratische Organisationen vollzogen zu haben, doch in den meisten Fällen versuchen sie noch immer, die ihnen unter der Herrschaft der Kommunisten zugewiesenen Vermögenswerte - Gebäude und Bankkonten - für sich zu retten. Viele der teilweise als Reaktion auf die alten Monopolstrukturen neu gegründeten, unabhängigen Gewerkschaften fühlen sich verständlicherweise im Wettbewerb mit den wohlhabenden, ehemals staatlich kontrollierten Strukturen benachteiligt und versuchen, die Regierungen dazu zu bewegen, ihnen einen Anteil an dem vorhandenen Vermögen zuzuteilen.

In Bulgarien wurde dieser Konflikt noch einen Schritt weiter getrieben. Anstatt den Streit um Vermögenswerte und Vertretungsrechte fortzusetzen, entschloß sich die größte der neu gegründeten, unabhängigen Organisationen, der Gewerkschaftsdachverband "CL Podkrepa" (inzwischen IBFG-Mitglied) zu einem Deal mit dem früher staatlich kontrollierten Gewerkschaftsdachverband CITUB. Die Absprache sah die Mitgliedschaft beider Organisationen in einem gemeinsam mit der Regierung eingerichteten "Nationalen Rat der Sozialpartner" (NCSP) vor. Der NCSP war zum Abschluß von Vereinbarungen auf nationaler Ebene berechtigt. Für die Arbeitgeber war die Mitgliedschaft im NCSP Voraussetzung für die Anerkennung von Industrie- und Betriebsgewerkschaften als Kollektivverhandlungspart-

ner. Darüber hinaus war sie als Grundlage für die vereinbarte Aufteilung der Vermögenswerte des CITUB zwischen beiden Gewerkschaftsdachverbänden gedacht. Diese freundschaftliche Regelung hätte auch funktionieren können, wenn alle Gewerkschaften in Bulgarien einem der beiden Gewerkschaftsdachverbände angehört. Doch leider ist dies bei vielen Gewerkschaften, darunter auch einigen Mitgliedsgewerkschaften der ITF, nicht der Fall. In deren Augen war die NCSP-Regelung der Versuch, ein Monopol in ein Duopol zu verwandeln und damit anderen Gewerkschaften sowohl Kollektivverhandlungsrechte als auch gewerkschaftliches Vermögen vorzuenthalten.

STREIKS IN DEN HÄFEN VON VARNA UND BOURGAS

Am 22. Juni legte ein Streik der der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaft (STU), die einem dritten Gewerkschaftsdachverband mit dem irreführenden Namen Nationale Gewerkschaft (NTU) "Podkrepa" angehört - im vergangenen Jahr nach seiner Abspaltung vom CL Podkrepa gegründet -, den Betrieb in den Häfen von Varna und Bourgas lahm. Mit dem Streik verließen die NTU-Gewerkschaften ihrer Forderung nach Aufnahme in den staatlich anerkannten NCSP Nachdruck.

Die STU, die ihren Sitz in Bourgas hat, organisiert die Fischereiflotte des Landes. Der Streik wurde auch von den in der NTU organisierten Hafearbeitern in Bourgas sowie im wichtigsten Handelshafen des Landes, Varna, unterstützt.

Die STU, deren Beitrittsgesuch der ITF-Vorstand im März stattgegeben hatte, bat um Unterstützung durch die ITF.

Nach ausführlichen Konsultationen mit den beiden anderen ITF-Seeleutegewerkschaften in Bulgarien - die beide die Forderungen der STU unterstützten - und Rücksprache mit den beiden Gewerkschaftsdachverbänden gab ITF-Generalsekretär Harold Lewis in einer am 25. Juni veröffentlichten scharf formulierten Erklärung der Unterstützung der ITF für den Streik Ausdruck.

"Die ITF steht in diesem Konflikt bedingungslos hinter den ihr angeschlossenen Gewerkschaften und appelliert an die bulgarische Regierung, die Regeln für die Mitgliedschaft im NCSP unverzüglich einer Prüfung zu unterziehen um zu gewähr-

leisten, daß alle echten Gewerkschaften in Bulgarien Zugang zu diesem Gremium finden," erklärte er. Am gleichen Tag forderte Lewis die Regierung in einem Schreiben an den bulgarischen Ministerpräsidenten Philip Dimitrov auf, Verhandlungen mit den Streikenden aufzunehmen. Die gleiche Botschaft erging an CL Podkrepa und an CITUB.

Zwei Mitgliedsorganisationen der CITUB, die Seeleute und andere Transportarbeiter organisieren, unterstützten die Forderungen der NTU. Von Constantine Trenchev von CL Podkrepa läßt sich die nicht behaupten, der lediglich erklärte, die NTU erfülle nicht die für eine Anerkennung erforderlichen rechtlichen Kriterien und habe die ITF "irrefgeführt".

Am 28. Juni unterzeichnete der Vorsitzende der NTU, Plamen Darakchiev, in der bulgarischen Hauptstadt Sofia eine Vereinbarung mit der Regierung, in der dies zugesagt, "alle im Widerspruch zum bulgarischen Recht und internationalen Übereinkommen stehenden Verfahrensregeln des NCSP zu ändern" und "alle örtlichen Behörden und Arbeitgeber anzuweisen, alle Gewerkschaften gleichzubehandeln". Darüber hinaus wurden die Arbeitgeber aufgefordert, auf Forderungen oder Disziplinarmaßnahmen gegen streikende Arbeitnehmer zu verzichten. Dies sah nach einem Durchbruch aus und wurde von Darakchiev auch als solcher begrüßt, der von einer "entscheidenden" Intervention von Seiten der ITF sprach. Unglücklicherweise war jedoch die Zustimmung der beiden bereits dem NCSP angehörenden Gewerkschaftsdachverbände erforderlich, und die blieb aus.

Alles deutet im Gegenteil darauf hin, daß die beiden NCSP-Mitglieder inzwischen eine noch härtere Linie verfolgen als zuvor. Laut einem am 10. Juli von einer anderen NTU-Gewerkschaft, der Nationalen Gewerkschaft der Straßentransportarbeiter eingegangenen Schreiben schließt ein zwischen den Bulgarischen Eisenbahnen (BSR), CL Podkrepa und CITUB abgeschlossener Kollektivvertrag die Mitglieder anderer Gewerkschaften ausdrücklich von den Bestimmungen des Vertrages aus und "verbietet solchen Gewerkschaften die Aushandlung von Kollektivverträgen mit gleichwertigen oder günstigeren Bedingungen."

Als daraufhin Anfang Juli der Streik in Bourgas wiederaufgenommen wurde, re-

Forts. auf Seite

Sieg für Bermuda Industrial Union

Was als unbedeutender Konflikt beim Frachtunternehmen Bermuda Forwarders begonnen und sich zu einer landesweiten Arbeitsniederlegung ausgeweitet hatte, die die Regierung mit der Androhung einer Einschränkung des Streikrechts in "wesentlichen Diensten" beantwortete, endete nun vor dem Berufungsgericht mit einem unbestrittenen Erfolg der der ITF angeschlossenen Bermuda Industrial Union (BIU).

Der Konflikt begann am 24. Juni, als zwei beim Frachtunternehmen Bermuda Forwarders beschäftigte BIU-Mitglieder (ein Hafenanstellter und ein Flughafenanstellter) zwangsbeurlaubt wurden, nachdem sie sich geweigert hatten, eine Fracht des Unternehmens umzuschlagen, weil das Unternehmen seinerseits der Empfehlung eines Untersuchungsausschusses für die Wiedereinstellung von 15 entlassenen Gewerkschaftsmitgliedern nicht nachgekommen war. Andere in der BIU organisierte Transportarbeiter solidarisierten sich sofort, und der Streik weitete sich rasch auch auf andere Wirtschaftsbereiche aus, darunter der öffentliche Dienst sowie das Hotel- und Baugewerbe.

Insbesondere die Unterbrechung der Flugdienste von und nach der Insel verärgerte die staatlichen Stellen so sehr, daß am 29. Juni Polizeikräfte auf das Flughafengelände vordrangen und einen Organisationsfunktionär der BIU sowie 14 weitere von der Gewerkschaft aufgestellte Streikposten, darunter die Vorsitzenden von vier Abteilungen der Gewerkschaft (Hafenarbeiter, Krankenhauspersonal, Buspersonal und Straßentransport), verhafteten. Man warf ihnen eine Störung des Betriebsablaufes vor und setzte sie später wieder

auf freien Fuß. Unterdessen hatte die Regierung die Geduld verloren und beschloß, mit der vollen Macht des Gesetzes gegen die Streikenden vorzugehen. Sie erwirkte vor Gericht die Beschlagnahmung des Gewerkschaftsvermögens.

Die Beschlagnahmung der Vermögenswerte ist ein harter Schlag für jede Gewerkschaft. Sie bedeutet, daß gewerkschaftliche Konten eingefroren werden können (in ihrer Begeisterung ließen die Gerichtsbeamten auch Konten einfrieren, die gar nicht der BIU gehörten!), und ermöglicht die Beschlagnahmung der Vermögenswerte, um die bei Fortsetzung der Arbeitskampfmaßnahmen gegen die Gewerkschaft verhängten Geldstrafen zu bezahlen. In diesem Fall wurde eine Geldstrafe in Höhe von 100.000 Dollar für jeden weiteren Streiktag verhängt.

Nachdem das Gericht am 1. Juli die Beschlagnahmung des Gewerkschaftsvermögens angeordnet hatte, klärte die Spitzenfunktionäre der BIU ihre Mitglieder über die Folgen auf und rieten ihnen, sich den vom Gericht gesetzten Bedingungen zu beugen. Viele folgten dem Rat der Gewerkschaftsführung, doch eine nicht unerhebliche Anzahl von Mitgliedern ließ sich nicht von einer Fortsetzung des Streiks abhalten.

Als bekannt wurde, daß umfangreiche Polizeikräfte auf dem Flughafen versammelt waren, wurde der Schwerpunkt des Streiks in die Häfen verlagert, wo wiederum Streikposten aufgestellt wurden. Noch am gleichen Tag fand eine Mitgliederversammlung statt, um sich ein Bild von der Stimmung an der Basis zu machen. Das Ergebnis war der Aufruf zu einer eintägigen Arbeitsniederlegung am 2. Juli als

erneuter Massenprotest gegen die Zwangsbeurlaubung der Kollegen.

Auf einer Massenkundgebung am 2. Juli erklärten von der BIU hinzugezogene Anwälte, daß sich die Gewerkschaft mit einem Antrag auf Aussetzung des Vollzugs der Beschlagnahmung ihres Vermögens Spielraum für einen Einspruch gegen den Beschlagnahmungsbefehl beim Berufungsgericht verschaffen wolle.

Mehrere Hundert Gewerkschaftsmitglieder marschierten am Freitag, den 3. Juni zum Gerichtsgebäude. Dort erfuhren sie, daß das Gericht dem Antrag auf Aussetzung des Vollzugs stattgegeben und den Einspruch gegen die gerichtliche Anordnung zugelassen habe.

Am 24. Juli gaben die drei zuständigen Richter dem Einspruch der Gewerkschaft statt und hoben damit den Beschlagnahmungsbefehl auf. Die Gerichtskosten wurden der Regierung aufgebürdet.

Nachdem sie sich erfolgreich gegen einen, in den Worten des Gewerkschaftspräsidenten Ottiwell Simmons "konzertierten Versuch" von seiten der Regierung und der Arbeitgeber, die Gewerkschaft zu zerschlagen und ihre Führungsspitze zu zerstören, zur Wehr gesetzt hat, kann sich die BIU zu Recht über die Gerichtsentscheidung zu ihren Gunsten freuen.

Als die ITF vom Verlauf des Streiks erfuhr, äußerte sich Generalsekretär Harold Lewis in einer Solidaritätsbotschaft an die BIU besorgt über die Maßnahme der Regierung. Auch die internationalen Organisationen der Lebensmittel- und der Bauarbeiter, IUL und IBBH, denen die BIU ebenfalls angeschlossen ist, sandten Solidaritätsbotschaften an das Hauptbüro der BIU.

... Gewerkschaftsführern droht Verhaftung

Forts. von Seite 2

gierten die Arbeitgeber auf Anweisung des Verkehrsministeriums mit einer Massenaussperrung. Das Ministerium war sich ganz offensichtlich nicht zu schade, den Verkehr auch mit sehr zweifelhaften Methoden aufrechtzuerhalten: An einem Punkt erklärte ein Sprecher des Ministeriums gegenüber der Gewerkschaft, "die ITF habe sich bereiterklärt", den RoRo-Verkehr von den Maßnahmen auszunehmen. Daß dies frei erfunden war, brauchen wir nicht erst zu erwähnen.

Wie der Vorsitzende des Streikkomitees, Toma Shalev, und der STU-Vorsitzende Dimitar Damianov am 17. Juli berichteten, ist die Lage im Hafen von Bourgas chaotisch und die Sicherheit gefährdet. Viele Schiffe fuhren ohne Schleppboote ein und aus, während Lotsen jedes Boot, das sie zu

fassen bekamen, beschlagnahmten, um an Bord der Streikbrecher-Schiffe zu gelangen. Die Position der ITF ist und bleibt unterdessen klar. Sie unterstützt die angeschlossenen Gewerkschaften in jedem legitimen Arbeitskonflikt, unabhängig davon, ob sie einem nationalen Gewerkschaftsdachverband angehören oder nicht.

Angesichts des ungewöhnlichen Hintergrund dieses Konfliktes (es handelt sich im Grunde um einen Streik einer ITF-Gewerkschaft gegen Maßnahmen eines IBFG-Mitglieds) hält die ITF den IBFG stets über alle neuen Entwicklungen auf dem laufenden. Da dieser Konflikt auch außerhalb Bulgariens wichtige Fragen aufwirft, kündigte IBFG-Generalsekretär Enzo Friso inzwischen eine umgehende Untersuchung von Fragen in Zusammenhang mit Gewerkschaftsvermögen und Gewerkschaftspluralismus an.

**Wie als Beweis der engen Verbindungen zwischen Politik und Gewerkschaftsbewegung in Bulgarien haben sich inzwischen die Beziehungen zwischen der von der Union Demokratischer Kräfte (UDK) geführten Regierung und CL Podkrepa verschlechtert, nachdem sich der Gewerkschaftsdachverband aus dem Koordinierungsrat der UDK zurückgezogen hatte.

Einem gegen die Regierung gerichteten Streik der im CL Podkrepa organisierten Arbeitnehmer im Gesundheitswesen und bei den Postdiensten am 26. Juni schlossen sich am 15. Juli die Arbeitnehmer im öffentlichen Personennahverkehr an. Verschiedene Gebäude des CL Podkrepa wurden von der Polizei geräumt und versiegelt, während seinen Spitzenfunktionären die Verhaftung drohte. Der IBFG protestierte bei der Regierung gegen diese Einschüchterungskampagne.

Marokko: Gewerkschaftsrechte mit Füßen getreten

Der zunehmende Verdacht einer Zusammenarbeit zwischen Regierung und Arbeitgebern in Marokko, um den Arbeitnehmern ihre grundlegenden Gewerkschaftsrechte vorzuenthalten, veranlaßte den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG), bei der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) eine offizielle Beschwerde einzureichen.

In seiner Beschwerdeschrift führt der IBFG eine ganze Reihe von Vorfällen auf, die die marokkanischen Gewerkschaften in dem Eindruck bestärken, daß die Behörden nicht zum Einschreiten gegen die arbeitnehmerfeindlichen und auf eine Zerschlagung der Gewerkschaften gerichteten Aktivitäten zahlreicher Arbeitgeber bereit sind.

Seit 1991 wurden Dutzende aktive Gewerkschaftsmitglieder verhaftet und viele aufgrund zweifelhafter Anschuldigungen von seiten ihrer Arbeitgeber verurteilt, die von den Behörden kritiklos übernommen wurden. Dabei ist klar ersichtlich, daß die

betroffenen Arbeitnehmer wegen ihrer gewerkschaftlichen Betätigung vor Gericht gestellt werden.

In seiner Beschwerde verweist der IBFG auf repressive Maßnahmen in drei großen Unternehmen, einer multinationalen Gesellschaft und zwei staatseigenen Betrieben.

Das Verhältnis zwischen der dem IBFG angeschlossenen Union marocaine du Travail (UMT) und der Regierung hat sich in letzter Zeit erheblich abgekühlt, nachdem bekannt geworden war, daß zwei ihrer aktiven Mitglieder, die in einem Fall seit 1964, im anderen Fall seit 1972 vermißt werden, an geheimem Ort gefangengehalten werden. Diese Information stammt von jüngst freigelassenen politischen Gefangenen, die in den gleichen Lagern festgehalten worden waren wie die beiden Gewerkschafter.

Außerdem ist angesichts des Widerstands der UMT gegen die Versuche der Regierung, ohne vorherige Konsultation

der Arbeitnehmerorganisationen ein neues Arbeitsrecht mit stark arbeitnehmerfeindlichem Einschlag zu verabschieden, mit weiteren heftigen Konfrontationen rechnen.

UMT-Generalsekretär Mahjoub Bessedik bezeichnete den Gesetzentwurf als eindeutigen Angriff auf die Arbeitnehmerrechte und kündigte an, die UMT werden diese Rechte mit allen erforderlichen Mitteln verteidigen.

“Brüsseler Ausschuß” verstärkt Zusammenarbeit mit ITF

Weitreichende strukturelle ebenso wie personelle Veränderungen bei der Vertretung der Transportarbeiter in der Europäischen Gemeinschaft wurden auf einer zweitägigen Sitzung des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses in der Europäischen Gemeinschaft am 6. und 7. Juli in Brüssel beschlossen.

Der erste Tag war einer Sondersitzung gewidmet, auf der die Strukturen des ursprünglich 1958 von ITF-Gewerkschaften in den sechs Mitgliedstaaten der EG gegründeten Ausschusses einer Prüfung unterzogen wurden.

Zwar haben die derzeitigen Strukturen den Gewerkschaften viele Jahre lang gute Dienste geleistet, doch sind sich die meisten Verkehrsgewerkschaften heute angesichts der mit dem einheitlichen Binnenmarkt und dem Vertrag von Maastricht einhergehenden massiven Veränderungen in der EG über die Notwendigkeit einer rationelleren und repräsentativeren Gewerkschaftsstruktur in der EG bewußt. Die Sitzungsteilnehmer einigten sich über eine Reihe von grundsätzlichen Punkten, u. a. die Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit zwischen dem künftigen Vertretungsorgan und der ITF sowie Pläne für eine alle vier Jahre stattfindende Generalversammlung, auf der die Funktionsträger und andere leitende Organe gewählt werden sollen. Die Einzelheiten sollen auf einer weiteren Sondersitzung im Dezem-

ber dieses Jahres ausgearbeitet werden.

Am 7. Juli standen diese Vorschläge auf der Sitzung des Koordinierungsausschusses, zur Zeit das leitende Gremium des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses, zur Beratung und Verabschiedung an.

Völlig unvorbereitet traf die Sitzungsteilnehmer eine weitere Frage, mit der sie sich befassen mußten, nachdem Clive Iddon, seit 1978 Sekretär des “Brüsseler Ausschusses”, seine Absicht bekanntgegeben hatte, sich von diesem Amt zurückzuziehen.

Es folgte eine lange Diskussion über die Verfahren für die Wahl eines Nachfolgers. Am Ende wurde Hugues de Villèle, der zur Zeit als Berater des Ausschusses tätig ist, mit großer Mehrheit zum neuen Sekretär des “Brüsseler Ausschusses” gewählt (für eine Würdigung der Tätigkeit Clive Iddons und eine Vorstellung seines Nachfolgers Hugues de Villèle siehe auch die Rubrik “Leute” in dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten).

Rudi Schäfer, Vorsitzender des Ausschusses, dankte Clive Iddon für seine verdienstvolle Tätigkeit im Interesse der Transportarbeiter in der Europäischen Gemeinschaft und kündigte für die nähere Zukunft eine dem Anlaß entsprechende Feier an, auf der alle betroffenen Gewerkschaften die Gelegenheit erhalten würden, ihm in angemessener Weise für seine engagierte Arbeit zu danken.

Gewerkschaftsführer in Malawi erneut in Haft

Die neuerliche Festnahme des malawischen Gewerkschaftsführers Chikawa Chihana durch die Behörden von Malawi nur drei Tage, nachdem er von einem Gericht gegen die Zahlung einer Kaution freigelassen worden war, gibt erneut Anlaß zur Besorgnis um seine Sicherheit.

Chihana - Generalsekretär des gewerkschaftlichen Koordinierungsausschusses für das südliche Afrika und eine der führenden Persönlichkeiten der Demokratiebewegung in Malawi - wurde im April auf dem Flughafen von Lilongwe verhaftet und drei Monate lang ohne Anklageerhebung im Gefängnis von Zomba festgehalten (vergl. ITF-Nachrichten Mai und Juni/Juli 1992).

Als er am 14. Juli auf der Polizeidienststelle von Lilongwe erschien, um über die praktischen Aspekte der an seine Freilassung gegen Kaution geknüpften Bedingungen zu beraten, wurde ihm mitgeteilt, daß er nach Zomba zurückgebracht würde. Seither wurde er nicht mehr gesehen.

In einer Protestnote an Präsident Banda verurteilte ITF-Generalsekretär Harold Lewis die erneute Festnahme Chihanas entgegen einer ausdrücklichen gerichtlichen Anordnung.

Lewis forderte den Präsidenten zur sofortigen Freilassung Chihanas und Zurücknahme der gegen ihn erhobenen falschen Anschuldigungen (wegen Aufwiegelung) auf. Die Botschaft endet mit der Warnung: “Seine weitere Verfolgung und die fortgesetzte Unterdrückung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte, für die er eintritt, kann Ihr Land nur in eine Katastrophe führen.”

Giftmüll-Urteil des EGH stiftet Verwirrung

Im Rahmen des geltenden europäischen Rechts dürfen die Mitgliedstaaten der EG keine generellen Verbote für die Einfuhr giftiger Abfallstoffe aussprechen. Zu dieser Schlußfolgerung kam der Europäische Gerichtshof am 9. Juli.

Hingegen verstoßen die Mitgliedstaaten nach Auffassung des Gerichts nicht gegen geltendes europäisches Recht, wenn sie die Einfuhr von Abfallstoffen aus anderen Mitgliedstaaten zum Zwecke der Ablagerung oder Aufarbeitung untersagen.

Mit diesem widersprüchlichen Urteil endete ein Verfahren im Zusammenhang mit Beschwerden niederländischer Abfall-exporteure gegen die von der belgischen Region Wallonien 1984 und 1987 verhängten Einfuhrverbote für Abfallstoffe, das die Kommission dem Gerichtshof vorgelegt hatte. Initiator der belgischen Verbote war die wallonische Gemeinde Mellery, in der eine Verschmutzung des Wassers bei zahlreichen Einwohnern gesundheitliche Probleme verursacht hatte.

Nach Auffassung des Gerichtshofs waren die Verbote aufgrund der 1984 verabschiedeten Richtlinie über die Unterrichtung über Giftmülllieferungen und der im EG-Vertrag verankerten Freizügigkeit des Warenverkehrs unzulässig. Abfallstoffe, so das Gericht, seien als "Waren" anzusehen.

Das Urteil hat erhebliche Verwirrung gestiftet. Offenbar können die Mitgliedstaaten auch weiterhin im Einzelfall Giftmülllieferungen aus Gründen des Gesundheits- und des Umweltschutzes verbieten und die Einfuhr von giftigen Abfallstoffen begrenzen. Allerdings weiß niemand so genau, wo die Grenzen liegen.

Die Urteilsbegründung scheint die Auffassung zu bestätigen, daß es sich bei Abfallstoffen um eine besondere Kategorie von "Waren" handelt, deren Umlauf unterbunden werden kann, wenn derartige Verbote auf nicht diskriminierender Grundlage erfolgen, und daß die wallonische Maßnahme mit dem Basler Übereinkommen in Einklang steht. Dies läßt auf die Anerkennung des Grundsatzes schließen, daß Abfallstoffe möglichst nahe am Produktionsort beseitigt werden sollten.

Umweltschützer bedauern das Urteil unter Hinweis auf die mit der Beförderung radioaktiver Abfallstoffe verbundenen Gefahren.

KEIN JUBEL ÜBER BRITISCHE PRÄSIDENTSCHAFT

Die Übernahme des Vorsitzes im Ministerrat durch Großbritannien im vergangenen Monat ist für die Arbeitnehmer in der Gemeinschaft alles andere als eine frohe Botschaft. Gerüchten zufolge hat die britische Regierung in einem geheimgehalte-

nen Dokument mögliche Taktiken zur Behinderung von Fortschritten bei der gemeinsamen Sozialpolitik aufgelistet. Angeblich enthält das Dossier Vorschläge, wie die Verabschiedung von Richtlinien über die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer durch das Aufbauen technischer Schwierigkeiten verzögert werden kann.

Andere Berichte sprechen davon, daß sich Großbritannien für die Aufhebung der EG-Umweltvorschriften einsetzen will. Am 8. Juli erklärte der Staatssekretär im britischen Umweltministerium, Michael Howard, bestimmte umweltpolitische Fragen seien besser auf nationaler Ebene zu regeln, und rief damit Befürchtungen wach, daß Großbritannien versuchen könnte, sich ein Hintertürchen für die Umgehung der Umweltvorschriften offen zu halten.

SOZIALER DIALOG - GIPFEL BEFÜRWORDET WACHSTUMSSTRATEGIE

Ein Gipfeltreffen am 3. Juli, mit dem der im Vertrag von Maastricht vorgesehene soziale Dialog offiziell eröffnet wurde, soll in Zukunft alljährlich stattfinden.

Spitzenfunktionäre der EGB-Gewerkschaften wiesen erneut darauf hin, daß die im Vertrag von Maastricht enthaltenen Vorgaben für die Sozialpolitik unzureichend und die Großbritannien zugestandenen Ausnahmeregelungen unannehmbar seien.

Demgegenüber befürworteten die Gewerkschaftsvertreter die geplante neue Kooperationsstrategie zur Wachstums- und Beschäftigungsförderung. Diese Strategie, deren erste Fassung bereits vor drei Jahren verabschiedet wurde, betont die Notwendigkeit der wirtschaftlichen Planung. Beschäftigungswachstum wird darin lediglich als zeitlich verzögertes Ergebnis von Investitionen und wirtschaftlichem Gleichgewicht angesehen, die, so unterstreichen die Gewerkschaften, von Lohnverhandlungen und neuen Ausbildungsprogrammen begleitet sein müssen.

Beide Seiten beschlossen, ein neues Gremium zur Beobachtung künftiger Entwicklungen im sozialen Dialog - den Ausschuß für den sozialen Dialog - zu schaffen. Die Unterzeichnerstaaten des Vertrages von Maastricht forderten sie formell auf zu gewährleisten, daß die zwischen den Sozialpartnern geschlossenen Vereinbarungen ohne weitere Änderungen in Form von EG-Richtlinien veröffentlicht werden. Die Sozialpartner baten die Kommission außerdem um ihre Zustimmung zu einer Vereinbarung, die ihnen ausreichend Zeit zur Aushandlung von Verträgen als Alternative zu Richtlinienentwürfen gibt.

Frau Papandreou, scheidendes Kom-

missionsmitglied für den Verantwortungsbereich Beschäftigungsfragen und soziale Angelegenheiten, unterstrich die Notwendigkeit von Initiativen von Seiten der Sozialpartner, insbesondere in Bereichen wie Einwanderungspolitik und Umweltschutz.

BRITISCHE ARBEITNEHMER - VERLIERER IM STREIT UM WOCHENARBEITSZEIT

Mit dem üblichen Kompromiß endete im vergangenen Monat der Streit über eine Richtlinie der Gemeinschaft, mit der die Wochenarbeitszeit auf 48 Stunden begrenzt werden soll.

Großbritannien konnte für sich eine Übergangszeit von zehn Jahren bis zur Einführung der 48-Stunden-Woche herausschlagen, während die übrigen Europäer die Auswirkungen der Maßnahmen bereits in drei Jahren zu spüren bekommen werden.

Zusätzliche in der Richtlinie über die Organisation der Arbeitszeit festgeschriebene Bedingungen bedeuten allerdings, wie Beobachter feststellen, daß die britische Regierung im Hinblick auf Wochenarbeitszeit, Jahresurlaub, Nachtschichtarbeit und Mindestruhezeit erstmals gewisse Mindestansprüche auf Beschäftigungsrechte gesetzlich verankern muß.

NEUES FORUM FÜR SCHIFFAHRTSINTERESSEN

Es gibt ein neues Euro-Gremium: die Europäische Initiative für maritime Kooperation (EIMC).

Die Gründung der EIMC war die Antwort auf die von Martin Bangemann, in der Kommission für die Industriepolitik zuständig, erhobene Forderung nach stärkerer Zusammenarbeit im Bereich der Seeschifffahrt und wird Vertreter der Schifffahrtswirtschaft, des Europäischen Parlaments und wissenschaftlicher Einrichtungen an einem Tisch versammeln.

Im voraussichtlichen Motto der EIMC - "Von der Straße auf die See" - schlägt sich die Vorstellung von der Küsten- und Binnenschifffahrt als umweltfreundliche und wirtschaftliche Alternative zum Straßen-transport nieder.

Erklärtes Ziel der EIMC ist es, zur Entwicklung von Schiffen beizutragen, die von mehreren Richtungen aus gleichzeitig beladen werden können, und den Computereinsatz im Frachtschlag zu fördern.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß der Europäischen Gemeinschaft (WSA) begrüßte diese Initiative zwar, kritisierte jedoch eine Mitteilung der Kommission an den Rat zur Schifffahrtswirtschaft mit dem Titel "Industriepolitik in einem wettbewerbsorientierten Umfeld". Nach Auffassung des WSA mißt das Dokument Be-

Forts. auf Seite 6

... Stoppt die Abwanderung zu ausländischen Flaggen

Forts. von Seite 5

schäftigungsfragen und dem Schutz der Meeresumwelt nicht genug Bedeutung bei. Die Flotten der Mitgliedstaaten stehen im Wettbewerb zu Flotten aus Drittländern, die möglicherweise von staatlichen Subventionen und anderen Maßnahmen profitieren - einige bedienen sich vielleicht auch unfairer Arbeitspraktiken zur Verringe-

rung der Kosten, erklärt der Ausschuß. Der WSA fordert ein umfassendes Maßnahmenpaket, um das geplante "EUROS"-Register attraktiver und damit wettbewerbsfähiger zu machen, und schlägt in diesem Zusammenhang eine Reihe finanzieller Anreize vor. Die Bemanningsvorschriften, so der WSA, sollten darauf abzielen, die Abwanderung der Gemeinschaftsflotten zu Billigflaggen zu stoppen.

LUFTVERKEHRSABKOMMEN IST OFFIZIELL

Im Juni gaben die EG-Minister ihre offizielle Zustimmung zu einem Luftverkehrsabkommen mit Norwegen und Schweden, durch das die Gemeinschaftspolitik auf diese beiden Länder ausgeweitet wird. Im März hatten sich die Minister auf einen Kompromiß im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen geeinigt.



BINNENVERKEHR

Gewerkschaften bei British Rail lehnen Privatisierungspläne ab

Endlich wurde das lang erwartete Weißbuch zur Zukunft der Bahnen in Großbritannien veröffentlicht. Allerdings gibt es keine genaue Auskunft über die Pläne der konservativen Regierung für die groß angekündigte Privatisierung des staatlichen Eisenbahnunternehmens British Rail (BR).

Mit seiner Entscheidung für ein Programm der schrittweisen Privatisierung, das nicht vor Ablauf des Jahrzehnts abgeschlossen sein wird, setzt sich Verkehrsminister John McGregor über die aus den eigenen Reihen der Regierung laut gewordenen Rufe nach dem Verkauf sämtlicher Vermögenswerte von BR auf einen Schlag hinweg.

Nach den Vorstellungen der Regierung, die dem Parlament noch vor Jahresende vorgelegt werden sollen, soll British Rail in ein eigenständiges Unternehmen für Kontrolle und Betrieb von Fahrweg und Infrastruktur und eine Betriebsgesellschaft für die Zugdienste unterteilt werden.

Die weitestgehenden Vorschläge beziehen sich auf die Güterverkehrs- und Paketdienste von BR, die beide an den Privatsektor abgestoßen werden sollen. Ausschließlich für den Güterverkehr genutzte Gleisstrecken sollen ebenfalls in privates Eigentum übergehen.

Die Veränderungen im Bereich des Zugverkehrs fallen weniger radikal aus. Diese Dienste werden nicht verkauft, sondern zum Teil auf Vertragsunternehmen als Konzessionäre übertragen. Dadurch wird British Rail noch bis weit ins nächste Jahrhundert hinein für den Schienenreiseverkehr verantwortlich sein.

Wie genau das System der Konzessionsvergabe funktionieren soll, wird nicht erläutert, wengleich die Regierung der Erwartung Ausdruck gibt, daß eine größere Anzahl konzessionierter Strecken (voraussichtlich 30 bis 40) im Rahmen eines

"flexiblen" und "progressiven" Programms unter der Kontrolle einer noch zu schaffenden Konzessionsbehörde betrieben werden sollen.

Virgin Airlines und P&O European Ferries zeigen bereits lebhaftes Interesse am Angebot eigener Reisezugdienste. Gleiches gilt für eine Reihe von Unternehmen, die auf der Schiene eine billige Alternative zum Busfernreiseverkehr anbieten möchten.

Darüber hinaus sind verschiedene Häfen, allen voran der an der englischen Ostküste gelegene Hafen von Felixstowe, am Betrieb ihrer eigenen Güterverkehrsdienste interessiert.

Es ist vorgesehen, den Privatsektor, möglicherweise wiederum durch Konzessionen, am Betrieb der Bahnhöfe zu beteiligen, obwohl die Regierung ihre Bereitschaft andeutete, auch über einen Verkauf der Bahnhöfe oder andere Regelungen, z. B. Verpachtung, nachzudenken.

In der jüngsten Ausgabe ihrer Gewerkschaftszeitung **Transport Review** äußert die Eisenbahngewerkschaft RMT Zweifel an der Behauptung der Regierung, eine Privatisierung von British Rail werde "durch die Eröffnung zahlreicher neuer Möglichkeiten für eine Beteiligung des Privatsektors zu einer Verbesserung der Qualität der Eisenbahndienste" führen.

In einem Leitartikel stellt die Zeitung fest, das Weißbuch enthalte in Wirklichkeit nur sehr verschwommene Vorstellungen, da es den eigentlich grundlegenden und kritischen Punkten ausweiche. Dies sei zum Beispiel die Frage, ob die Regierung an einem landesweiten Eisenbahnnetz festhalten wolle oder mehr daran interessiert sei, sich der Notwendigkeit hoher Subventionen zu entziehen. Mit anderen Worten: Ist die Privatisierung lediglich ein Deckmäntelchen für Kosteneinsparungen? ●

"Wo ist das Modernisierungsprogramm für die Bahnen?," fragt die RMT. Der Weißbuch zufolge muß die für Fahrweg und Infrastruktur zuständige neue Behörde Railtrack ihre Investitionen mit den Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf und Gebühreneinnahmen finanzieren. Übermäßige Fahrpreiserhöhungen, so die RMT, werden nicht in einem modernen und expandierenden Wirtschaftsbetrieb resultieren, sondern eine Schrumpfung und Verschlechterung des Eisenbahnnetzes, schlecht gewartete Fahrzeuge und antiquierte Signalsysteme zur Folge haben.

Nichts deutet darauf hin, daß der Privatsektor die notwendigen Investitionen aufbringen wird; die Erfahrungen aus anderen Ländern lassen eher das Gegenteil erwarten, fügt die RMT hinzu.

"Statt einem Modell für ein besseres Eisenbahnsystem sollen wir eine Fahrkarte ins Chaos kaufen, mit der wir auf dem Abstellgleis landen werden," stellt die RMT abschließend fest.

Die schwerwiegendsten Konsequenzen der geplanten Veränderungen werden die Arbeitsplätze und Bedingungen der Eisenbahner treffen, die natürlich wissen möchten, was die Änderungen für sie bedeuten, sowohl bei BR als auch bei den neuen Konzessionsbetrieben.

Die in dem Weißbuch gegebene Zusage, die Gewerkschaften in beschäftigungsrelevanten Fragen zu konsultieren, wurde von den Eisenbahngewerkschaften begrüßt. Doch stehen einige schwierige Verhandlungsrunden bevor, in denen sich die drei der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahngewerkschaften ASLEF, TSSA und RMT für die Gewährleistung einer angemessenen Personalausstattung von Eisenbahnunternehmen einsetzen werden, die ihren Mitarbeitern angemessene Arbeitsbedingungen und gerechte Bezahlung bieten können.

Deutschland investiert in Schienen- und Straßenbau

Die deutsche Bundesregierung gab Pläne für massive Investitionen in Höhe von 493 Mrd. DM (334 Mrd. US-Dollar) in das Straßen- und Schienennetz des Landes bekannt. Angesichts der vor kurzem vom Bundeskabinett genehmigten Einsparungen bei den Staatsausgaben zeigten sich viele Beobachter von diesem Programm überrascht.

Für die nächsten 18 Jahre ist der Neubau von insgesamt 2.400 km Fernstraßen und 2.200 km Gleisstrecken geplant.

Im Mittelpunkt der Verkehrspläne der Regierung steht der Zusammenschluß der Deutschen Bundesbahn im Westen und der Deutschen Reichsbahn im Osten Deutschlands, der zum 1. Januar 1994 in Kraft treten soll.

Die beiden Gesellschaften sollen zunächst in einer Aktiengesellschaft, der Deutschen Bahn-Aktiengesellschaft (DBAG), zusammengefaßt werden, die aus den drei rechnerisch wie organisatorisch getrennten Bereichen Fahrweg, Personen- und Güterverkehr bestehen wird. Nach einer Übergangszeit von etwa drei Jahren wird die Aktiengesellschaft in drei selbständige Aktiengesellschaften für die Bereiche Fahrweg, Personen- und Güterverkehr unterteilt, die unter einer Holding AG zusammengefaßt werden. Nach nochmals maximal fünf Jahren wird auch diese Holding aufgelöst, so daß diese drei Gesellschaften völlig unabhängig voneinander agieren.

Anläßlich der Gründung der Aktiengesellschaft wird die Regierung die Altschuldenlast der Bahnen übernehmen, die in diesem Jahr voraussichtlich die 55-Mrd.-Mark-Grenze (37,25 Mrd. US-Dollar) erreichen wird. Nach Angaben von Bundesverkehrsminister Günther Krause handelt es sich dabei um die größte finanzielle Umstrukturierung in der Geschichte der Bundesrepublik. Die Schulden der Bahnen sollen bis 1996/97 eingefroren werden.

Darüber hinaus ist eine umfangreiche Aufwertung des Eisenbahnnetzes geplant. Insbesondere umfaßt dies die völlige Modernisierung des gesamten Netzes der ehemaligen Reichsbahn, deren geschätzte Kosten sich auf 60 bis 70 Mrd. DM (41 bis 47,5 Mrd. US-Dollar) belaufen werden, und die Fertigstellung des 3.200 km langen Schnellfahrnetzes, die knapp 200 Mrd. Mark (135,5 Mrd. US-Dollar) kosten wird.

Die schienengebundenen Verkehrsverbindungen zwischen Hamburg und Berlin sollen um eine Magnetschnellbahn zwischen den beiden Städten mit möglichen Anschlüssen auch nach Bonn, Bremen und Köln ergänzt werden. Eine vorläufige Genehmigung für das Transrapid-Projekt wurde bereits erteilt.

In Abkehr von ihrer bisherigen Politik

fordert die Regierung nun eine Verlagerung von 10 Prozent des Straßengüterverkehrs auf die Schiene.

Das Straßenbauprogramm sieht neben dem Straßenneubau auch andere Großprojekte wie z. B. den Bau eines Straßentunnels unter der Elbe in Hamburg vor.

In den östlichen Landesteilen ist neben dem Bau von 1.000 Umgehungsstraßen zur Entlastung der Stadtzentren auch ein umfangreiches Instandsetzungs- und Erweiterungsprogramm für das vorhandene Straßennetz geplant.

Fünf der Straßenneubauprojekte sollen im Anschluß an eine Ausschreibung von privaten Unternehmensgruppen ausgeführt werden. Die Bezahlung durch die Regierung erfolgt in Raten. Auch bei mehr als 20 weiteren Projekten wird über eine private Beteiligung nachgedacht. Unklar ist noch, wie die Bundesregierung ihre neue Initiative finanzieren will. Man geht allerdings davon aus, daß u. a. Straßennutzungsgebühren und der Verkauf von Bahngrundstücken dazu herangezogen werden.

Historischer Eisenbahn-pakt in der GUS

Ein am 14. Februar in der belorussischen Hauptstadt Minsk unterzeichnetes historisches Abkommen soll die Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs auf dem 145.400 km langen Streckennetz der ehemaligen Sowjetischen Eisenbahnen (SZD) auch nach der Auflösung der UdSSR gewährleisten.

Der Vertrag von Minsk, der den Rahmen für den künftigen Ausbau der Eisenbahndienste in der Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS) abgibt, wurde von den Regierungschefs aller GUS-Länder unterzeichnet.

Ein Eisenbahnrat wird den Bahnbetrieb zwischen den einzelnen Staaten koordinieren und gemeinsame Grundsätze für das Angebot von Bahndiensten erarbeiten.

Unter dem Vertrag von Minsk ist der Rat für die Erarbeitung offizieller Statuten und die Schaffung einer Rechtsgrundlage für den schienengebundenen Fracht- und Personenverkehr zwischen den GUS-Län-

dern verantwortlich, während einem vom Rateingesetzten Vorstand die Aufgabe der "Koordinierung der Routinetätigkeit der Bahnen" übertragen wird.

Der Vertrag von Minsk tritt an die Stelle der vorläufigen Übergangsvereinbarungen, auf die sich die Leitungen der Eisenbahnunternehmen in den GUS-Ländern im Januar dieses Jahres geeinigt hatten. Diese Vereinbarungen regelten die Grundlagen für Betrieb, Planung, Fahrplangestaltung und Abrechnungsverfahren und umfaßten bilaterale und multilaterale Absprachen über eine Reihe technischer und betrieblicher Fragen.

Unterdessen hat das am 20. Januar 1992 per Präsidentenerlaß eingerichtete Eisenbahnministerium der russischen Föderation die Verantwortung für 17 der 32 ehemaligen SZD-Regionen übernommen, die früher dem sowjetischen Eisenbahnministerium unterstanden.

Kurzarbeit für ungarische Eisenbahner

Im Rahmen der angestrebten Kostensenkungen verfügen die ungarischen Staatsbahnen (MAV) eine Kürzung der wöchentlichen Arbeitszeit von etwa 6.000 ungarischen Eisenbahnern um ein Drittel. Die der IUF angeschlossene Freie Gewerkschaft der Eisenbahner (Vasúti Dolgozók Szabadszakszervezete) bekämpfte gegenüber der Unternehmensleitung von MAV die sehr kurzfristige Bekanntgabe der Unternehmenspläne, die für die betroffenen Arbeitnehmer für die Dauer von fünf Wochen Lohnverlust mit sich bringen und dem Unternehmen Einsparungen in Höhe von schätzungsweise 6,25 Mio. US-Dollar beschern sollen.

Trotz ihrer Verurteilung über die mangelnden Konsultationen stand sich die Gewerkschaft und ihre Mitglieder bewußt, daß MAV kurz vor dem Konkurs steht und ein Lohnopfer von seiten der Arbeitnehmer - auch wenn es sehr reale Härten bedeutet - möglicherweise unumgänglich ist, um kurzfristig das Überleben des Eisenbahnunternehmens zu sichern.

Straßenblockaden in Frankreich aufgehoben

Vom 29. Juni an brachten die Proteste französischer Lkw-Fahrer gegen die Inkraftsetzung neuer Führerscheinstimmungen neun Tage lang den Verkehr in Frankreich zum Erliegen. Die Fahrer blockierten die wichtigsten Fernstraßen und Autobahnen und organisierten "Bummelproteste", bei denen jeweils drei im Schnecken tempo nebeneinander herfahrende Lkws den Verkehr auf den Hauptverkehrsadern erheblich behinderten.

Die Lkw-Fahrer protestierten gegen die Einführung eines Punktesystems, nach dem jedem Führerschein zunächst sechs Punkte gutgeschrieben werden. Für jeden Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung wird dann je nach Schwere des Verstoßes eine bestimmte Anzahl von Punkten abgezogen. Wenn ein Fahrer innerhalb von drei Jahren alle sechs Punkte verliert, wird der Führerschein eingezogen, und der Fahrer erhält ihn erst nach erfolgreichem Ablegen einer erneuten Führerscheinprüfung zurück.

Die Berufsfahrer beklagten, daß das neue System ohne vorherige Konsultationen eingeführt worden sei, daß es Berufsfahrer im Vergleich zu privaten Autofahrern benachteilige und keine Lösung der durch die unkontrollierte Auftragskonkurrenz verursachten Probleme der Straßenverkehrssicherheit bieten könne.

Nachdem sich Regierung, Arbeitgeber und Gewerkschaften der Straßentransportarbeiter am 6. Juli über eine Reihe von Maßnahmen zur Modifizierung des ursprünglichen Erlasses sowie die Einrichtung einer Sonderkommission zur Überwachung der Anwendung des Systems geeinigt hatten, wurde die Blockade schließlich aufgehoben. Die vereinbarten Maßnahmen sehen einige wichtige Verbesserungen vor:

- * zunächst 85 Prozent, später 100 Prozent der Warte- und anderen Bereitschaftszeiten werden bei voller Bezahlung auf die Dienstzeit angerechnet (bisher 66 Prozent);

- * diskriminierende Maßnahmen und insbesondere das Heranziehen der Fahrten schreiberscheiben zur Verhängung rückwirkender Strafen sind verboten;

- * bei Einzug des Führerscheins ist den betroffenen Fahrern eine alternative Beschäftigung anzubieten;

- * Arbeitgeber und/oder Verladler sind gemeinsam für die Vorgabe von Lieferfristen verantwortlich, die von den Fahrern ohne Gefahr eines Verstoßes gegen die Gesetze eingehalten werden können;

- * Finanzierung von Umschulungsleh-

gängen und Lohngarantie während der Umschulung sind zu gewährleisten;

- * der für die Überwachung der Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr zuständigen Gewerbeaufsicht werden größere Vollmachten übertragen;

- * die wirtschaftliche und soziale Lage im Straßengüterverkehr und insbesondere die Fortschritte bei der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und der Bedingungen für die Vertragsvergabe werden eingehend geprüft.

Für die Erarbeitung einer Reihe von Empfehlungen bezüglich der zur Umsetzung dieser Maßnahmen erforderlichen

Schritte wurde eine Frist von drei Monaten gesetzt. Die französische Regierung und die Arbeitgeber sind sich dabei bewußt, daß die Öffentlichkeit im großen und ganzen durchaus Verständnis für die Klagen der Berufsfahrer aufbrachte.

In einer Solidaritätsbotschaft an die angeschlossene Fédération Nationale des Transports appellierte der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers an die französische Regierung, nicht nur die Symptome zu behandeln, sondern sich mit den grundlegenden Problemen im Bereich der Straßenverkehrswirtschaft auseinanderzusetzen.

LEUTE

Clive Iddon, seit 14 Jahren Sekretär des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses in der Europäischen Gemeinschaft ("Brüsseler Ausschuss"), ist in den Ruhestand getreten.

Er begann seine gewerkschaftliche Laufbahn bei der ITF, wo er unter anderem als Leiter der Verwaltungsabteilung tätig war und später das Amt des Sekretärs der Sektionen Eisenbahn, Straßentransport und Binnenschifffahrt übernahm. Nach seinem Ausscheiden aus der ITF im Jahre 1973 arbeitete er für die internationale Abteilung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED). Im März 1978 wurde er zum Sekretär des Brüsseler Ausschusses gewählt.

Auf seiner Sitzung am 7. Juli würdigte der Koordinierungsausschuß, leitendes Gremium des Brüsseler Ausschusses, Iddons wertvolle Verdienste und sein uner müdliches Engagement.

Die überstürzten (fast schon panikartigen) Bemühungen um Verabschiedung einer gemeinsamen Verkehrspolitik vor "Vollendung" des Binnenmarktes in der Europäischen Gemeinschaft gegen Ende 1992 bedeuteten eine enorme Arbeitsbelastung für das Sekretariat des Brüsseler Ausschusses und insbesondere für Clive Iddon. Sein Fachwissen und seine Erfahrungen nicht zuletzt im Umgang mit der Bürokratie der Gemeinschaft hatten erheblichen Anteil daran, daß die Positionen der Transportarbeiter verteidigt werden konnten, die ständig in Gefahr waren, von der Flut der häufig gefährlichen oder unsin-

nigen und manchmal auch gefährlichen und unsinnigen Vorschläge der Gemeinschaft überrollt zu werden.

Sein Nachfolger ist **Hugues de Villèl**, der schon seit einigen Jahren eng mit Clive Iddon zusammenarbeitet. Der frühere Beamte der französischen Eisenbahn SNCF war sein ganzes Arbeitsleben lang aktiver Gewerkschafter. ITF-Generalsekretär **Harold Lewis** sagte ihm auch für die Zukunft die fortgesetzte Unterstützung und enge Zusammenarbeit der ITF zu.

Mit seiner Wahl zum Stellvertretenden Vorsitzenden der niederländischen Partei der Arbeit legte **Ruud Vreeman** sein Amt als Vorsitzender der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft Vervoerbond FNV ebenso wie seinen Sitz im ITF Vorstand nieder. Über seine Nachfolge wird der Vorstand voraussichtlich auf seiner Sitzung im Oktober entscheiden.

Gordon Westrand wurde als Nachfolger von **Don Garcia** zum neuen Präsidenten der International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) in Kanada gewählt.

Als Nachfolgerin von **Hugh Ng-Quinn** wurde **Yvette Yuk Lin Chan** zur neuen Generalsekretärin der Hong Kong Merchant Navy Officers' Guild ernannt. Sie übernimmt auch Ng-Quinns Sitz im ITF Sektionsausschuß der Seeleute sowie im Fair-Practices-Ausschuß.



ZIVILLUFTFAHRT

BA und USAir - ein neuer Gigant des Himmels

Mit dem Kauf eines Anteils von bis zu 44 Prozent der Aktien von USAir durch British Airways wurde das bisher größte Fluggesellschaftsbündnis der Welt geschaffen. Durch die Verschmelzung ihres Betriebs wird das weltweit umfangreichste internationale Streckennetz der Luftverkehrswirtschaft mit dem drittgrößten Streckennetz für Inlandsflüge in den USA verknüpft.

Wegen ihres enormen Fluggastaufkommens und der riesigen Flugzeugflotte hatte BA die amerikanische Fluggesellschaft immer wieder als einen der US-Giganten bezeichnet, die den Weltmarkt zu beherrschen drohten.

BA zahlte 750 Mio. US-Dollar für die Aktien. Der gesamte Kapitalisierungsmarktwert von USAir belief sich am Tag davor auf 612 Mio. US-Dollar. Aufgrund des geltenden US-Rechts für ausländische Aktionäre erhält BA lediglich einen Stimmenanteil von 21 Prozent und vier Sitze im Vorstand der Fluggesellschaft. Weitere Zahlungen in Höhe von bis zu 600 Mio. US-Dollar könnten noch fällig werden.

Für den Zugang zum riesigen Inlandsflugmarkt der USA war BA jedoch bereit, diesen Preis zu zahlen. Nach einem Zusammenschluß können BA und USAir durchgehende Flugscheine zu 204 Städten in den USA verkaufen. Bisher bietet BA Direktflüge nur zu 19 Destinationen an.

Allerdings, wie George Ryde, nationaler Sekretär der Abteilung Luftverkehr der der ITF angeschlossenen britischen Transport und General Workers' Union (TGWU), feststellt:

„Dieses Geld kommt aus der Kriegskasse, die BA im Laufe der vergangenen Jahre mit den Einsparungen auf Kosten ihrer Mitarbeiter aufgefüllt hat. Wie üblich wurden die Gewerkschaften vor Abschluß des Geschäfts weder informiert noch konsultiert.“

Ein Aspekt, der USAir für BA interessant machte, waren die Erfahrungen der US-Fluggesellschaften mit Sparmaßnahmen. In den vergangenen zwei Jahren baute USAir mehr als 7.000 Arbeitsplätze ab, schloß Wartungseinrichtungen und stellte Flugdienste ein. Im vergangenen Jahr erzielte sie dank Einfrieren der Löhne und Zusatzleistungen für ihre nicht im Rahmen eines Kollektivvertrages beschäftigten (und nicht gewerkschaftlich organisierten) Mitarbeiter einen Gewinn in Höhe von 107 Mio. US-Dollar vor Steuern. Zur Zeit verhandelt die Fluggesellschaft mit dem gewerkschaftlich organisierten Personal über eine 20prozentige Lohnkürzung, durch die die Arbeitskosten um 487 Mio. US-Dollar gesenkt werden sollen. Die in

der der ITF angeschlossenen Flugpilotengewerkschaft ALPA organisierten Piloten haben vor kurzem Zugeständnissen bei den Löhnen und Einsparungen bei der Gesundheitsvorsorge im Werte von 55 Mio. US-Dollar zugestimmt.

Sowohl britische als auch US-Gewerkschaften befürchten weitere Arbeitsplatzverluste infolge des Zusammenschlusses.

BA und Lufthansa gründen Billiglohn-Airlines

Während British Airways ihren Plänen für den Aufbau eines weltweiten Fluggesellschaftsgiganten mit USAir noch den letzten Schliff gab, vollzog sie am 26. Juni in Europa praktisch die Gründung einer neuen Billigfluggesellschaft, British Airways Regional. Die neue Tochtergesellschaft soll von ihren Regionalstandorten Manchester und Birmingham aus sämtliche europäischen Strecken bedienen.

Diese Strategie zeigt, daß die MegacARRIER die Luftverkehrswirtschaft nicht nur durch weltweite Bündnisse und Zusammenschlüsse beherrschen wollen, sondern auch zur Gründung von billigen Tochtergesellschaften bereit sind, um im Wettbewerb gegen die neu auf den Markt drängenden kleinen und wegen ihrer niedrigen Löhne äußerst billigen Fluggesellschaften bestehen zu können.

Mit der Gründung der neuen Gesellschaft setzt BA die Strategie fort, die sich bereits in der Bundesrepublik Deutschland bewährt hat. Als sie sich aufgrund der deutschen Gesetze gezwungen sah, die Flugdienste ihrer alten Tochter Internal German Service (IGS) auf ein neues „von deutschen Interessen kontrolliertes“ Unternehmen zu übertragen, gründete BA die Deutsche BA mit einem Investitionsanteil deutscher Banken in Höhe von 51 Prozent. Die neue Fluggesellschaft nutzte dabei die Gelegenheit, Personal mit niedrigeren Arbeitskosten als bei IGS und ohne Gewerkschaftsvertretung einzustellen.

Lufthansa scheint sich diesem Beispiel anschließen zu wollen. Die Fluggesellschaft gab soeben die Übertragung ihres verlustbringenden Inlandsflugverkehrs auf ihre neu geschaffene Tochtergesellschaft Lufthansa Express bekannt. Dieser Schritt beinhaltet auch Kosteneinsparungen beim Personal.

Die neue BA-Gesellschaft bedeutet kein Ausweitung des europäischen Streckennetzes der Fluggesellschaft, sondern über-

Beide Fluggesellschaften hoffen eigenen Angaben zufolge auf jährliche Einsparungen in Höhe von 200 bis 250 Mio. US-Dollar dank der Fusion. BA soll die wenigen Transatlantikstrecken von USAir übernehmen. Die Gewerkschaften in beiden Ländern planen bereits Gespräche über eine abgestimmte Reaktion der Gewerkschaften auf den Zusammenschluß.

nimmt lediglich die bisher von BA angebotenen Kurzstreckenflüge. Dabei wird das alte Personal vom neuen Unternehmen übernommen, allerdings bei niedrigerer Bezahlung. Diesen Kurzstreckenflügen kommt eine überlebenswichtige Funktion als Zubringer zu BAs Interkontinentalflügen zu.

Das BA-Kabinenpersonal an den britischen Standorten Manchester und Birmingham sieht sich vor die Wahl gestellt, entweder die schlechter bezahlten Arbeitsplätze mit schlechteren Bedingungen bei dem neuen Unternehmen anzunehmen oder ganz ohne Arbeit dazustehen.

Die Übernahme des Personals durch das neue Unternehmen bedeutet den Abschluß neuer Beschäftigungsverträge, die Verschlechterungen bei der Bezahlung, den Urlaubszulagen und anderen Nebenleistungen des Kabinenpersonals an den beiden Standorten beinhalten. Eine Lohn-erhöhung werden die Beschäftigten im nächsten Jahr nur dann erhalten, wenn die Inflationsrate über 4 Prozent liegt. Das Anfangsgehalt des Kabinenpersonals liegt um 2.000 US-Dollar unter dem derzeit niedrigsten Gehalt bei British Airways. Außerdem befürchten die Gewerkschaften, daß das Personal aus den Verhandlungsmechanismen für die übrigen Unternehmensteile von BA ausgekoppelt werden soll.

Das Schreiben, in dem die betroffenen Mitarbeiter über diese Änderungen informiert wurden, erreichte sie am gleichen Tag, an dem das Unternehmen für das Ende März zu Ende gegangene Finanzjahr Gewinne vor Steuern in Höhe von 547 Mio. US-Dollar bekanntgab. Dies ist eine Steigerung um 249 Mio. US-Dollar gegenüber dem Vorjahr. Ungefähr zur gleichen Zeit fiel in dem Unternehmen die Entscheidung, das Gehalt seines ausscheidenden Vorsitzenden Lord King für das kommende Finanzjahr um 64 Prozent zu erhöhen.

Indisches Luftfahrtpersonal gegen Privatisierung

Die massiven Streikaktionen des Luftfahrtpersonals, die den Flugverkehr in Indien am 16. Juni zum Erliegen brachten (vergl. **ITF-Nachrichten** Juni/Juli 1992) sind nur "das erste Gefecht" in dem Kampf gegen die Privatisierung der nationalen Fluggesellschaften und anderer Unternehmen des öffentlichen Sektors, erklärt der Vorsitzende des der ITF angeschlossenen Koordinierungsausschusses der indischen Luftverkehrsgewerkschaften (AICCATU), Jagdish Lal.

An dem Streik im Rahmen einer landesweiten Protestaktion der Arbeitnehmer vor allem im Banken- und Versicherungsektor sowie in der Luftverkehrswirtschaft beteiligten sich schätzungsweise etwa 15 Mio. Arbeitnehmer. Mit ihrem Fernbleiben vom Arbeitsplatz stürzten die Mitglieder des Bodenpersonals, die Techniker und sogar die Mitarbeiter der Flugsicherung die Flugdienste von Air India und Indian Airlines in allen größeren Städten in totales Chaos. In Bombay wurden von 40 Flügen nur sechs aufgerufen, von denen nur zwei auch tatsächlich starteten. Air India mußte zwei internationale Flüge annullieren, alle anderen Flüge hatten stundenlange Verspätungen.

Nach Angaben des AICCATU sind die Bedingungen der Arbeitnehmer in der Luftverkehrswirtschaft und anderen Bereichen des staatlichen Sektors Angriffen von zwei Seiten ausgesetzt. Auf der einen Seite droht die Regierung mit ihren Privatisierungsplänen. Auf der anderen Seite will die Regierung parallel dazu durch Einschränkung der Gewerkschafts- und

Kollektivverhandlungsrechte das Interesse ausländischer Investoren wecken.

Während die Regierung weiterhin jegliche Privatisierungsabsicht für die beiden großen Fluggesellschaften Air India und Indian Airlines dementiert, hat deren Umstrukturierung in kommerzielle Unternehmen bereits begonnen. Zudem wird dem Parlament in seiner nächsten Sitzungsperiode ein Gesetzentwurf zur Teilprivatisierung vorliegen.

Die Gewerkschaftsrechte sind durch die Untergrabung der im Gesetz zur Regelung von Arbeitskonflikten verankerten Rechte bedroht, die den Arbeitnehmern bisher zumindest einen gewissen Schutz vor willkürlichen Entlassungen sicherten. Mit der Einrichtung des sogenannten "Ray-Ausschusses" will die Regierung außerdem die Kollektivverhandlungen im öffentlichen Sektor der Kontrolle einer landesweiten Lohnkommission unterstellen. Nach Einschätzung Lals will die Regierung die Löhne und Zulagen einfrieren und alle Belastungen und wirtschaftlichen Härten, die mit den strukturellen Veränderungen im Rahmen der Privatisierung und Liberalisierung einhergehen, auf die Arbeitnehmer abwälzen.

In einem Aufruf "zum Kampf gegen die Privatisierung der Luftverkehrswirtschaft" stellt der AICCATU fest, beide Fluggesellschaften hätten ihre Wirtschaftlichkeit und Rentabilität bereits unter Beweis gestellt und seien dem indischen Volk über das Parlament zur Rechenschaft verpflichtet.

Der Ausschuß warnt: "Bei einer Privati-

sierung verlieren die nationalen Fluggesellschaften ihre nationale Identität und werden nichts weiter sein als Tochtergesellschaften weltweiter Kartelle und Fluggesellschaftsgiganten ... Arbeitsplatzabbau, Lohnkürzungen, Verlängerung der Arbeitszeit und größere Arbeitsbelastung, gegenseitiger Austausch von Arbeitnehmern und der Einsatz von Vertragsunternehmen werden dann an der Tagesordnung sein."

Im Anschluß an den Streik forderte der Ausschuß den indischen Ministerpräsidenten Narashima Rao schriftlich zu dringenden Gesprächen über die Privatisierungspläne der Regierung auf.

Streik des Verpflegungspersonals in Orly beendet

Der Arbeitskonflikt der Mitarbeiter im Verpflegungsbereich des Unternehmens Trust House Forte (THF) am französischen Flughafen Orly (vergl. **ITF-Nachrichten** Juni/Juli 1992) konnte inzwischen beigelegt werden. Die der ITF angeschlossene FGTE-CFDI hat die ITF gebeten, allen angeschlossenen Gewerkschaften, die ihr während des Konflikts solidarische Unterstützung gewährten, in ihrem Namen zu danken.

Irlands Tor nach Nordamerika bedroht

Der westirische Flughafen Shannon kämpft um sein Überleben. Bedroht sind Zwischenlandungen in Shannon und damit der internationale Status des Flughafens als Irlands Tor nach Nordamerika.

Zur Zeit müssen aufgrund einer 1960 geschlossenen Vereinbarung zwischen den USA und Irland alle Transatlantikflüge von und nach Irland in Shannon zwischenlanden. Während des Krieges wurde in den 40er Jahren auf den Kuhweiden neben dem gleichnamigen Fluß der Flughafen Shannon gebaut. 1947 wurde er als erster zollfreier Flughafen berühmt, später zur ersten wirtschaftlichen Freizone ernannt.

Der Flughafen entwickelte sich rasch zum Zentrum wirtschaftlicher Entwicklung in einer verarmten Region Irlands. Es wurden große Summen in die Elektronikindustrie und den Fremdenverkehr investiert und die Zwischenlandungen als Garantie für die weitere wirtschaftliche Ent-

wicklung zwingend vorgeschrieben.

Heute sehen sich die Arbeitnehmer in der Region als unschuldige Opfer des neuen kommerziellen Klimas in der weltweiten Luftverkehrswirtschaft, in dem diese Wirtschaftssparte nicht länger als integraler Bestandteil einer übergreifenden Wirtschaftsplanung angesehen wird.

Internationale Fluggesellschaften scheeren sich herzlich wenig um die umfassenden regionalen Entwicklungsbedürfnisse im Westen Irlands. Ohne das Zwischenlandungsgesetz werden die Fluggesellschaften den Flughafen Shannon nur mit Linienflügen bedienen, solange dies Gewinne abwirft, d. h. während der Urlaubshochsaison im Sommer.

Nach Angaben von William Attley, dem Vorsitzenden der der ITF angeschlossenen irischen Gewerkschaft SIPTU, die viele Arbeitnehmer nicht nur auf dem Flughafen, sondern auch in den Produktionsbe-

trieben der Umgebung organisiert, würde jeder Versuch, Shannon aus den Flugplänen zu streichen, "das Aus für dieses Industrie- und Luftfahrtzentrum bedeuten und damit alle im Laufe von fünf Jahrzehnten in den Aufbau unserer Fremdenverkehrswirtschaft gesteckten Anstrengungen und Investitionen zunichte machen."

Angesichts der katastrophalen Beschäftigungslage in unserem Land und der dringenden Notwendigkeit der Schaffung neuer Arbeitsplätze kann es nicht angehen, daß der einzige Vorschlag, der der Regierung zur Zeit vorliegt, die Zerstörung einer großen Zahl von Arbeitsplätze in dieser Region zur Folge hätte."

Bis zu 100.000 Arbeitsplätze sind Schätzungen zufolge von den Zwischenlandungen abhängig. In den vergangenen Wochen organisierte SIPTU vier große Massenkundgebungen zur Verteidigung des Flughafens.

Gespräche zwischen Gewerkschaften und EG-Kommission über Begrenzung der Flug- und Dienstzeiten

Vertreter der Gewerkschaften des Flugdeck- und des Kabinenpersonals in den Ländern der Europäischen Gemeinschaft trafen am 20. Juli in Brüssel mit dem für Verkehr zuständigen Mitglied der EG-Kommission, Karel van Miert, zu einem informellen Meinungsaustausch über die Regelungen zur Begrenzung der Flug- und Dienstzeiten zusammen.

Leiter der Delegation war der Stellvertretende Vorsitzende des Paritätischen EG-Ausschusses für Luftverkehr, René Valladon von der französischen Gewerkschaft FO. Er wurde vom Stellvertretenden ITF-Generalsekretär David Cockroft, Sebastian Roovers von der niederländischen Gewerkschaft des Kabinenpersonals (VKC) sowie Vertretern von Pilotengewerkschaften in IFALPA, Europilot und der Europäischen Cockpitvereinigung (ECA) begleitet, die alle in verschiedenen Phasen an denselben bereits seit mehr als zwei Jahren hinziehenden Beratungen über die Flugzeitvorschriften beteiligt waren.

Die Gewerkschaftsvertreter erklärten, sie könnten dem von der Gemeinsamen

Luftfahrtbehörde JAA erarbeiteten Entwurf von Vorschriften, der vom JAA-Betriebsausschuß auf einer Sitzung Anfang September offiziell verabschiedet werden soll, auf keinen Fall zustimmen, und forderten das Kommissionsmitglied auf, dafür Sorge zu tragen, daß bei allen Maßnahmen der Gemeinschaft soziale ebenso wie Sicherheitsaspekte in vollem Umfang berücksichtigt würden, um einen fairen Wettbewerb im neuen, liberalisierten Luftverkehrsmarkt zu gewährleisten.

Van Miert deutete an, daß er noch immer auf eine ausgewogene Lösung des Problems hoffe und in keiner Weise rechtlich verpflichtet sei, die Ergebnisse der Tätigkeit der JAA kritiklos zu akzeptieren. Er würde es jedoch auf jeden Fall vorziehen, wenn sich Arbeitgeber und Gewerkschaften auf eine gemeinsame Stellungnahme zu den Änderungen einigen könnten, die notwendig seien, um den JAA-Entwurf annehmbar zu machen, da dies eine Einflußnahme auf die JAA während der für Anfang 1993 vorgesehenen Konsultationen erleichtern würde. Er werde die Ver-

handlungen über eine solche gemeinsame Stellungnahme im Rahmen seiner Möglichkeiten nach Kräften unterstützen.

Unfallstudie beim Kabinenpersonal

Eine Untersuchung hat ergeben, daß etwa 77 Prozent des Kabinenpersonals über Schmerzen in Armen und Genick klagt. Im Rahmen der von der Universität von Sydney (Australien) in Zusammenarbeit mit den beiden inzwischen miteinander verschmolzenen Gewerkschaften des Kabinenpersonals AFAA und AICCA durchgeführten Untersuchung wurde 725 Antworten auf einen Fragebogen ausgewertet. Die vollständigen Ergebnisse der Untersuchung sollen noch im Laufe dieses Jahres oder spätestens im nächsten Jahr veröffentlicht werden.

US-Luftverkehrsgewerkschaften: Ja zur gesetzlichen Arbeitsplatzsicherung

In den USA unterstützt die der ITF angeschlossene Transport Workers' Union (TWU) einen Gesetzentwurf (Nummer S1565), mit dem dem Fluggesellschaftspersonal vorrangige Behandlung bei den Einstellungsverfahren zugesichert werden soll, wenn eine Fluggesellschaft der anderen eine internationale Strecke abkauft.

Der Gesetzentwurf war im vergangenen Jahr noch vor dem Zusammenbruch von PanAm vom demokratischen Senator Bob Graham eingebracht worden. Wegen des heftigen Widerstands von Seiten der Bush-Administration ebenso wie der Luftverkehrswirtschaft ist das Gesetzgebungsverfahren bisher allerdings noch kaum von der Stelle gekommen.

Der Gesetzentwurf zielt auf eine Änderung des US-Luftfahrtgesetzes ab, durch die eine Fluggesellschaft, die einer anderen Fluggesellschaft Streckenrechte abkauft, gezwungen würde, die für die "angemessene Bedienung" der Strecke erforderliche Anzahl von Arbeitnehmern in der Reihenfolge ihrer Dienstaltersansprüche von der früheren Betreiberin der Strecken zu übernehmen. Die Entscheidung über die Anzahl der einzustellenden Mitarbeiter würde beim Verkehrsministerium liegen.

In den meisten europäischen und auch einigen anderen Ländern, z. B. Brasilien und Argentinien, gehört ein gewisser

rechtlicher Schutz der Arbeitsplätze vorhandener Mitarbeiter im Falle des Verkaufs einer Strecke zur Norm.

In seiner Aussage vor dem Senats-Unterausschuß für Luftverkehr im April erklärte Michael Ozegovich, Präsident des Bezirks 500 der TWU, in dem früher das Wartungs- und Flugzeugpersonal der PanAm in Miami organisiert war:

"Im Fall von PanAm ist die Arbeit immer noch vorhanden, die Strecken sind immer noch vorhanden, die Flugzeuge sind immer

noch vorhanden und das gleiche gilt für die Fluggäste. Das einzige, das immer noch fehlt, sind wir!"

Gegen den Gesetzentwurf sprach der Stellvertretende Verkehrsminister Jeffrey Shane:

"Der Arbeitsmarkt in der Luftverkehrswirtschaft funktioniert reibungslos und es gibt keinen Hinweis darauf, daß ein Eingreifen der Regierung erforderlich wäre, um eine Störung des nationalen Luftverkehrssystems zu verhindern."

Lockerbie: Erste Schmerzensgeldforderung anerkannt

In einem von Familienangehörigen der Opfer, die bei dem Bombenattentat von Lockerbie auf PanAm-Flug 103 am 21. Dezember 1988 ums Leben gekommen waren, in den USA eingeleiteten Gerichtsverfahren kam die Jury zu dem Schluß, daß sich PanAm eines "wissentlichen Fehlverhaltens" schuldig gemacht habe.

In der am 10. Juli gefaßten Entscheidung heißt es, PanAm habe sich der Nachlässigkeit schuldig gemacht, weil die Fluggesellschaft eine in einem unbegleiteten Gepäckstück an Bord geschmuggelte Bombe nicht entdeckt habe.

Schon kurz nach diesem Urteil wurde der Familie eines der Opfer in einem dreitägigen Prozeß vor dem US-Bundesgericht in Brooklyn ein Schmerzensgeld in Höhe von 9,2 Mio. US-Dollar zuerkannt. Dies war der erste in einer voraussichtlich langen Reihe von Schmerzensgeldprozessen im Zusammenhang mit dem Bombenattentat.

Obwohl PanAm inzwischen Konkurs angemeldet hat, haftet die Versicherung der Fluggesellschaft für die Schmerzensgeldansprüche. Über jeden der 213 Anträge auf Schmerzensgeldzahlung muß einzeln verhandelt werden. Es wird erwartet, daß PanAm Berufung gegen das Urteil einlegen wird.

Arbeitsplatzkrise in der Luftverkehrswirtschaft

Nach Angaben der IATA haben die in ihr zusammengeschlossenen Fluggesellschaften im vergangenen Jahr knapp 50.000 Arbeitsplätze abgebaut, was einen Rückgang des Beschäftigungsniveaus um 3,4 Prozent auf 1,45 Mio. Mitarbeiter zur Folge hatte.

Iberia hat in den ersten sechs Monaten dieses Jahres Verluste in Höhe von 265 Mio. US-Dollar erwirtschaftet. Im ersten Quartal erhielt die Fluggesellschaft eine Finanzspritze in Höhe von 120 Mrd. Pesetas. Im gleichen Zeitraum baute Iberia 1.500 Arbeitsplätze ab. Weitere 1.500 Mitarbeiter werden noch vor Jahresende im Rahmen von Vorruhestandsregelungen und freiwilligen Kündigungsprogrammen aus dem Unternehmen ausscheiden.

Der jüngste Preiskrieg in den USA macht sich bereits bei den Geschäftsergebnissen der Fluggesellschaften bemerkbar. **Delta Airlines**, einer der drei großen US-Carrier, meldete für die drei Monate bis Ende Juni ein Nettodefizit in Höhe von 180,2 Mio. Dollar. Für den gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres konnte die Fluggesellschaft einen kleinen Überschuss von 19,2 Mio. Dollar verzeichnen. Nun plant Delta für 1992 eine 5prozentige Kürzung des Personalbestands von zur Zeit etwa 80.000 Mitarbeitern. Außerdem soll eine nicht genau genannte Anzahl von Vollzeitarbeitsplätzen in Teilzeitarbeitsplätze umgewandelt werden. Delta macht für die Verluste "den weitgehend mit Hilfe von superbilligen Werbeangeboten bei den Flugpreisen ausgetragenen Konkurrenzkampf" verantwortlich.

USAir, in die British Airways 750 Mio. US-Dollar investieren will, mußte im zweiten Quartal Verluste in Höhe von 84,9 Mio. Dollar hinnehmen (Tendenz: steigend). Im Zusammenhang mit einem Fall von Diskriminierung aufgrund ethnischer Abstammung durch Piedmont Inc., die 1989 mit USAir fusionierte, muß die Fluggesellschaft außerdem Entschädigungen in Höhe von 1,8 Mio. Dollar auszahlen. Diese Summe umfaßt Gehaltsnachzahlungen in Höhe von 150.000 Dollar für maximal 92 FlugbegleiterInnen sowie 1,65 Mio. Dollar für 42 Piloten, denen Piedmont in der Zeit von 1984 bis 1988 eine Anstellung verweigert hatte. Darüber hinaus müssen den im Rahmen eines Vergleichs eingestellten Piloten rückwirkend ihre Senioritätsansprüche bei der Bezahlung, Zusatzleistungen und Urlaubsansprüchen gewährt werden. Die FlugbegleiterInnen werden auf eine Liste vorrangig einzustellender Stellenbewerber gesetzt, haben im Falle ihrer Einstellung jedoch keinen Anspruch auf rückwirkende Gewährung von Senioritätsrechten.

Zum Preis von 19 Mio. US-Dollar kaufte **Lufthansa** einen Aktienanteil von 26,5 Prozent an der österreichischen Billigfluggesellschaft **Lauda Air**. Die deutsche Bundesregierung bekräftigte erneut ihre Absicht, ihren verbleibenden Anteil von 51

Prozent der Aktien an Lufthansa "so bald wie möglich" abzustoßen.

Die **China National Aviation Corporation (CNAC)**, eine Tochtergesellschaft der chinesischen Luftfahrtbehörde, und ein weiteres chinesisches Unternehmen, **China Travel Service Holdings**, übernehmen je 5 Prozent der Aktien an **Cathay Pacific**. Zusammen mit dem Anteil von **CITIC Pacific**, einem weiteren chinesischen Unternehmen, steigt damit der von Peking kontrollierte Aktienanteil auf 22,5 Prozent. In Hongkong wird der Kauf als weitere Schutzgarantie für die Geschäftsinteressen der Fluggesellschaft nach 1997 angesehen.

UAL, zwei Jahrzehnte lang treuer Boeing-Kunde, hat soeben bei Airbus Industrie in Toulouse Flugzeuge im Werte von 5 Mrd. US-Dollar bestellt. Niemand hatte



mit diesem Auftrag gerechnet. In einem Kommentar stellte die Londoner Wirtschaftszeitung **Financial Times** fest: "Die Order wirft eine wichtige Frage auf: Warum entschließt sich United plötzlich, Airbus-Maschinen im Werte von 5 Mrd. Dollar zu bestellen, nachdem sie erst im Februar ihr ganz auf Boeing ausgerichtetes Anschaffungsprogramm für den Zeitraum 1992 bis 1995 radikal gekürzt hat?" Eine Antwort ist möglicherweise die äußerst attraktive Finanzierung, doch sind auch andere Gründe denkbar. Die **Financial Times** weiter: "Abgesehen von den äußerst günstigen Bedingungen, die das europäische Konsortium bietet, möchte United mit der Entscheidung für Airbus und gegen Boeing offenbar das so dringend benötigte Wohlwollen der Europäer gewinnen." Durch Neuverhandlungen über seine bilateralen Vereinbarungen mit den USA versucht Frankreich, die Expansion der US-Fluggesellschaften auf dem französischen Markt zu begrenzen. Die französischen

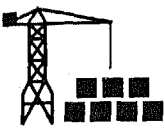
Gewerkschaften warnen außerdem, daß **UAL** angesichts der sich verschärfenden Gewerkschaftskampagne gegen den von der Fluggesellschaft geplanten Standort in Paris, an dem sie "staatenloses" Kabinenpersonal einstellen will (vergl. **ITF-Nachrichten** Juni/Juli 1992), auch auf etwa guten Willen von Seiten der französischen Regierung angewiesen ist.

In Frankreich fand am 30. Juni und 1. Juli ein 48stündiger Streik der Piloten und des Flugdeckpersonals bei **Air Inter** statt. Zu dem Streik hatten die Pilotengewerkschaft **SNPL** und die der ITF angeschlossene Gewerkschaft des Flugdeckpersonals **USPNT** aufgerufen, die zusammen 80 Prozent aller bei Air Inter beschäftigten Piloten vertreten. Vor dem Hintergrund des von der Air-France-Gruppe, zu der auch Air Inter gehört, in Erwägung gezogene Einsatzes von Maschinen der **Société D'Exploitation Aerospatiale (SEA)** an Air-Inter-Strecken fürchten die Piloten bei Air Inter um den Fortbestand von 800 Arbeitsplätzen. Zur Zeit läßt Air Inter 50 Prozent ihrer Tätigkeit von Vertragsunternehmen ausführen. Wenig später sah sich Air Inter erneut Streikdrohungen ausgesetzt - diesmal vom Personal der Fluggastabfertigung, das in der der ITF angeschlossenen **CFDT** organisiert ist und bessere Arbeitsbedingungen und Aufstiegsmöglichkeiten durchsetzen will.

Ein 24-Stunden-Streik der in der der ITF angeschlossenen **australischen** **Transport Workers' Union** organisierten Arbeitnehmer, die für das Auftanken von Flugzeugen zuständig sind, beeinträchtigte am 9. Juli den inländischen und internationalen Flugverkehr in Australien. Ausgelöst wurde der Streik durch einen Konflikt über neue Kollektivvertragsstrukturen und die angedrohte Einführung eines Streikverbots.

Nach der Privatisierung seiner Fluggesellschaften macht sich **Mexiko** nun auch an die Privatisierung der Flughäfen. Nach Angaben der Flughafengesellschaft steht der Flughafen von Tijuana an der Grenze zu den USA ganz oben auf der Verkaufsliste. Es existieren Pläne für den Bau eines neuen, die Grenze zwischen den USA und Mexiko übergreifenden Flughafens, in dem die Einrichtungen in Tijuana miteinbezogen werden sollen. Es wird an den Verkauf von Flughafenkonzessionen für die Dauer von 20 bis 30 Jahren gedacht. Ausländische Investoren sind willkommen.

Die ICAO hat einen weltweiten Verhaltenskodex für **computergestützte Buchungssysteme (CRS)** verabschiedet. Mit Hilfe dieses Kodex soll verhindert werden, daß die Fluggesellschaften, denen die CRS gehören, sich dadurch bei Flugbuchungen per Computer einen unlauteren Wettbewerbsvorteil verschaffen. Nach Angaben der ICAO enthält der Kodex Vorschriften, die den gleichberechtigten Zugang für alle Abonnenten und neutrale Bildschirmanzeigen gewährleisten sollen.



HAFENARBEITER

Gefahrgutvorschriften häufig mißachtet

Die Nichteinhaltung von Gefahrgutvorschriften kann ebenso leicht auf Unkenntnis wie auf den bewußten Versuch von seiten der Verloader zurückzuführen sein, den Inhalt ihrer Frachten zu verschleiern, um hohe Beförderungsgebühren zu vermeiden.

Diese Überzeugung gewinnt bei den für die Überwachung derartiger Vorschriften zuständigen Stellen immer mehr Anhänger und basiert auf Informationen, wie sie z. B. von den Teilnehmern an Sicherheitslehrgängen der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) weitergegeben werden.

Aufgrund von im Herbst 1990 in Belgien, den Niederlanden und dem Gebiet der alten Bundesrepublik Deutschland durchgeführten Untersuchungen gehen informierte Kreise davon aus, daß etwa 60 Prozent der Verloader gegen bestehende Vorschriften verstoßen. Die endgültigen Zahlen werden im Oktober auf der Sitzung des IMO-Unterausschusses für den Gefahrguttransport vorgelegt.

Falsche Kennzeichnung, fehlerhafte Frachtpapiere oder unangemessene Verpackung und Sicherung wurden als häufig auftretende Mängel nachgewiesen.

Vor allem das Personal an den Schnittstellen zwischen Schiene und Straße, in den Depots, in denen Containerladungen konsolidiert werden, und in Hafenbereichen muß mit den relevanten Frachtverordnungen vertraut sein. Eine vor kurzem von der britischen Gewerbeaufsicht und den Hafenbehörden veröffentlichte Broschüre mit dem Titel "Containerverpackungen" soll zumindest einige der Wissenslücken

stopfen.

Obwohl sie von der britischen Rechtslage ausgeht, ist die Broschüre "auch für jedes andere Land, das im Gefahrguttransport tätig ist, äußerst nützlich," erklärt Mike Compton, Gesundheits- und Sicherheitsberater der britischen Hafenvereinigung.

Compton erklärte, die vorgelegten Zahlen über Verstöße seien "... erschreckend, denn wozu gibt es denn die Gefahrgutvorschriften?"

Jeder einzelne an einer Stelle in der Transportkette beschäftigte Arbeitnehmer wird durch die Nichteinhaltung von Vorschriften, die seinem Schutz dienen sollen, gefährdet, fügte Compton hinzu.

Unterdessen hat die Hafenbehörde von Barcelona zumindest vorläufig die von Gefahrgütern ausgehenden Risiken erkannt.

In einem Schreiben an alle Empfänger und Verloader von Gefahrgutfrachten im Hafenbereich weist die Hafenbehörde darauf hin, daß in der Zeit vom 15. Juli bis zum 15. August eine vorherige Benachrichtigung der Hafenbehörde vorgeschrieben ist, bevor derartige Frachten in den Hafen einlaufen dürfen.

Anlaß für diese verschärfte Regelung ist offenbar die Tatsache, daß für die Dauer der Olympischen Spiele 1992 etwa 10.000 Personen auf Kreuzfahrtschiffen im Hafenbereich untergebracht werden sollen.

Britische Hafengesellschaft entzieht fünf Gewerkschaften die Anerkennung

Die britische Hafengesellschaft Associated British Ports (ABP) hat fünf Gewerkschaften ihrer Beschäftigten, darunter die britischen ITF-Gewerkschaften National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) und die Transport and General Workers' Union (TGWU), die Anerkennung entzogen.

Nach Meinung der RMT hofft die Hafengesellschaft, sich auf diese Weise der Forderungen von drei Hafenarbeitern in Southampton entledigen zu können. Das Urteil eines Arbeitsgerichts in diesem Fall wird für September erwartet.

Nach Angaben der ABP steht dieser Schritt im Zusammenhang mit der Tatsache, daß die Mehrzahl ihrer Mitarbeiter inzwischen auf der Grundlage individueller Verträge beschäftigt wird.

Neuer Name für türkische Transportarbeitergewerkschaft

Äußerst knapp - mit 109 zu 107 Stimmen - unterlag der bisherige Vorsitzende der türkischen Hafentarbeitergewerkschaft Likat-Is auf dem Gewerkschaftstag in Ankara am 10. und 11. Juli bei den Wahlen zum Vorsitzenden dem Spitzenkandidaten einer oppositionellen Gruppe in der Gewerkschaft. Anstelle von Melih Yilmaz, der 1989 in das Spitzenamt der Gewerkschaft aufstieg, übernimmt nun Hasan Bibir während der nächsten drei Jahre den Vorsitz.

Zu weiteren Mitgliedern des vierköpfigen Vorstands wählte der Kongreß Raif Kilic (Generalsekretär), Hasan Yuksekbar

(Finanzsekretär) und Erdinc Cakir (Bildungs-/Organisationssekretär). Die Besetzung der Gewerkschaftsämter war das beherrschende Thema der Beratungen auf der zweitägigen Sitzung, auf der auch eine Namensänderung der Gewerkschaft beschlossen wurde. Sie heißt von nun an Liman-Is (Hafentarbeitergewerkschaft).

Auf der Eröffnungsveranstaltung sprach der Stellvertretende ITF-Generalsekretär David Cockroft, der zusammen mit Kees Marges von der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV an dem Gewerkschaftskongreß teil-

nahm, zu den Delegierten. Er verwies auf die weltweit verbreiteten Angriffe der Hafentarbeitergeber und Regierungen auf die Rechte der Hafentarbeiter sowie die solidarische Unterstützung der der ITF angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften für Likat-Is in ihren Arbeitskonflikten bei den Unternehmen Limas und Toros. Im Anschluß an den Gewerkschaftstag führte Cockroft Gespräche mit der neuen Führungsspitze über die zunehmende internationale Unterstützung für die Gewerkschaft und eine stärkere Beteiligung der türkischen Hafentarbeiter an der Billigflaggenkampagne der ITF.

Streit um Frachtschlag im Hafen von Genua

Mit einer Einigung zwischen dem im Hafen von Genua tätigen Unternehmen Bruno Musso und der dortigen Hafengenossenschaft Compagnia Unica (CU) ist ein Ende des seit Monaten andauernden Konflikts in dem Hafen im Zusammenhang mit dem Frachtschlag durch nicht bei der Genossenschaft beschäftigte Arbeitnehmer in greifbarer Nähe gerückt.

An dem Konflikt beteiligt war die der ITF angeschlossene Hafentarbeitergewerkschaft FILT-CGIL. Die Hafentarbeiter hinderten das unter italienischer Flagge fahrende Schiff *Vento di Levante* mehrmals daran, seine Fracht am neuen privaten RoRo-Terminal in Genua zu löschen (vgl. ITF-Nachrichten Juni/Juli 1992).

Ende Juni verhinderten die Hafentarbeiter darüber hinaus das Beladen eines weiteren Schiffes, der *Via Ligure*, im neuen Voltri-Containerterminal.

Das Voltri-Terminal soll seinen Betrieb Anfang nächsten Jahres in vollem Umfang aufnehmen und will dabei auf eine Anerkennung der Gewerkschaft als Kollektivverhandlungspartner verzichten.

Die über die Reaktion der potentiellen Voltri-Kunden auf die Arbeitskonflikte beunruhigte italienische Regierung beschloß, hart durchzugreifen, und drohte mit dem Einsatz der Polizei gegen die streikenden Hafentarbeiter. Mit einer per Rundschreiben erlassenen Richtlinie unternahm Verkehrsminister Giancarlo Tesini erste Schritte in Richtung auf die Umsetzung eines Urteils des Europäischen Gerichtshofs gegen das Monopol der CU bei der Ausführung von Hafentarbeit. Das Rundschreiben verpflichtete die Unternehmen, Beschäftigte der CU bei der

Einstellung neuer Mitarbeiter bevorzugt zu berücksichtigen.

Um ihre Arbeitsplätze zu verteidigen, trat die Gewerkschaft in Verhandlungen mit Bruno Musso ein. Am 16. Juli konnte eine für eine Woche gültige Übergangsvereinbarung erzielt werden, die Musso die Benutzung des Hafens gestattete, solange

die Arbeit gleichmäßig unter seinen eigenen Mitarbeitern, Mitgliedern der CU und Beschäftigten der Hafenbehörde aufgeteilt würde.

Gespräche über Produktivitätsvorgeben schlossen sich an, und nun bestehen gute Aussichten auf den Abschluß eines ordentlichen Vertrages.

Urteil zugunsten der Docker von Tilbury

Am 9. Juli bestätigte ein Arbeitsgericht das Urteil einer niedrigeren Instanz, wonach 19 Hafentarbeiter im Londoner Hafen von Tilbury wegen gewerkschaftlicher Betätigung unrechtmäßig entlassen wurden.

Der Arbeitgeber, die Hafenbehörde von London (PLA), hatte gegen das vor einem Jahr ergangene ursprüngliche Urteil, in dem sie zur Wiedereinstellung der 1989 wegen ihrer gewerkschaftlichen Aktivitäten entlassenen Hafentarbeiter verpflichtet wurde (vgl. ITF-Nachrichten September 1991), Berufung eingelegt.

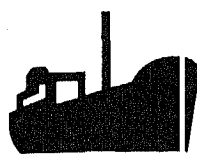
Die PLA legte Widerspruch gegen die Verurteilung wegen ungerechtfertigter Entlassung, die Wiedereinstellungsverfügung und die Berechnungsgrundlage für die Entschädigungszahlungen ein. Wegen Unklarheiten über die Berechnung eines Wochenlohnes wurde der Fall nun an ein anderes Arbeitsgericht weiterverwiesen. Es wird jedoch allgemein erwartet, daß die PLA nicht nur die Gerichtskosten übernehmen muß, sondern auch zur Zahlung von Entschädigungen in Höhe von 750.000 Pfund (etwa 1,4 Mio. US-Dollar) verpflichtet wird. Im vergangenen Monat hatte sie sich im Rahmen eines außergerichtlichen Vergleichs bereits zur Auszahlung von etwa 2 Mio. Dollar an eine zweite Gruppe von Hafentarbeitern aus Tilbury bereit erklärt (vgl. ITF-Nachrichten Juni/Juli 1992).

Nach Auffassung der PLA wird die Anfrage, die Hafentarbeiter wieder einzustellen, durch das im Juli ergangene Urteil wieder aufgehoben. Die britische Transport and General Workers' Union, die die Hafentarbeiter vertritt, stellte, nachdem sie die Bestätigung des ursprünglichen Urteils grundsätzlich begrüßt hatte, Antrag auf Berufung.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

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	Sektionskonferenz Straßentransport	Yokohama (Japan)
- 2. Oktober		
5.-7. Oktober	Konferenz der Hafentarbeiter aus Asien und dem pazifischen Raum	Yokohama (Japan)
16. Oktober	Rheinschiffahrtsausschuß	Straßburg (Frankreich)
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



80.000 Dollar Entschädigung für verletzten Seemann

Dank der Anstrengungen der ITF und ihres deutschen Inspektors Ulf Christiansen konnte ein verletzter indonesischer Matrose am 6. August mit einer Entschädigung in der Tasche in seine Heimat zurückfliegen.

Die Geschichte begann am 14. Januar 1991 in Oldenburg (Bundesrepublik Deutschland), als sich Marah Hasayangan, ein indonesischer Vollmatrose an Bord des unter der Flagge von Antigua fahrenden Küstenmotorschiffes *MS Melly* (494 BRT), bei einem Sturz in die Ladeluke des Schiffes beide Fersenbeine brach.

Als er vier Wochen später aus dem Krankenhaus entlassen wurde, war Hasayangan völlig auf sich selbst gestellt - der Reeder der *Melly* stellte alle Zahlungen an ihn ein.

Nachdem ihm im Juni 1991 das Geld ausgegangen war, bat er den Hamburger ITF-Inspektor Ulf Christiansen um Hilfe. Christiansen besorgte ihm eine Unterkunft im Seeleuteheim der Deutschen Seemannsmission in Hamburg - die Unterbringungskosten wurden vom Hamburger Sozialamt vorgestreckt - und konnte die örtliche Agentur der Reeder dazu bewegen, die ärztlichen Behandlungskosten des Seemanns aus der Versicherung des Schiffes zu bezahlen.

es zu bezahlen.

Trotz regelmäßiger ambulanter Behandlung verbesserte sich der Gesundheitszustand Hasayangans im Laufe der nächsten neun Monate nur sehr langsam, was den Reeder, der für sämtliche Behandlungskosten aufkommen mußte, natürlich ärgerte.

Daher bemühte sich der Reeder um den Nachweis, daß eine weitere Behandlung Hasayangans überflüssig sei und er in seine Heimat ausgewiesen werden könne, womit die finanziellen Verpflichtungen des Reeders beendet gewesen wären.

Der Hamburger Vertreter der Versicherung des Schiffes gab ein medizinisches Gutachten in Auftrag, das im Juni diesen Jahres bestätigte, eine weitere Behandlung Hasayangans in der Bundesrepublik sei nicht erforderlich, obwohl er noch immer nur an Krücken gehen konnte.

Allerdings waren sich die Ärzte in der Auffassung einig, daß der Seemann eine bleibende Behinderung davongetragen habe und nicht mehr in seinen Beruf als Matrose zurückkehren können werde.

Mit diesem Gutachten in der Hand traf der Hamburger Versicherungsvertreter die Vorbereitungen für den Rückflug des Seemanns in seine Heimat, den er nur wenige Stunden vor dem geplanten Abflug

von diesem Vorhaben unterrichtete.

Aber er hatte wohl nicht an die ITF gedacht, die von Anfang an darauf bestanden hatte, daß der Reeder zunächst eine ganze Reihe von Rechnungen zu begleichen habe.

Die ITF forderte vom Reeder die Einhaltung seiner vertraglichen Verpflichtung zur Zahlung einer Entschädigung an den Seemann wegen seiner schwerwiegenden Verletzung. Sie forderte ihn ferner auf, für die Unterbringungskosten des Seemanns aufzukommen.

Bald wurde deutlich, daß weder Reeder noch Versicherung zu einer außergerichtlichen Einigung bereit waren. Daher wurde die *Melly* unter ihrem Kapitän und Reeder Gerhard Adam am 25. Juni 1992 in Rotterdam arrestiert. Die Arrestierung wurde aufgehoben, nachdem der für Hasayangan tätige Rotterdamer Rechtsanwalt André Beker am 6. Juli die Summe von 80.000 US-Dollar entgegengenommen hatte.

Hasayangans Rückflug wurde mit Hilfe des niederländischen Inspektors Gert-Jan Harmsen organisiert, der schon während der gesamten Aktion als Verbindungsmann zwischen Hamburg, Rotterdam und London behilflich gewesen war.

GMDSS: Gefährliche Lücken im System

Sechs Monate nach Inbetriebnahme des Weltweiten Notruf- und Sicherheitssystems für die Schifffahrt (GMDSS) ist das weltweite Netz von Küstenstationen, über das lebenswichtige Wetter- und Schifffahrtswarnungen sowie Informationen für Such- und Rettungsaktionen an die Welt-schifffahrt weitergeleitet werden sollen, noch immer nicht vollständig.

Als das System am 1. Februar den Betrieb aufnahm, waren nur zwei der 15 geplanten Küstenstationen funktionstüchtig. Obwohl seither eine Reihe neuer Stationen dazugekommen sind, steht fest, daß eine ganze Reihe davon noch über längere Zeit nicht betriebsbereit sein werden, was große und potentiell gefährliche Lücken in ein als weltweites Sicherheitsnetz (SafetyNET) geplantes Informationssystem reißt.

Einige wenige nationale Schifffahrtsämter versuchen, diese Lücken zu schließen, indem sie ihre eigenen Informationsbulletins zur Schifffahrtssicherheit über die Küstenstationen anderer Länder senden.

Die Weltorganisation für Meteorologie bietet für die Übergangszeit ein Wetterwarnsystem an, und die Internationale Hydrographische Organisation (IHO) hofft, ein vergleichbares System auch für Schifffahrtswarnungen aufbauen zu können. Wegen mangelnder internationaler Koordinierung bleiben jedoch nach Angaben des Vorsitzenden des SafetyNET-Gremiums die Such- und Rettungsinformationen das schwächste Glied der Kette.

Die Verzögerungen beim Aufbau eines weltweiten Netzes können nach Meinung der Schifffahrtsgewerkschaften zu einer Schifffahrtskatastrophe führen. Deshalb

werden sie die Länder, die den GMDSS-Vertrag ratifiziert haben, unter Druck setzen, unverzüglich Küstenstationen einzurichten.

Unterdessen beklagte sich die Internationale Schifffahrtskammer, die die Reeder und Betreiber etwa der Hälfte der Welttonnage vertritt, gegenüber der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO), für den Betrieb des GMDSS verantwortlich, über die Mängel.

Die IMO gibt zu, daß die über INMARSAT angebotenen Sicherheitsdienste eigentlich vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Systems an zur Verfügung stehen sollten, erklärte jedoch, inzwischen sei die Anzahl der Stationen "ausreichend", eine Behauptung, der sich die Seeleute wohl kaum anschließen können.

Deutsche Nationalflotte schrumpft

Schwere Zeiten für die **bundesdeutsche Handelsflotte**: Die Zahl der unter bundesdeutscher Flagge fahrenden Schiffe sank neuesten Angaben zufolge während der ersten sechs Monate des Jahres 1992 um 46, während sich die Ausflaggungstendenz nach einer kurzfristigen Abschwächung



1989 und 1990 im Anschluß an die Einrichtung des bundesdeutschen Zweitregisters ISR wieder beschleunigt. Am 1. Juli waren in der Bundesrepublik 342 Schiffe mit 4.351 Mio. BRT registriert, gegenüber 388 Schiffen mit 4.608 Mio. BRT zu Jahresbeginn. Im Gegensatz zum Trend der beiden vorangegangenen Jahre haben 41 Schiffe deutscher Reeder mit 393.000 BRT seit Anfang des Jahres das bundesdeutsche Register verlassen; 16 der 22 von deutschen Reedern während des gleichen Zeitraums in Auftrag gegebenen Schiffsneubauten sind für ausländische Flaggen bestimmt. Der Rückgang der ostdeutschen Flotte bedeutet, daß mehr unter Nationalflagge fahrende Schiffe ins Ausland verkauft werden: In den vergangenen sechs Monate waren es 52. In dem Bemühen, die Tendenz umzukehren, gab Bundesverkehrsminister Günther Krause vor kurzem die Verlängerung der an Alter und Wert der Schiffe gebundenen Finanzhilfen über den ursprünglich vorgesehenen Auslauftermin zum Jahresende 1992 hinaus bekannt.

Die Billigflagge von **Honduras** ernannte Anfang vergangenen Jahres ihre ersten Inspektoren - ein angesichts ihrer horrenden Unfallzahlen längst überfälliger Schritt. Einer der Inspektoren ist in Miami tätig, wo unseren Informationen zufolge die Zahl der unter honduranischer Flagge fahrende Schiffe im dortigen Hafen erheblich zurückgegangen ist. Eine Reihe von Schiffsverwaltern sind offensichtlich alles andere als erfreut über die Tätigkeit der Inspektoren - ein Manager beschuldigte sie

der "Erpressung im Auftrag des Militärs". (Das Register von Honduras ist das einzige Register der Welt, das von der Marine verwaltet wird.) Bleibt abzuwarten, ob Honduras irgendwelche Schiffe wegen schlechter Sicherheitsbedingungen aus seinem Register streichen wird - dies ist bisher, soweit wir wissen, noch nicht vorgekommen. Jüngsten Statistiken zufolge kann das Register noch immer Zuwächse verzeichnen: Im vergangenen Jahre wurden 55 neue Schiffe aufgenommen.

Selbst die größten Reedereien der Welt lassen sich bei der Wahl einer Flagge für ihre neuen Schiffe häufig vor allem von der Kostenfrage leiten. Dies scheint auf jeden Fall der Beweggrund für die in **Hongkong** ansässige World-Wide Shipping Agency gewesen zu sein, die sechs neuen VLCCs, die derzeit in ihrem Auftrag von einer südkoreanischen Werft gebaut werden, statt in der britischen Kronkolonie in Panama registrieren zu lassen. Nach Angaben des Vorsitzenden von World-Wide, Dr. Helmut Sohmen, würde die Erfüllung der Registrierungs Vorschriften in Hongkong zusätzliche Kosten in Höhe von 31.806 US-Dollar pro Schiff verursachen. Diesen Preis ist World-Wide offenbar nicht zu zahlen bereit.

Das Ende Juli in Vilnius unterzeichnete erste Schiffsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und **Litauen** bildet die Rechtsgrundlage für den Betrieb der Eisenbahnfähre über die Ostsee zwischen der ostdeutschen Insel Rügen und dem litauischen Hafen Klaipeda, den die Deutschen gerne ausbauen würden.

Es ist erstaunlich, wie lange manche Billigflaggen brauchen, bis sie die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe einmal inspizieren. Es sei nur noch "eine Frage von Wochen oder Monaten", bis **Malta** über eigene Schiffsinspektoren verfügen werde, erklärte Schiffsminister Francis Zammit Dimech. Vor kurzem richtete der Inselstaat eine Schiffsbehörde ein, deren technische Abteilung mit dieser Aufgabe betraut sein wird - zur Zeit verfügt sie über zwei Mitarbeiter, geht aber davon aus, daß sie ihren Personalbestand bis Anfang 1993 um weitere zehn Personen aufstocken kann. Der Minister erklärte allerdings, die Planungen befänden sich noch in der Anfangsphase, und eine endgültige Entscheidung über den Aufgabenbereich der Inspektoren stehe noch aus. Weitere Maßnahmen zur Aufbesserung des Flaggenimage sind geplant.

Lohnleichheit für norwegische Ölplattformen

Mit vereinten Kräften wollen sich die der IFF angeschlossene norwegische Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Ölindustrie (Nofep) und die Ölplattformbetreiber gegen die von der Regierung geplante Aufhebung der Steuervergünstigungen für die Beschäftigten auf den Bohrbock nach den mobilen Wohnunterkünften vor der norwegischen Küste wehren.

Als Gegenleistung erklärte sich Nofep zum Verzicht auf eine 10-prozentige Lohnerhöhung als Ausgleich für den möglichen Verlust der Steuervergünstigungen für ihre Mitglieder bereit, die im vergangenen Monat Anlaß für einen eintägigen Streik auf 20 Plattformen und Einheiten war.

In ihrem Aufreiß zur Beendigung der Arbeitskampfmaßnahmen gab die Gewerkschaft die Einzelheiten eines mit den Arbeitgebern vereinbarten Leistungspakets bekannt, durch das die Gehälter und anderen Bedingungen der betroffenen Arbeitnehmer an die der Beschäftigten auf fest verankerten Bohrbockrichtungen angeglichen werden sollen.

Hierzu gehören eine Anhebung der Bezahlung um 3,1 Prozent ab 1. Juli, eine Aufbesserung der Schichtzulagen des Urlaubsgeldes und der Zulagen für den Bereitschaftsdienst ab 1. Januar 1993 sowie neue Rentenregelungen.

Im Rahmen ihrer Bemühungen um eine Angleichung der Bezahlung wollen Arbeitgeber, Gewerkschaft und unabhängige Vertreter einen Bericht über die wirtschaftlichen Faktoren im Bereich der mobilen Offshore-Einrichtungen erarbeiten.

Zehn Jahre Hafenstaatenkontrolle

Während der ersten zehn Jahre seit Inkrafttreten der gemeinsamen Absichtserklärung der europäischen Hafenstaatenkontrolle mußten die Reeder unternehmerischer Schiffe aufgrund des Eingreifens der Hafenstaatenkontrolle Einnahmeeinbußen in Höhe von 115 Mio. US-Dollar hinnehmen. Dies gab der Ausschuß der Hafenstaatenkontrolle auf einer Sitzung in Helsinki bekannt, die die seit Unterzeichnung der gemeinsamen Absichtserklärung im Jahre 1982 in Paris erzielten Fortschritt prüfte.

Im Laufe der vergangenen zehn Jahre wurden insgesamt 116.000 Inspektionen auf 87.000 Schiffen durchgeführt. Während dieses Zeitraums wurden knapp 4.000 Schiffe festgehalten.

Bemannung der *Energy* in Chittagong gestrandet

Sechzehn polnische Besatzungsmitglieder an Bord des unter der Flagge der Bahamas fahrenden VLCC *Energy* berichteten der ITF im vergangenen Monat, ihr Schiff werde seit dem Löschen seiner Fracht Anfang Mai in Bangladesch festgehalten. So lange hätten sie auch keine Heuern mehr bekommen. Die *Energy* wurde bis vergangenen Monat von der in finanzielle Schwierigkeiten geratenen Schiffahrtsgesellschaft Stamford Tankers betrieben, deren Schiffe *Charger*, *Empress* und *Challenger* alte Bekannte der ITF sind (vergl. ITF-Nachrichten April sowie Juni/Juli 1992). Der Tanker liegt vor Chittagong, wo er von der Bangladesh Petroleum Company unmittelbar nach Abschluß des Entladevorgangs arretiert worden war. Seither wurde das Schiff nach Angaben der Bemannung mindestens fünfmal arretiert, darunter auch von der Bemannungsagentur Eurocrewing in Piräus, die die polnische Bemannung über ihre Niederlassung in Warschau bereitgestellt hatte. Die Forderungen gegen die *Energy* belaufen sich auf insgesamt mehrere Millionen Dollar. Zusätzlich zu den finanziellen Schwierigkeiten ihrer früheren Betreiber wird die *Energy* auch von ernstzunehmenden technischen Problemen heimgesucht. Bereits bevor sie im Februar den Persischen Golf mit Kurs auf Chittagong verlassen hatte, hatte ihr früherer Kapitän das Schiff als nicht seetüchtig gemeldet. Die Probleme erwiesen sich als so schwerwiegend, daß die Fahrt, die normalerweise wenig mehr als eine Woche dauern sollte, über einen Monat in Anspruch nahm. Nachdem sie seit drei Monaten praktisch gestrandet sind, leiden die Seeleute an Bord der *Energy* unter erheblichen Härten. Einmal mußten bereits die Hilfsmotoren stillgelegt werden, weil kein Geld für Dieseltreibstoff mehr vorhanden war. In einem Hilferuf drohte der Kapitän, daß die Bemannung das Schiff verlassen müsse, da sie die Generatoren schon seit zwei Tagen nicht mehr betreiben könne. Danach wurden die Treibstofflieferungen an das Schiff wiederaufgenommen, doch sie reichten lediglich für zwei Wochen. Im Augenblick ist dort unten die Zeit der Monsune, und die Bemannung schaudert bei dem Gedanken, daß das Schiff in einem Sturm hilflos ohne Treibstoff für die Maschinen aufs Meer getrieben werden könnte. Die Bedingungen an Bord der *Energy* verschlechtern sich zusehends: Es gibt kaum frisches Wasser, und die Lebensmittelversorgung ist alles andere als gut. Auch die Sicherheit des Schiffes ist gefährdet: Es ist nicht frei von Gasen, und das Funkgerät ist defekt. Die persönliche Sicherheit der Bemannung ist durch Piratenüberfälle bedroht. Die Bemannungsagentur Eurocrewing in Warschau, die seit Anfang dieses Jahres die Heuern der Bemannung vorlegte, bemüht sich unterdessen um die Erstattung dieser Ausgaben. Kurz vor Redak-

tionsschluß erreichte uns ein zweites Telex der Bemannung, in der sie sich für ihr langes Schweigen entschuldigte, doch das Schiff sei wieder einmal ohne Strom gewesen und ein Versuch, von Bord zu gehen, sei gescheitert. Inzwischen hat sich der eigentliche Eigentümer der *Energy*, die Concord Bank in Connecticut, offensichtlich bereit erklärt, alle bis zum 29. Juli ausstehenden Heuern auszuführen und das Schiff mit Lebensmitteln zu versorgen. Wenn notwendige Reparaturen ausgeführt sind, hofft das Schiff seine Fahrt nach Singapur fortsetzen zu können, wo die Bemannung ausgezahlt werden soll. Wir werden über die weiteren Entwicklungen berichten.

des für das Schiff unterzeichneten Vertrages waren nicht eingehalten worden. Christiansen veranschlagte den Betrag, den die Reeder der Bemannung schulden, auf insgesamt 240.000 US-Dollar. Als erste Rate zahlten die Reeder inzwischen die Summe von 50.000 US-Dollar an die Bemannung aus und sagten die Auszahlung weiterer 50.000 US-Dollar so bald wie möglich zu. Aber die Bemannung war nicht nur unterbezahlt, auch die Lebensbedingungen an Bord der *Laurissa* waren erschreckend. Toiletten und Waschräume auf dem Schiff waren in erbärmlichem Zustand, die Dusche bestand aus einem Schlauch, und die Kombüse war völlig heruntergekommen -



Erfreulichere Nachrichten erreichten uns von der russischen Bemannung an Bord der ebenfalls unter der Flagge der Bahamas fahrenden *Pacific Dawn*, die nach einer ereignisreichen Fahrt von New Orleans, auf der sie acht Motorschäden erlitt, inzwischen in New York angekommen ist. Dort konnte ITF-Inspektor Spiro Varras bereits die Auszahlung eines Vorschusses in Höhe von 40.000 US-Dollar auf die Heuerforderungen der Bemannung in Höhe von insgesamt 60.000 US-Dollar durchsetzen. Sieben Offiziere und Mannschaftsdienstgrade wurden nach Auszahlung eines Betrags von insgesamt 17.800 US-Dollar inzwischen in ihre Heimat zurückgeschafft.

Wegen des letzten in einer langen Reihe von Maschinenschäden lag die unter Singapur-Flagge fahrende *MS Laurissa* (9.799 BRT) mehrere Tage in der Deutschen Bucht, bevor sie schließlich Anfang Juli im norddeutschen Hafen Hamburg einlief. Bei einer Routineinspektion an Bord stellte ITF-Inspektor Ulf Christiansen fest, daß die 24köpfige chinesische Besatzung keine Überstundenbezahlung erhalten hatte, seit sie im vergangenen Oktober an Bord gekommen war. Der Kapitän hatte keine Aufzeichnungen über die Überstunden geführt, und auch andere Bestimmungen

Ausrüstung und Herd vergammelt und verrostet. Um die Sache noch schlimmer zu machen, war auch der Maschinenraum in einem desolaten Zustand. Die Bemannung berichtete von 14 Maschinenschäden während der vergangenen Monate. Christiansen erklärte, er wolle sich gar nicht vorstellen, was passiert wäre, wenn die Maschine auf der Elbe ausgefallen wäre: "Das hätte leicht zu einer Kollision führen können," erklärte er gegenüber dem *Hamburger Abendblatt*, das in seiner Ausgabe vom 3. Juli ausführlich über den Fall berichtete. Angesichts der fast endlosen Mängelliste, die unter anderem defekte Feuerlöscher und kaputte Rohrleitungen und Leckagen im ganzen Schiff umfaßte, sowie der völligen Vernachlässigung von Sicherheit und Wohlergehen der Bemannung (Ölfässer waren im Proviantvorräum verstaubt, Gasflaschen befanden sich frei an Deck), war Christiansen überrascht, daß die Papiere des Frachters in Ordnung waren. Von Christiansen mit den Vorwürfen konfrontiert, erklärten die Charterer, das Schiff sei vor der Unterzeichnung der Charter von einem ihrer Mitarbeiter besichtigt worden, dem jedoch nichts aufgefallen sei. Inzwischen wurde die Charter beendet, aller-

Forts. auf Seite 18

Mahart in Konflikt mit ungarischer Seeleutegewerkschaft

Die ungarische Schiffahrtsgesellschaft Mahart befindet sich auf Konfrontationskurs zu der der ITF angeschlossenen ungarischen Seeleutegewerkschaft Magyar Tengerész Szakszervezet (MTSz), der ersten osteuropäischen Gewerkschaft, die der ITF kurz nach ihrer Gründung im Jahre 1990 beitrug.

Durch starken und nach Meinung der MTSz gesetzeswidrigen Druck auf die Mitglieder der Gewerkschaft versucht Mahart diese zum "freiwilligen" Ausscheiden aus dem Unternehmen zu bewegen.

Die MTSz rät ihren Mitgliedern, sich weder von den Drohungen des Unternehmens noch von den angebotenen Anreizen beeindrucken zu lassen, da Arbeitsplätze knapp sind und Arbeitnehmer, die selbst gekündigt haben, keinen Anspruch auf Arbeitslosenunterstützung genießen.

Verärgert über das Scheitern seiner Bemühungen um eine Reduzierung des Personalbestands versucht das Unternehmen nun, die Gewerkschaft zu zerschlagen, indem es sich weigert, mit ihr zu verhandeln, und ihre Mitglieder zur Gründung neuer und hoffentlich entgegenkommender Gewerkschaften auffordert.

Dies war die Botschaft großformatiger Anzeigen in einer auflagenstarken Tageszeitung, in denen Mahart seinen Mitarbeitern mitteilte, daß man nicht länger zu Verhandlungen mit ihren gewählten Vertretern bereit sei. Darüber hinaus gab Mahart seine Absicht bekannt, die Spitzenfunktionäre der MTSz wegen angeblichem geschäftsschädigendem Verhalten der Gewerkschaft auf Schadensersatz zu verklä-

gen.

Nach Überzeugung der MTSz hätte die Unternehmensleitung von Mahart diesen Angriff auf die Gewerkschaft niemals ohne das stillschweigende Einverständnis der Regierung und der zuständigen Ministerien gestartet. Die Gewerkschaft reichte bei der zuständigen nationalen Behörde Beschwerde ein und hofft nun auf die Unterstützung der Seeleutegewerkschaften aus aller Welt.

In einem Schreiben an den ungarischen Ministerpräsidenten Jozsef Antall sowie die Minister für Verkehr und Privatisierung bezichtigte der europäische ITF-Vi-

zepräsident Eike Eulen, dessen eigene Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) die deutsche Seeleute organisiert, das Unternehmen einer eklatanten Verletzung der gerade wiederhergestellten Gewerkschaftsrechte. Eulen forderte alle drei Regierungsmitglieder auf, dafür Sorge zu tragen, daß der ungarischen Seeleutegewerkschaft die Vertretung der Interessen ihrer Mitglieder ermöglicht wird. Außerdem schickte er Solidaritätsbotschaften an die MTSz ebenso wie die Demokratische Liga Unabhängiger Gewerkschaften, der die MTSz angehört.

Deutschland fördert Küstenschiffahrt

In einem neuen Gesamtverkehrswegeplan der Bundesrepublik Deutschland wird erstmals auch die Küstenschiffahrt berücksichtigt.

Bei der Erarbeitung eines ausgewogenen Verkehrswegeplans ließ sich die Regierung eigenen Angaben zufolge vor allem auch von umweltpolitischen Überlegungen leiten.

Die Vorschläge, die dem Deutschen Bundestag demnächst vorgelegt werden sollen, lassen die Küstenschiffahrt zu einem Zeitpunkt, zu dem die Nachfrage nach Beförderungskapazitäten rasch ansteigt, in äußerst günstigem Licht erscheinen: Die Wachstumsprognosen für den Schienenverkehr und die Binnenschiffahrt in der Bundesrepublik belaufen sich auf 55 bzw. 84 Prozent.

Der verkehrspolitische Sprecher des Bundestages, Dirk Fischer, sprach von einer möglichen Gewichtsverschiebung zugunsten der Küstenschiffahrt um 8 bis 10 Prozent auf nationaler Ebene und möglicherweise gar um 35 Prozent im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft.

... Endurance Sea von der Besatzung arrestiert

Forts. von Seite 17

dinge mehr aus Sorge über die zehntägige Verspätung, mit der die *Laurissa* in Hamburg eingelaufen sei und die die Kunden verprellen könne, als wegen ihres gefährlichen Zustands. Auch die Hamburger Agentur wies lediglich darauf hin, daß die Papiere des Schiffes in Ordnung seien, und erklärte, man fordere doch auch nicht die Stilllegung eines Autos, wenn es noch TÜV habe. Dieser Standpunkt wurde allerdings von der Hafenbehörde nicht geteilt. Nachdem sie von Christiansen eingeschaltet worden war, verhängte sie ein Auslaufver-

bot gegen die *Laurissa*, bis alle Mängel behoben seien. Dieses wurde später vorläufig aufgehoben, damit das Schiff nach Polen fahren könne, wo es sich im Augenblick zu Überholungsarbeiten im Trockendock befindet.

In einem letzten verzweifelten Versuch, ihren pakistanischen Reeder doch noch zur Begleichung ihrer Forderungen zu zwingen, hat sich die gestrandete Besatzung der unter liberianischer Flagge fahrenden *Endurance Sea* nun dazu entschlossen, das Schiff zu arrestieren (vergl. ITF-Nachricht-

ten Juni/Juli 1992). Obwohl von der ITF mehrfach dazu aufgefordert, hat das Unternehmen - Terra Marine Agencies in Karatschi - der Besatzung weder Geld geschickt noch sonst irgendetwas unternommen, um den Seeleuten in ihrer schwierigen Situation zu helfen, die ohne auch nur die wichtigsten Lebensmittel in Chittagong (Bangladesch) festsitzen. Die ITF hilft unterdessen mit Lebensmitteln und Treibstofflieferungen aus, was sie aber nicht daran hindert, die Reeder auch weiterhin dazu zu drängen, ihren Verpflichtungen gegenüber der Besatzung nachzukommen.

Keine Einigung über Walfangquoten

Zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen den Befürwortern eines fast völligen Verbots des kommerziellen Walfangs und den Vertretern der Länder, deren Fischer davon leben, kam es auf der 44. Jahresversammlung der Internationalen Walfangkommission (IWC), die in der Woche vom 29. Juni bis zum 3. Juli diesen Jahres in Glasgow (Schottland) stattfand.

Nach einer Woche erbittert und manchmal in grobem Ton geführter Debatten konnten die 37 Mitgliedstaaten der IWC sich nicht auf eine gemeinsame Position einigen.

Die Beratungen konzentrierten sich auf die geplante Einführung eines überarbeiteten Bewirtschaftungsverfahrens, in dessen Rahmen den Walfang betreibenden Nationen unter der Vermehrungsrate der Wale liegende Fangquoten zugeteilt werden sollten.

Der britische Fischereiminister John Gummer eröffnete die Sitzung mit einer umstrittenen Ansprache, in der er den Walfang als "barbarisch" bezeichnete und sich für eine Ausweitung des Zuständigkeitsbereichs der IWC auch auf kleine Meeressäuger (Delphine und Tümmler) einsetzte.

Gummer erklärte, Großbritannien werde eine Rückkehr zum kommerziellen Walfang erst dann befürworten, wenn es davon überzeugt sei, daß die Walbestände nicht gefährdet seien, alle Probleme hinsichtlich der praktischen Anwendung des überarbeiteten Bewirtschaftungsverfahrens gelöst und alle Fragen in bezug auf humane Tötungsmethoden geklärt seien.

Nach einem sechsjährigen Moratorium sind viele traditionelle Walfangnationen, z. B. Norwegen und Japan, der Meinung, daß sich die Walbestände ausreichend erholt haben, um den kommerziellen Walfängern gleichbleibende Erträge zu garantieren.

In seiner einführenden Erklärung kündigte das norwegische Kommissionsmitglied Jan Arvesen an, falls bis 1993 keine Einigung in der Quotenfrage erzielt worden sei, werde Norwegen einseitig eine Quote für sich festlegen.

Außerdem erklärte Norwegen seine Absicht, in diesem Jahr im Rahmen einer Bestimmung des 1986 verabschiedeten Moratoriums, die den Walfang zu wissenschaftlichen Zwecken erlaubt, 110 Zwergwale zu fangen.

Die Norweger wollen die Ernährungsweise der Wale erforschen - Wale verzehren riesige Mengen von Fisch, was nicht ohne Folgen für die norwegischen Fischbestände bleibt. Im Rahmen der Wissenschaftsklausel fängt Japan zur Zeit 300 Tiere im Jahr.

Nachdem 17 Walfanggegner die Position Norwegens in einer Erklärung verurteilt hatten, erregte der Austritt Islands aus der IWC gegen Ende des ersten Sitzungstages erneut die Gemüter.

Island stellte die Tätigkeit der IWC in Frage und erklärte, sich statt dessen in der international nicht anerkannten Nordatlantischen Kommission für Meeressäugtiere engagieren zu wollen. Der IWC warf das isländische Mitglied Gudmundur Eiriksson vor, wissenschaftliche Erkenntnisse nicht ausreichend zu berücksichtigen.

Auch die japanischen Delegierten zeigten sich über das Niveau der Beratungen und das Scheitern der Suche nach einem konstruktiven Ausweg enttäuscht. Japan versuchte die IWC-Nationen für die Verabschiedung einer Ad-Hoc-Quote von 50 Zwergwalen zu gewinnen, wurde jedoch überstimmt.

Der Status des Schutzgebiets im Indischen Ozean, bereits 1989 um drei Jahre verlängert, wurde um weitere zehn Jahre ausgedehnt. Ein französischer Vorschlag, die gesamte Antarktis zum Walschutzgebiet zu erklären, wurde allerdings wegen mangelnder Unterstützung von der Tagesordnung gestrichen. Statt dessen wurde eine Arbeitsgruppe für kleine Meeressäuger eingerichtet.

Am letzten Tag der Sitzung wurde eine von den Walfanggegnern unterstützte Entscheidung zu dem überarbeiteten Bewirtschaftungsverfahren verabschiedet. Darin wird ein Verzicht auf die Festsetzung von Fangquoten gefordert, bis die letzten Aspekte des Programms (z. B. Mindestanforderungen an die gesammelten Daten und die Erarbeitung eines wirksamen Überwachungssystems) geklärt sind.

Die Walfangnationen waren über die sentimentale Haltung derer frustriert, die keinerlei geschäftliche Interessen mit dem Walfang verbinden. Sie hatten dem Moratorium (das ursprünglich bis 1990 gelten sollte) 1986 unter der Voraussetzung zugestimmt, daß unterdessen angemessene Verfahren zur Bewirtschaftung der Walbestände erarbeitet würden. Angesichts der Tatsache, daß keine Einigung erzielt wer-

den kann, und der Haltung der Walfanggegner, die offensichtlich nur daran interessiert sind, einer Einigung ständig neue Hindernisse in den Weg zu legen, ist die Situation in den Augen der Walfang betreibenden Nationen mittlerweile ausweglos.

Vertreter der der ITF angeschlossenen All-Japanischen Seeleutegewerkschaft (JSU), die neben Seeleuten auch Fischer vertritt, machten ihre Position unmißverständlich deutlich.

In einem auf der Sitzung vorgelegten Positionspapier erklärte die JSU, die eigentliche Lösung könne nur in einer gerechten Entscheidung auf der Grundlage einer rationalen wissenschaftlichen Diskussion und internationaler Zusammenarbeit liegen. Sich ohne ausreichende Begründung dem Walfang zu widersetzen, widerspreche dem Geist der IWC. Die Gewerkschaft erwäge daher, ihre Regierung zu einem Verbot der Einfuhr von Meeresprodukten aus und zur Einstellung jeder Form von Wirtschaftshilfe für Länder, die sich so verhielten, aufzufordern. Außerdem werde sich die JSU möglicherweise gezwungen sehen, sich für einen Austritt Japans aus der IWC und die Gründung eines echten internationalen Gremiums der Walfang betreibenden Nationen einzusetzen.

Es gibt zu denken, daß ausgerechnet Großbritannien und die USA, deren Glaubwürdigkeit als Umweltfreunde auf dem UNO-Umweltgipfel in Rio im Mai erheblichen Schaden litt, so großen Einfluß in der Anti-Walfangkampagne genießen. Man kann sich nur schwer des Verdachts erwehren, daß dies für diese Länder vor allem ein Mittel zum Stimmenfang ist - und noch dazu ein billiges, da sie sowieso keinen Walfang betreiben. Norwegen und Japan andererseits müssen ihre grüne Gesinnung nach dem Gipfel in Rio nicht erst unter Beweis stellen.

Tatsache ist, daß heute im Atlantik etwa 760.000 Wale und im nordöstlichen Atlantik, in norwegischen Gewässern und in der Barentssee etwa 136.000 Wale leben. Solange die Walbestände erhalten bleiben (und keiner Walfang betreibenden Nation ist an einer Ausrottung der Wale gelegen), gibt es keinen Grund, weshalb es den Fischern in den traditionell Walfang betreibenden Nationen nicht gestattet sein sollte, auf diese Weise ihren Lebensunterhalt zu verdienen.



FREMDENERKEHRSDIENST

ITF-Arbeitsgruppe Fremdenführer fordert europäischen Ordnungsrahmen

Auf einer Sitzung am 3. Juli in London beschloß die ITF-Arbeitsgruppe Fremdenführer, sich gemeinsam für europaweit geltende berufliche Qualifikationen und eine Anerkennung ihres Berufsbilds einzusetzen.

Insgesamt elf Delegierte, die die Internationale der Privatangestellten (FIET), die Internationale der Gewerkschaften im Bereich Lebensmittel und Verpflegung (IUL) sowie Fremdenverkehrsgewerkschaften der ITF, der FIET und der IUL in Ungarn, Italien, Spanien und Großbritannien vertraten, nahmen an der Sitzung teil.

Die FremdenführerInnen (oder OrtsführerInnen, wie sie in Spanien heißen) sind darüber beunruhigt, daß unqualifizierte ArbeitnehmerInnen in zunehmender Zahl in ihren Tätigkeitsbereich - die Erläuterung von Sehenswürdigkeiten und Orten für Touristen - eindringen. ReisebegleiterInnen und ReiseleiterInnen

mit begrenzten Kenntnissen der örtlichen Gegebenheiten werden von den Reiseunternehmen als billige Alternative eingesetzt.

In vielen Ländern mit einer langen Tourismustradition durchlaufen die Fremdenführer und Fremdenführerinnen eine intensiven Ausbildung als Vorbereitung auf ihren Beruf. In den meisten dieser Länder - insbesondere Italien und Spanien - ist die Berufsbezeichnung geschützt.

Die Delegierten einigten sich auf die Durchführung einer Kampagne zu einer Reihe von Punkten. Sie verabschiedeten eine klare Definition von Fremden-/OrtsführerInnen als Personen, die über eine spezielle Berufsausbildung als FührerIn in einer geographisch oder kulturell begrenzten Region verfügen.

Auch das Abspielen von Erläuterungen vom Tonband während Fahrten wurde als Bedrohung angesehen, und die Delegier-

ten definierten eine Führung als die Erläuterungen, die von persönlich anwesenden beruflich qualifizierten FremdenführerInnen abgegeben werden. Sie verurteilten die Situation in den Vereinigten Staaten, wo heute BusfahrerInnen Erläuterungen für die Reisenden abgeben. Dies stellt eindeutig ein Sicherheitsrisiko dar.

Die Delegierten waren sich darüber einig, daß für die beruflichen Qualifikationen der FremdenführerInnen in Europa einheitliche Mindestnormen gelten sollten und die Tätigkeit der FremdenführerInnen nur von entsprechend ausgebildeten Personen ausgeübt werden dürfe.

Die Delegierten unterstützten Vorschläge für eine Kampagne, mit der ein gesetzlicher Ordnungsrahmen für den Beruf gefordert werden soll, und drängten auf Verabschiedung einer EG-Empfehlung für den Abschluß entsprechender Vereinbarungen mit den nationalen Regierungen.

TSSA reagiert optimistisch auf Verkauf von Thomas Cook

Eines der ältesten Unternehmen der britischen Fremdenverkehrswirtschaft wird an deutsche Interessen verkauft.

Der Verkauf von Thomas Cook an die Westdeutsche Landesbank und den bundesdeutschen Pauschalreiseveranstalter LTU wurde am 4. Juni bekanntgegeben.

LTU begründete sein Interesse an der Reisebüroketten nicht zuletzt mit der Kompetenz ihrer MitarbeiterInnen.

Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft Transport Salaried Staffs' Association (TSSA), die die Beschäftigten bei Thomas Cook vertritt, bat das Unternehmen um Gespräche über die Konsequenzen des Verkaufs.

Auf einer Sitzung am 16. Juni äußerten Vertreter des Unternehmens gegenüber

dem Generalsekretär der TSSA, Richard Rosser, ihre Überzeugung, daß das Reise- und Fremdenverkehrsgewerbe mit wesentlich höheren Zuwachsraten rechnen könne als jeder andere Sektor der Weltwirtschaft.

Die Vertreter des Unternehmens betrachteten den Eigentümerwechsel zweifellos als positive Entwicklung. Sie gingen davon aus, daß weiterhin in Großbritannien investiert werde und kein Grund für eine Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland bestehe. Auch sei nicht zu erwarten, daß Thomas Cook in der eigenen Geschäftstätigkeit der LTU aufgehört werde.

Das Unternehmen bestätigte gegenüber der TSSA, daß es mit der Gewerk-

schaft über die Zusatzleistungen für das Personal, wie z. B. die vom bisherigen Eigentümer Midland Bank angebotenen Aktionärsprogramme, günstigen Darlehen und Kindergartenplätze, verhandeln werde. Allerdings werde es in Zukunft nicht mehr Einstellungs voraussetzung sein, daß das Personal ein Konto bei der Midland Bank führe.

Rosser äußerte sich optimistisch über den Verkauf.

"Wir haben unser Engagement für die Zukunft von Thomas Cook als rentables Wirtschaftsunternehmen unter Beweis gestellt und hoffen, daß die engen Beziehungen fortbestehen und durch den Eigentümerwechsel nicht beeinträchtigt werden," erklärte er.

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