

Aus dem

INHALT

Generalstreik in
Brasilien (S. 3)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN (S. 4)**

SEELEUTE

Die philippinische Flotte (S. 5)

Flaggenübersicht (S. 6)

FISCHER

Arbeitslosengeld für
norwegische Fischer (S. 7)

BINNENVERKEHR

Arbeitnehmer in Korea
verhaftet (S. 8)

Niederländische Lkw-
Fahrer streiken (S. 9)

ZIVILLUFTFAHRT

Alternde Flugzeug-
flotten (S. 10)

Untersuchungsbericht
über Brandkatastrophe
in Manchester (S. 11)

Fluggesellschaften im
Überblick (S. 13)

GEWERKSCHAFTEN UND ÖFFENTLICHKEIT GEMEINSAM GEGEN LORENZO:

EASTERN AIRLINES DURCH STREIK LAHMGELEGT

Am 4. März um eine Minute nach Mitternacht legte das in der US-amerikanischen Flugzeugmechanikergewerkschaft IAM organisierte Bodenpersonal bei Eastern die Arbeit nieder. Damit begann der seit langem erwartete Streik im Arbeitskonflikt mit Gewerkschaftsfeind Frank Lorenzo, der schwerwiegendsten Konfrontation zwischen den Gewerkschaften und einem Arbeitgeber in den USA in der jüngsten Zeit.

Wenige Minuten vor dem geplanten Beginn des Streiks hatte Lorenzo noch einen letzten Versuch unternommen, die bevorstehende direkte Konfrontation, die seit Aufnahme der Verhandlungen im September 1987 in der Luft lag, zu verhindern, doch seine Bemühungen waren von vorneherein zum Scheitern verurteilt.

Der Streik genoß vom ersten Augenblick an die breite Unterstützung der Beschäftigten. Innerhalb von zwei Tagen war der Flugbetrieb bei Eastern - der siebtgrößten Fluggesellschaft in den USA mit 1.040 Flügen an einem normalen Arbeitstag - auf eine Handvoll Flüge reduziert, und Tausende von Arbeitnehmern mußten zeitweilig entlassen werden. Rasch türmten sich Gepäckberge auf, und die Fluggäste drängelten sich um einen Platz auf Maschinen anderer Fluggesellschaften.

Die IAM erklärte, kaum jemals zuvor soviel Unterstützung bei der Öffentlichkeit und den Gewerkschaften gefunden zu haben. Andere Beschäftigte bei Eastern - insbesondere das fliegende Personal - stellten sich ebenso auf ihre Seite wie praktisch die gesamte Gewerkschaftsbewegung, allen voran der amerikanische Gewerkschaftsdachverband AFL-CIO, der an die Amerikaner appellierte, nicht mit Eastern zu fliegen.

Die IAM hatte also ganz offensichtlich mit ihrer Annahme richtig gelegen, daß die heftige Abneigung der Öffentlichkeit gegen Lorenzo, der inzwischen zum Symbol aller negativen Seiten des amerikanischen Unternehmertums geworden ist, eine mächtige Waffe in ihrer Hand sein werde. "Nichts könnte die Gewerkschaftsbewegung besser einen als Lorenzo," stellte ein IAM-Funktionär bei Eastern fest.

Lorenzos größter Fehler bei der Planung seiner Strategie bestand darin, die Unterstützung der bei der Fluggesellschaft beschäftigten Flugpiloten für ihre Kollegen zu unterschätzen. Mit ihrer Weigerung, die von der IAM aufgestellten Streikposten zu mißachten, legten die in der der ITF angeschlossenen Flugpilotenvereinigung ALPA organisierten Piloten den Flugbetrieb lahm. Ein Funktionär der ALPA charakterisierte die Stimmung unter den Mitgliedern wie folgt: "Niemand fliegt oder denkt auch nur daran zu fliegen, bis dieser Konflikt endgültig gelöst ist."

Die Gerichte wiesen Lorenzos Versuch, ein Verbot der Solidaritätsaktionen zu erwirken, ab. Er hatte damit argumentiert, die Piloten hätten die für sie geltende dreißigtägige "Abkühlungsphase" nicht eingehalten, und ihr Streik sei daher illegal.

Ungeachtet seiner verzweifelten Bemühungen, den Eindruck zu erwecken, daß Eastern noch betriebsfähig sei (indem er z. B. Flugtickets für einen einfachen Flug von New York nach Boston zum Preis von 12 Dollar anbot), spürte Lorenzo rasch, daß er nicht gewinnen konnte. Am 9. März beantragte er, wie früher schon einmal während des Streiks bei Continental Airlines, die er anschließend in eine nicht gewerkschaftlich organisierte Fluggesellschaft mit den niedrigsten Arbeitskosten aller größeren Carrier umwandelte; die Einleitung eines

Forts. auf Seite 2

... Gewerkschaft legt Umstrukturierungsplan vor

Forts. von Seite 1

Konkursverfahrens nach Kapitel 11 der amerikanischen Konkursgesetze. Aufgrund der vom Kongreß in der Folge des Streiks bei Continental verabschiedeten neuen Bestimmungen gibt ihm der unter Kapitel 11 gewährte Schutz jedoch nicht mehr das Recht, alle bestehenden Verträge mit den Gewerkschaften zu annullieren.

Stunden bevor er Konkurs anmeldete, war Lorenzo noch damit beschäftigt, Easterns Vermögenswerte abzustößen: Er verkaufte Easterns Nutzungsrechte für acht Flugsteige im Flughafen von Philadelphia sowie zwei kanadische Strecken an USAir.

Wenn er damit das Ende seiner Schwierigkeiten erwartet hatte, wurde er enttäuscht. Am 9. März erklärte die IAM, daß sie den Streik auf das zweite große Tochterunternehmen der Texas Air Corporation, Continental, ausweiten werde. Piloten und andere bei Continental beschäftigte Arbeitnehmer, so die Gewerkschaft, führten die Arbeit der streikenden Beschäftigten bei Eastern aus, wodurch Continental nach US-Gesetzgebung zu einem legitimen Ziel für Streikmaßnahmen geworden sei.

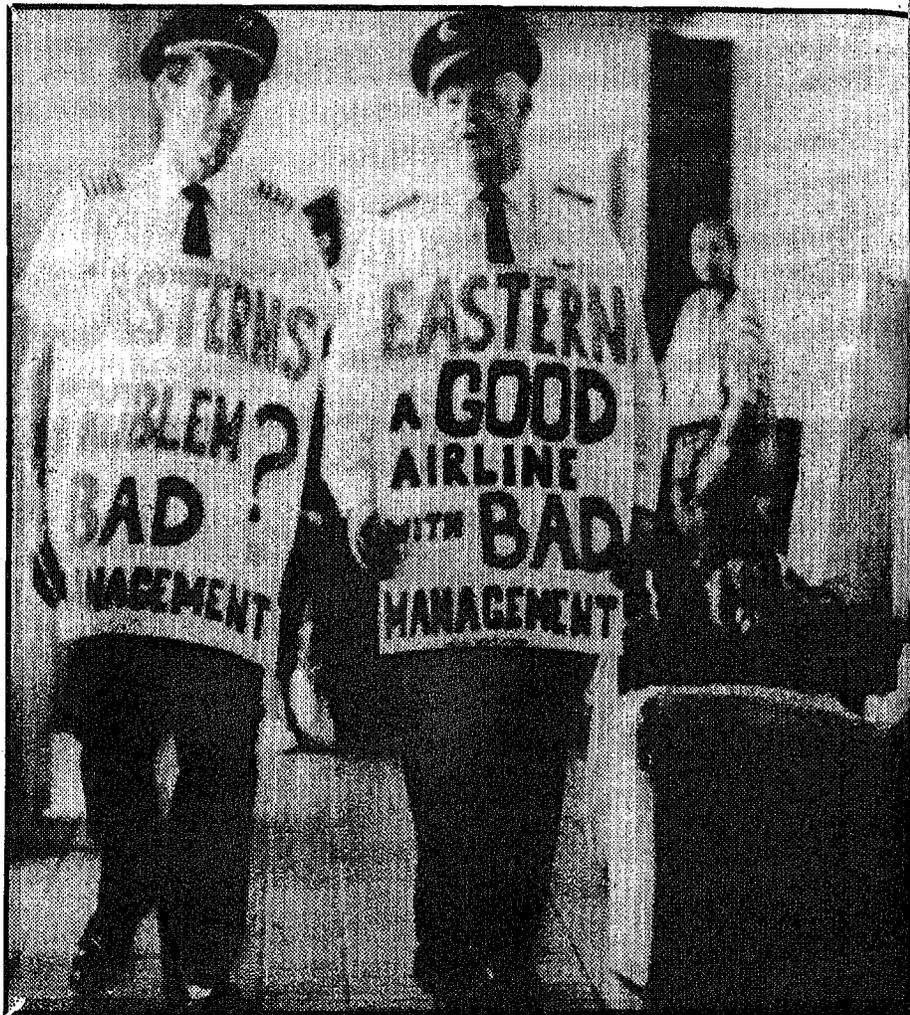
Nachdem sie bei Continental bereits einmal eine herbe Niederlage hinnehmen mußte, hatte die IAM ihre Strategie diesmal sorgfältig ausgearbeitet. "Wir haben uns sehr genau auf diese Möglichkeit bei diesem Carrier vorbereitet," erklärte IAM-Präsident William Wimpisinger.

Während sich Lorenzo nach möglichen Kaufinteressenten umsieht, bemühen sich die Gewerkschaften bei Eastern Berichten zufolge, gemeinsam mit Carl Icahn und Arthur E. Imperatore, einem Großunternehmer im Straßentransport aus New Jersey, ein Angebot für Eastern (allerdings ohne den Lufttaxidienst) im Wert von knapp über 300 Millionen Dollar zusammenzustellen.

Gleichzeitig wandten sie sich mit dem Antrag an die Gerichte, die Bewegungsfreiheit, die Lorenzo während der durch seinen Konkursantrag zweifellos entstandenen Verschnaufpause erhält, einzuschränken.

Schon lange vor dem Streik hatte die IAM mit Hilfe eines in Washington ansässigen Rechtsanwalts und Finanzberaters Pläne für eine Umgestaltung der Unternehmensstruktur bei Eastern erarbeitet, die sie einem Konkursgericht in New York vorlegen will.

Lorenzo, dessen Schulden während der nächsten sechzig Tage eingefroren sind, gibt seine Zukunftspläne für Eastern nicht preis. Das Debakel bei Eastern hat über das Unternehmen hinausgehende Auswirkungen und



Streikende Eastern-Piloten in Miami

könnte dazu führen, daß sich der Ruf nach einem gewissen Maß an Neuregulierung für diesen Wirtschaftsbereich verstärkt. Der neue Verkehrsminister Samuel Skinner hat bereits einen Sonderausschuß zur Untersuchung der Folgen der Entregulierung der Fluggesellschaften eingerichtet. Wie man weiß, ist er über die Möglichkeit beunruhigt, daß ein Konkurs von Eastern eine weitere Verringerung des Wettbewerbs in einem Wirtschaftsbereich zur Folge haben könnte, in dem bereits heute neun Fluggesellschaften 90 Prozent des Binnenmarktes beherrschen.

Nachdem sie den Streik gegen Eastern bekanntgegeben hatte, bestand eine der ersten Handlungen der IAM darin, die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in der Zivilluftfahrt um internationale Solidarität zu bitten. Schon drei Wochen vor Ablauf der Frist

im März waren die Gewerkschaften in Ländern, die von Eastern angefliegen werden, in einem ITF-Rundschreiben darauf vorbereitet worden, daß die IAM möglicherweise ihrer Unterstützung bedürfe. Auf Bitten des General-Vizepräsidenten der IAM (und ITF-Vorstandsmitglied) John Peterpaul richteten ITF-Mitgliedsgewerkschaften aus aller Welt Protestnoten an US-Präsident George Bush, in denen sie ihn zum Eingreifen aufforderten. Die Bitte um solidarische Unterstützung wurde später auf Continental Airlines ausgeweitet, ein Unternehmen mit einem noch ausgedehnteren Streckennetz im internationalen Flugverkehr als Eastern. Die ITF wurde außerdem in Zusammenhang mit Berichten tätig, nach denen fliegendes und Bodenpersonal aus Lateinamerika nach Miami eingeflogen wurde, um den Streik zu brechen.

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: +44-1-403 2733
TELEX: (051) 8811397 ITF LDN G
FAX: +44-1-357 7871
CABLES: Intransfe, London SE1
E-MAIL: Geonet - GEO2:ITF

Brasilien: eine "besonnene Demonstration der Stärke"

Mit einem erfolgreichen Generalstreik protestierten brasilianische Arbeitnehmer am 14. und 15. März gegen die neuesten wirtschaftlichen Sparmaßnahmen der Regierung.

Der Aufruf zum Generalstreik war die Reaktion der beiden größten Gewerkschaftsdachverbände Brasiliens, CUT und CGT, auf die Einführung des sogenannten "Sommerplans" durch die Regierung im Januar (vergl. *ITF-Nachrichten* Januar 1989).

Nach Angaben der Gewerkschaften war der Streik am erfolgreichsten im Nordosten des Landes sowie in Rio de Janeiro, wo sich fast alle Arbeitnehmer im Verkehrssektor und bei den Banken daran beteiligten.

In São Paulo, der am stärksten industrialisierten Region Brasiliens, legten die Gewerkschaften die Automobil- und die Chemieindustrie sowie den öffentlichen Verkehr lahm. Die meisten Banken und Geschäfte blieben ebenfalls geschlossen.

Der Streik sollte dem Protest der Arbeitnehmer gegen die erheblichen Lohnverluste aufgrund des am 15. Januar von der Regierung veröffentlichten Notstandsplans für die Wirtschaft Ausdruck geben. Der Plan sieht die Einführung von Lohn- und Preiskontrollen vor, mit denen die für dieses Jahr erwartete Inflationsrate in Höhe von knapp 3000 Prozent bekämpft werden soll.

Durch gezielte Indiskretionen hinsichtlich ihrer Absichten in der Woche vor Bekanntgabe ihres Planes ermöglichte es die Re-

gierung den Unternehmen, ihre Preise rechtzeitig noch einmal zu erhöhen. Die daraufhin vorgenommenen Preiserhöhungen beliefen sich für bestimmte Güter und Dienstleistungen, vor allem Lebensmittel, Kleidung, Brennstoff und öffentliche Verkehrsmittel, auf zwischen fünfzig und einhundert Prozent, während die Löhne gleichzeitig nur um 26 Prozent angehoben wurden. Der durchschnittliche Reallohnverlust ist je nach Sektor unterschiedlich, Wirtschaftsfachleute sind sich jedoch darüber einig, daß er seit Januar etwa dreißig bis vierzig Prozent ausmacht.

Sowohl die Regierung als auch die Unternehmen geben zu, daß die Arbeitnehmer erhebliche Kaufkraftverluste hinzunehmen

hatten und die Politik der Lohnkontrolle einer Überprüfung bedarf. Allerdings konnten sich die Gewerkschaften weder mit der Regierung noch mit den Unternehmensleitungen über ein Verfahren für einen Ausgleich dieser Verluste verständigen. Ein letzter Versuch, den Streik abzuwenden, scheiterte am Freitag, den 10. März, als eine Zusammenkunft zwischen dem Arbeitsminister und den Gewerkschaftsverbänden ergebnislos zu Ende ging. Die Gewerkschaften begrüßten den Streik als gewaltfreien Sieg für ihre erste gemeinsame Aktion in der Geschichte. CUT-Präsident Jair Meneguelli bezeichnete den zweitägigen Streik als eine "besonnene Demonstration der Stärke".

Polen stimmt der Wiederherstellung der gewerkschaftlichen Freiheiten zu

Einen bedeutenden historischen Sieg stellt die Zustimmung der polnischen Regierung zu einer erneuten Zulassung der unabhängigen Gewerkschaft Solidarnosc, einer freien Presse, der Gewährung des Streikrechts und des Rechts zur Durchführung von Demonstrationen sowie zur Einführung einer Form der pluralistischen Demokratie, wie sie noch vor fünf Jahren in Osteuropa unvorstellbar gewesen wäre, dar. Diese Zustimmung wurde am 16. Februar nach ausführlichen Gesprächen am "Runden Tisch" zwischen Solidarnosc und

Vertretern der regierenden Kommunistischen Partei in Polen verkündet.

Neben der Aufhebung der der Gewerkschaft auferlegten Beschränkungen und der Duldung einer unabhängigen Presse erklärte sich die Regierung außerdem zur Einrichtung einer zweiten Kammer im polnischen Parlament bereit, deren Abgeordnete in freier Wahl zwischen mehreren Kandidaten gewählt werden sollen. In der ersten Kammer des Parlaments wird die regierende Kommunistische Partei Polens ihre automatische Mehrheit behalten.

"AKTIONSEINHEIT" DER ARBEITNEHMER IN SÜDAFRIKA

Über 700 Delegierte versammelten sich am 4. und 5. März in der Universität des Witwatersrand in Braamfontein (Südafrika) zu einem außerordentlichen Arbeitergipfel.

An dieser Sondersitzung nahmen Basismitglieder der beiden Gewerkschaftsdachverbände COSATU und NACTU sowie der autonomen Gewerkschaften teil.

In einer zum Abschluß der Sitzung veröffentlichten Sondererklärung hieß es: "Die Stimmung war sehr gut. Ein Delegierter nach dem anderen unterstrich die Notwendigkeit gemeinsamer Maßnahmen der Arbeitnehmer vor dem Hintergrund wachsender staatlicher Repression und zunehmender Angriffe der Arbeitgeber."

Ein spezielles Thema der Sitzung war das von der Regierung verabschiedete, repressive neue Gewerkschaftsgesetz, das "Änderungsgesetz zum Gesetz über Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen" (vergl. *ITF-Nachrichten* Mai und September 1988). Der Gipfel lehnte die neuen

Gesetze einhellig ab. Außerdem wies er darauf hin, daß "Millionen von Landarbeitern, Hausgehilfen, Forstarbeitern und Beschäftigten im öffentlichen Sektor" die Gewerkschaftsrechte vorenthalten werden.

Der Gipfel unterstrich, daß die Einigkeit der Arbeitnehmer in Südafrika am besten durch eine "Aktionseinheit" erzielt werden könne. Zu diesem Zweck verabschiedeten die Delegierten eine umfangreiche Entschliebung, in der sie die Angriffe auf die hart erkämpften Arbeitnehmerrechte verurteilten und eine Kampagne zur Durchsetzung grundlegender Gewerkschaftsrechte (Streikrecht, Schutz vor willkürlicher Entlassung, Anerkennung der Mehrheitsgewerkschaften an einem Arbeitsplatz durch die Arbeitgeber) entwarfen.

Diese Kampagne könnte verknüpft werden mit der Kampagne für angemessene Löhne und der Kampagne für einen ausreichenden Sozialversicherungsschutz für alle Arbeitnehmer in Südafrika.

Nach dem Willen der Teilnehmer an dem Gipfel soll die Kampagne das Thema der diesjährigen Maikundgebungen sein. Alle Arbeitnehmer sollen zu den in ihrem Rahmen erhobenen Forderungen befragt werden.

Auf der Sitzung wurden darüber hinaus die Veranstaltung "weiterer Gipfel unter der Mitwirkung aller am Kampf um die Befreiung Südafrikas beteiligten Kräfte" sowie eine noch deutlichere Demonstration "unserer Ablehnung des augenblicklich geltenden Gesetzes über Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen durch weitere Protestaktionen" gefordert.

Die während des Gipfels aufgenommenen Gespräche zwischen den Gewerkschaftsdachverbänden und den unabhängigen Gewerkschaften sollen weitergeführt werden. Der Gipfel war, so die Abschlusserklärung, "eine der bedeutendsten Demonstrationen der Einheit der Arbeitnehmer unserer Geschichte."

TRANSPORTARBEITER UND 1992

Mehr als 200 Delegierte von Transportarbeitergewerkschaften aus ganz Westeuropa werden sich im kommenden Monat im *Batiment Jean Monnet* in Luxemburg zu einer Sonderkonferenz über die Konsequenzen der Schaffung eines einheitlichen Binnenmarktes in der Europäischen Gemeinschaft bis spätestens 1. Januar 1993 für den Verkehr versammeln.

Eingeladen zu dieser ITF-Sonderkonferenz sind alle europäischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften (auch aus EFTA-Ländern) und alle anderen, im Verkehrsbereich der Europäischen Gemeinschaft aktiven Transportarbeitergewerkschaften.

Der neue EG-Verkehrskommissar Karel Van Miert wird vor der Konferenz sprechen.

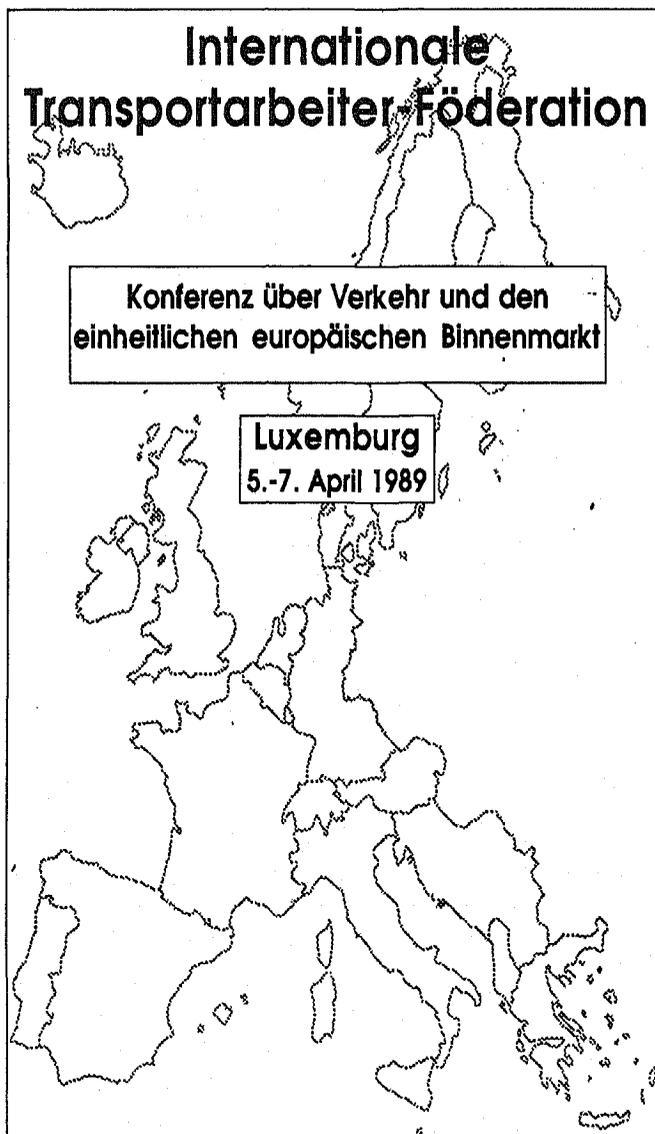
Für den künftigen wirtschaftlichen Fortschritt der Europäischen Gemeinschaft und die Lebensqualität in Europa ist der Verkehrssektor von größter Bedeutung. Neben der Schaffung einer gemeinsamen Agrarpolitik sieht der 1957 in Rom unterzeichnete EWG-Gründungsvertrag auch eine gemeinsame Verkehrspolitik vor.

Doch selbst heute noch, 32 Jahre danach, ist die Gemeinschaft von der Verabschiedung einer gemeinsamen Verkehrspolitik weit entfernt. Die Transportarbeitergewerkschaften befürchten, daß die Mitgliedsländer der EG in ihrem blinden Bemühen um Einhaltung der selbstaufgelegten Frist bis 1. Januar 1993 der Beseitigung aller bestehenden nationalen Bestimmungen im Verkehrsbereich zustimmen könnten, ohne daß auf Gemeinschaftsebene angemessener Ersatz geschaffen wird.

Da eine umfassende Politik im Augenblick nicht existiert, wird sich die Konferenz mit unzähligen Einzelvorschlägen zum Straßenverkehr, dem Schienenverkehr, der Luftfahrt, der Seeschifffahrt, der Binnenschifffahrt und der Hafenwirtschaft befassen.

Auf der Konferenz soll die gewerkschaftliche Strategie für eine gemeinsame Antwort der europäischen Transportarbeiter auf den Integrationsprozeß des europäischen Marktes erarbeitet werden. Diese Politik wird dann im Vorfeld von 1993 die Grundlage der weiteren Tätigkeit der ITF in Europa bilden.

Einen ausführlichen Bericht über die Ergebnisse der Konferenz und diese neue Politik werden wir in der nächsten Ausgabe der *ITF-Nachrichten* veröffentlichen.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

21.-22. März
5.-7. April

11.-12. April
22.-23. Mai
23. Mai
24. Mai

24.-26. Mai
19.-21. Sept.

Vorstandssitzung
Konferenz über die Vollendung des
des europäischen Binnenmarktes - "1992"
FPC-Unterausschuß
Hafenarbeitersitzung
Seeleutesitzung
Gemeinsame Sitzung der Seeleute und
Hafenarbeiter
Fair-Practices-Ausschuß
Sektionskonferenz Eisenbahn

Paris
Luxemburg
Genua (Italien)
London
London
London
London
Santander
(Spanien)

Philippinische Flotte: Staatliche Maßnahmen gefordert

Eine spürbare Anhebung der staatlichen Unterstützung für die im Verkehr zwischen den philippinischen Inseln eingesetzte umfangreiche, aber immer mehr verfallende Flotte empfiehlt eine im Anschluß an die beiden Schiffskatastrophen, in die die *Doña Paz* und die *Doña Marilyn* der Sulpico Line verwickelt waren und bei denen 4500 Menschen ums Leben kamen, eingerichtete Sonderkommission in ihrem vertraulichen Bericht an die Präsidentin.

Der Bericht schlägt eine Reihe von Maßnahmen vor, durch die Reedern ein Anreiz für den Kauf neuer und modernerer Tonnage und die Modernisierung ihrer bestehenden Flotten - häufig überaltert und in schlechtem Zustand - gegeben werden soll, und spricht sich für eine Änderung der Steuern und Abgaben sowie die Einführung umfassender Entregulierungsmaßnahmen in diesem Wirtschaftsbereich aus.

In dem Bericht wird die Lockerung der Importzölle auf Schiffe, Ersatzteile sowie Sicherheits- und Kommunikationseinrichtungen gefordert, um die Reeder zu einer Verbesserung der Standards und zur Anschaffung neuer Tonnage zu ermuntern. Darüber hinaus enthält der Bericht Vorschläge für eine Steuerbefreiung in speziellen Fällen und subventionierte Schiffsfinanzierung.

Der Bedeutung des ausgedehnten Netzes von Fährverbindungen für ein Land, das aus mehr als 7000 Inseln besteht, trägt ein weiterer Vorschlag Rechnung, der eine steuerliche Gleichbehandlung der Schifffahrtswirtschaft mit anderen wesentlichen Diensten, z. B. der Stromversorgung, vorsieht.

Die Veröffentlichung des Berichts der Sonderkommission erfolgte genau zu dem Zeitpunkt, zu dem im philippinischen Parlament ein parlamentarischer Gesetzentwurf eingebracht wurde, der eine Anhebung der Strafen für Reeder bei Verstößen gegen Sicherheitsbestimmungen fordert.

Der Gesetzentwurf sieht eine Verdoppelung der gesetzlich vorgeschriebenen Schmerzensgeldzahlungen an die Hinterbliebenen von derzeit 50.000 Pesos (US \$ 2.342,-) auf 100.000 Pesos vor, wenn einem Reeder ein Fehlverhalten nachgewiesen werden kann und seine Nachlässigkeit den Tod von Passagieren zur Folge hat.

In dem Bemühen, die gefährliche Praxis des Überladens eines Schiffes auszurotten, hat die Regierung bereits neue Vorschriften erlassen, die die Ausgabe von Fahrkarten an nicht namentlich aufgeführte Passagiere verbieten. Reeder, die sich über diese Vorschriften hinwegsetzen und ihre Schiffe weiterhin überladen, könnten sich noch weit höheren Schmerzensgeldforderungen gegenübersehen: Für die Hinterbliebenen

von Fahrgästen, die sich an Bord befanden, jedoch nicht auf der Passagierliste verzeichnet sind, nennt der Gesetzesentwurf einen Betrag von 200.000 Pesos.

Die Philippinen verlieren heute einen Teil ihrer besten Seeleute an ausländische Reeder, was den Bestrebungen um eine Verbesserung der Sicherheit nicht gerade zuträglich ist. Häufig ist zu sehen, wie Bemannungsagenturen erfahrene Seeleute in den Docks ansprechen und sie zur Unterzeichnung von Verträgen mit ausländischen Reedern zu wesentlich höheren Heuern zu überreden versuchen.

Um dieser Abwanderung qualifizierter Seeleute Einhalt zu gebieten, wird die Einführung eines nationalen Ausbildungsprogramms für Seeleute erwogen, in dessen Rahmen Seeleute nach Abschluß ihrer Ausbildung verpflichtet wären, zunächst einige Jahre lang im Inselverkehr und danach für einen weiteren Zeitraum auf Hochseeschiffen philippinischer Reeder zu arbeiten, bevor sie eine Beschäftigung im Ausland annehmen dürfen.

Die Vereinigung der Reeder im Inselverkehr gab zu verstehen, daß diese Reeder aufgrund ihrer Lage stets den Kürzeren ziehen müßten. Zwar seien sie sich darüber im Klaren, daß Mannschaften mit besserer Ausbildung und größerer Erfahrung wesentlich zu einer Verbesserung der Sicherheit der Schiffe beitragen könnten, doch bedeute jede Anstrengung ihrerseits, die Qualifikationen ihrer Seeleute zu verbes-

sem, lediglich, daß diese um so schneller von den Bemannungsagenturen abgeworben würden. Philippinische Reeder könnten einfach nicht die gleichen Anreize bieten wie die Bemannungsagenturen.

Die Tatsache, daß die Frage der Sicherheit derart ins Zentrum der allgemeinen Aufmerksamkeit gerückt wurde, hatte noch weitere Entwicklungen zur Folge, darunter die Einrichtung einer Klassifizierungsgesellschaft - das Philippine Register of Shipping - zur Überwachung des Schiffbaus und der Einhaltung internationaler Sicherheitsübereinkommen durch philippinische Schiffe. In Ermangelung einer Klassifizierungsgesellschaft mit Sitz auf den Philippinen waren bisher alle Aufgaben im Zusammenhang mit der Klassifizierung von Schiffen von im Ausland ansässigen Organisationen ausgeführt worden.

Die der ITF angeschlossene philippinische Schifffahrtsgewerkschaft AMOSUP gehört zu den nachdrücklichsten Befürwortern staatlicher Sofortmaßnahmen in Hinblick auf die erschreckend niedrigen Sicherheitsnormen auf philippinischen Fähren. Sie wird sich zweifellos an die Spitze derer setzen, die bei der Regierung auf eine Unterstützung dieser jüngsten Initiativen durch entschlossene und wirkungsvolle Maßnahmen zur Verbesserung des Wartungszustands und des Betriebs der Schiffe sowie zur Förderung von Investitionen in neue Schiffe drängen.

Chemikaliertanker explodiert: Untersuchung gefordert

Die britische Gewerkschaft der Offiziere der Handelsmarine, NUMAST, fordert eine gründliche Untersuchung der Explosion, durch die am 14. März der in Liberia registrierte Tanker *Maasgusar* vor der japanischen Küste zerstört wurde.

Die Gewerkschaft will wissen, weshalb das automatische Brandschutzsystem an Bord des Schiffes nicht in der Lage war, das Feuer in seinen Anfängen zu ersticken. Sie ist außerdem beunruhigt darüber, daß die Rettungsboote, die einem Brand eigentlich widerstehen sollten, mit erheblichen Brandschäden in der Nähe des Unglücksschiffs aufgefunden wurden.

Von der 23köpfigen Besatzung fehlt jede Spur. Es wird befürchtet, daß die drei britischen und der irische Offizier sowie die philippinischen Mannschaftsdienstgrade, die sich zum Zeitpunkt der Explosion an Bord befanden, bei dem Unglück ums Leben kamen.

Die 39.723 tdw schwere, im Besitz einer Tochterfirma von Stolt Tankers befindliche und an das niederländische Schifffahrtsunternehmen Nedlloyd vercharterte *Maasgusar* befand sich mit neun verschiedenen

Chemikalien an Bord auf dem Weg von Houston/Texas (USA) zum japanischen Hafen Yokohama.

In Yokohama sollten an der Maschine des fünf Jahre alten Tankers Reparaturen vorgenommen werden. Kurz vor dem Einlaufen in den Hafen wurde das Schiff jedoch von einer heftigen Explosion im Maschinenraum erschüttert, und es brach in Flammen aus.

Die Explosion muß sich ohne jede Vorwarnung ereignet haben, denn das Schiff sandte keinen Notruf aus.

Das Feuer an Bord war so stark, daß sich die Löschmannschaften dem Tanker nicht weit genug nähern konnten, um die Flammen zu löschen. Das Schiff mußte dem Feuer überlassen werden.

Die an Bord befindlichen Chemikalien sickern nun durch ein Leck im Schiffsrumpf und verwandeln die Umgebung des Schiffes in ein Flammenmeer.

Eine Voruntersuchung wurde von den liberianischen Behörden bereits in Gang gesetzt, doch sind von ihr wenig Aufschlüsse zu erwarten, da niemand das Unglück überlebte.

Brasilianisches Parlament stoppt Privatisierung

Schiffahrtsgewerkschaften in Brasilien hoffen auf eine ruhigere Zukunft für das staatliche Frachtschiffahrtsunternehmen Lloyd Brasileiro, nachdem der Kongreß Pläne der Regierung zur Privatisierung des Unternehmens sowie zur Auflösung einer Reihe von Ministerien ablehnte, die das Kernstück ihres jüngsten Pakets von Sparmaßnahmen bildeten (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1989). Die Beschäftigten des Unternehmens sind der Überzeugung, daß das Unternehmen bei besserem Management wirtschaftlich arbeiten könnte und seine Schwierigkeiten in letzter Zeit durch zu starke Eingriffe der Regierung in die Unternehmensführung verursacht wurden. Im Land herrschte verbreitete Besorgnis darüber, daß brasilianische Frachten nach einer Privatisierung von Lloyd Brasileiro verstärkt von unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen befördert werden könnten (Lloyd Brasileiro transportiert gegenwärtig zwanzig Prozent der brasilianischen Exporte). Die Zustimmung des Kongresses fanden dagegen Pläne für die Auflösung der Aufsichtsbehörde für die Schifffahrt (Sunamam), die nun in die Praxis umgesetzt werden.

Griechische Küstenreeder gaben in der laufenden Runde der Lohnverhandlungen einer langjährigen Gewerkschaftsforderung nach Anerkennung des Berufs des Seemanns als gefährliche und gesundheitsgefährdende Beschäftigung nach. Damit werden andere Reeder, z. B. in der Hochseeschifffahrt, unter Druck gesetzt, diesem Beispiel zu folgen. Die in der der ITF angeschlossenen PNO organisierten Besatzungen von Küstenschiffen erhalten von nun an über die 14prozentige Anhebung ihrer Heuern und die anderen, mit den Reedern ausgehandelten Zusatzleistungen hinaus eine Gefahrenzulage als Anerkennung der mit ihrer Tätigkeit verbundenen Risiken. Die von der PNO geführten Verhandlungen für Seeleute in der Hochseeschifffahrt sind unterdessen auf Schwierigkeiten gestoßen.

Wenn alles nach Plan geht, sollte Hongkongs neues Schiffsregister gegen Ende nächsten Jahres seine Tätigkeit aufnehmen. Eine Planungsgruppe, die sich mit den unter der neuen Flagge geltenden Bedingungen befaßt, wird der Regierung demnächst einen ersten Bericht vorlegen. In ihrem Bericht wird die Gruppe die Erhebung von Registrierungsgebühren in ähn-

licher Höhe wie in Liberia empfehlen und die Regierung im Hinblick auf die Tonnage- und Inspektionsgebühren beraten.

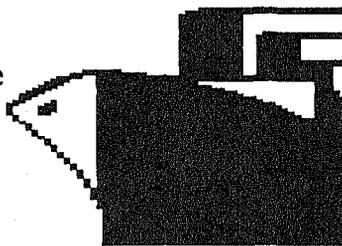
In Indien wächst die Besorgnis über den Mangel an qualifizierten Offizieren, ein Problem, das in allen asiatischen Ländern

Schiffsneubauten bekannt, sobald die Regierung ihre Zustimmung zur Beschäftigung gemischter Besatzungen aus japanischen und ausländischen Seeleuten auf japanischen Schiffen gibt. MITSUI OSK Lines erklärten, daß sie zwei neue VLCC bei japanischen Werften in Auftrag geben werden, wenn sie die Zustimmung zur Beschäftigung gemischter Besatzungen erhalten, während NYK, das über ein aktives Schiffsbauprogramm verfügt, zu erkennen gab, daß es die Platzierung ähnlicher Aufträge für große Tanker erwäge. Die endgültige Entscheidung könne jedoch von der Zustimmung zu flexibleren Bemannungspraktiken abhängen.

Die der ITF angeschlossene pakistanische Seeleutegewerkschaft droht für einen späteren Zeitpunkt im Laufe dieses Jahres mit einem Boykott der mehr als einhundert Schiffe pakistanischer Staatsbürger, die mit ausländischen Seeleuten bemannt sind, falls die Regierung keine Maßnahmen zur Verringerung der Zahl arbeitsloser pakistanischer Seeleute ergreift. Die Gewerkschaft fordert von der Regierung die Aufhebung des Verbots für private Reeder, ihre Schiffe unter pakistanischer Flagge zu betreiben, sowie den Erlass einer Bestimmung, die eine Bemannung mit pakistanischen Seeleuten vorschreibt. Die Gewerkschaft würde es außerdem ihren eigenen Angaben zufolge begrüßen, wenn das staatliche pakistanische Schiffahrtsunternehmen Pakistan National Shipping Corporation daran gehindert würde, Tonnage mit ausländischen Bemannungen zu chartern.

Um die Zahl der auf unter schweizerischer Flagge fahrenden Schiffen beschäftigten Schweizer Seeleute zu erhöhen, sollen ihre Heuern für die Dauer von fünf Jahren mit insgesamt 20 Millionen Schweizerfranken (US \$ 12,6 Mio.) subventioniert werden. Ziel dieser Maßnahme ist es, den Anteil der schweizerischen Staatsbürger bis Mitte der 90er Jahre vom derzeitigen Tiefstand von 18 % auf das angestrebte Niveau von 50% anzuheben. Um in den Genuß der Subvention zu gelangen, muß ein Seemann mindestens sechs Monate lang auf einem unter schweizerischer Flagge fahrenden Schiff beschäftigt sein und danach mindestens fünf Jahre lang zur Verfügung stehen, um in Krisenzeiten auf einem schweizerischen Schiff zu dienen.

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



an Bedeutung gewinnt. Dieser Mangel hat zur Folge, daß viele indische Schiffe ohne zweiten oder dritten Offizier sind und in manchen Fällen deswegen nicht auslaufen können. Die Schiffssicherheit wird dadurch über die Maßen gefährdet, erklärte Leo Barnes, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen indischen Seeleutegewerkschaft NUSI. Barnes macht für den Mangel (es fehlen etwa eintausend Offiziere) das Nichtvorhandensein eines effektiven Ausbildungsprogramms und die Anziehungskraft besser bezahlter Arbeitsplätze auf ausländischen Schiffen verantwortlich. Als einen Ausweg aus der Situation schlägt er vor, indische Offiziere zu ermuntern, sich während ihres Landurlaubs von ihren ausländischen Arbeitgebern für einen Zeitraum von drei oder vier Monaten freiwillig zum Dienst auf indischen Schiffen abstellen zu lassen. Eine weitere Möglichkeit, den akuten Mangel zu überwinden, bestünde in einer Verpflichtung für Offiziere, zunächst vier Jahre auf einem indischen Schiff zu verbringen, bevor sie einen Arbeitsplatz im Ausland annehmen dürfen. Nach diesem Vorschlag müßten sie darüber hinaus noch einmal für weitere drei Jahre auf indischen Schiffen Dienst tun, könnten jedoch aufgrund ihrer eigenen Karriereplanung entscheiden, wann sie diese Zeit ableisten. Um die Abwanderung von Offizieren einzudämmen, verabschiedete die indische Regierung vor kurzem einen Erlass, nach dem ausländische Unternehmen eine amtliche Erlaubnis einholen müssen, bevor sie einen Offizier vom indischen Subkontinent einstellen (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1989). Die Reeder sind über diese Vorschrift wenig erfreut und bemühen sich um Gespräche mit Beamten des indischen Schiffahrtsministeriums.

Führende japanische Reeder gaben die geplante Vergabe von Aufträgen für

Forts. auf Seite 7

Seeleute aus Taiwan setzen Heuerforderung durch

Zwanzig Seeleute aus Taiwan erhielten aufgrund einer Forderung aus dem Jahre 1985 Heuernachzahlungen in einer Gesamthöhe von 310.000 US-Dollar.

Die Besatzung befand sich an Bord des unter Liberia-Flagge fahrenden Schiffes *The Star Carrier*. Doch obwohl das Schiff einem ITF-Vertrag unterlag, wurden die Seeleute von den Reedern (in diesem Fall einem Bankenkonsortium) um einen Teil

ihrer Heuern betrogen.

Im September 1985 wandte sich die Besatzung an die ITF, und das Schiff wurde in Tilbury (England) von einem Inspektor besichtigt. Mit Rechtshilfe von Seiten der ITF strengten die Männer ein Verfahren wegen unterschlagener Heuern in Höhe von 410.000 US-Dollar gegen die Reeder an. Nach langwierigen Verhandlungen zwischen dem Bankenkonsortium und den

Anwälten der ITF erklärten sich die Reeder im Februar 1989 dann zur Zahlung von 310.000 US-Dollar und Übernahme der Gerichtskosten bereit. Darüber hinaus verzichteten sie als Voraussetzung für diesen außergerichtlichen Vergleich auf jeden Versuch, das Geld von den Besatzungsmitgliedern wieder zurückzufordern. Die zwanzig Seeleute stimmten dem Angebot hochofreut zu.

Giftschiff vor der Rückfahrt nach Österreich

Die lange Odyssee der *Petersberg*, die während der vergangenen neun Monate im Schwarzen Meer festlag, geht ihrem Ende entgegen. Es wird erwartet, daß Österreich in nächster Zukunft einer Rückkehr des

Schiffes und seiner Fracht (Bauschutt von einer stillgelegten Chemiefabrik) nach Wien, seinem Ausgangshafen, zustimmen wird.

Österreichische Abfallexperten haben das

Schiff bereits überprüft und bestätigt, daß es noch immer die ursprünglich im Mai vergangenen Jahres in Wien an Bord genommene Ladung mitführt. Befürchtungen Rumäniens, daß die Ladung radioaktiv verseucht sei, hatten das Land und seine Nachbarn veranlaßt, dem Schiff das Durchfahren ihrer Hoheitsgewässer zu untersagen. Diese Sorgen wurden jetzt von den Experten zerstreut, die auch eine weitere Befürchtung, daß es sich bei der Ladung um das tödliche Gift Dioxin handele, zurückwiesen.

Sobald Österreich grünes Licht gibt, wird Rumänien, so wird allgemein angenommen, dem Schiff für seine Rückkehr auf dem Unterlauf der Donau freie Fahrt gewähren.

Für den Reeder des Schiffes hat die ganze Angelegenheit inzwischen alpträumhafte Züge angenommen, und die Zivilgerichte werden nun entscheiden müssen, wer für die immensen Kosten aufzukommen hat.

... CARNIVAL UNTERZEICHNET VERTRAG MIT ITALIENISCHER WERFT

Forts. von Seite 6

Das US-amerikanische Kreuzfahrtunternehmen Carnival Cruise Lines (CCL) steht kurz vor dem Abschluß eines Vertrages mit der italienischen Werft Fincantieri über den Bau von drei Kreuzfahrtschiffen der Luxusklasse, die im Rahmen des "Projekts Tiffany" betrieben werden sollen. Das Projekt Tiffany ist ein Großvorhaben, an dem neben CCL ein Gruppe unter Führung der schwedischen Schiffsoffiziersvereini-

gung beteiligt ist (wir berichteten darüber in den ITF-Nachrichten März/April 1988). Nach ihrer Fertigstellung werden alle an dem Projekt beteiligten Schiffe unter schwedischer Flagge und mit schwedischen Besatzungen fahren, die durch eine von der Offiziersvereinigung betriebene Heueragentur eingestellt werden. Die Schiffe werden einem schwedischen Konsortium gehören und von CCL unter Bareboat-Charter betrieben werden.

FISCHER

GEWERKSCHAFT ERKÄMPFT ARBEITSLOSENGELD FÜR NORWEGISCHE FISCHER

Arbeitslose norwegische Fischer werden in diesem Jahr dank einer Initiative der der ITF angeschlossenen norwegischen Seeleutegewerkschaft erstmalig Arbeitslosengeld erhalten.

Die Gewerkschaft ist schon seit einiger Zeit beunruhigt über das Schicksal von Fischern, die, um die Fischbestände zu schützen, ganz oder zeitweilig ihren Arbeitsplatz verlieren.

Sie betrachtet es als ungerecht, daß Fischer, anders als an Land beschäftigte Arbeitnehmer, keinen Anspruch auf staatliche Unterstützung haben, wenn sie ohne eigenes Verschulden in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten.

Die Kampagne der Gewerkschaft für die Gleichbehandlung der Fischer trat in eine neue, entscheidende Phase ein, als führende Funktionäre gegen Ende vergangenen

Jahres zu Gesprächen mit Vertretern des Fischerei- und des Finanzministeriums zusammentrafen.

Bei den Gesprächen unter Leitung des Vorsitzenden der Gewerkschaft, Edvin Ramsvik, Olav Bjørklund sowie des stellvertretenden Vorsitzenden der ITF-Sektion der Fischer, Jan Skrede, erläuterte die Gewerkschaft ihre Forderung nach Sofortmaßnahmen für diese benachteiligte Bevölkerungsgruppe.

Im Anschluß an diese Konsultationen fand ein Gespräch mit dem Fischereiminister Bjarne Mørk Eidem statt, der seine Hilfe zusagte - solange die Unterstützung im für diesen Wirtschaftsbereich 1989 vorgesehenen Finanzrahmen bleibe.

Hochofreut über diese Reaktion berief die Seeleutegewerkschaft auf der Stelle eine Sitzung mit den beiden ebenfalls der

ITF angeschlossenen Schiffsoffiziersgewerkschaften ein, zu der sie auch die norwegische Fischervereinigung einlud.

Die vier Organisationen beschlossen, gemeinsam eine Zwischenlösung für die Fischer für das Jahr 1989 zur Vorlage bei der Regierung zu erarbeiten.

Inzwischen wurden Mittel bereitgestellt, die eine Aufnahme der Unterstützungszahlungen an die betroffenen Fischer ermöglichen, sobald die neue Regelung verabschiedet ist.

Der Kampf ist jedoch noch nicht vorbei. Nächstes Ziel in ihrer Kampagne ist für die Gewerkschaft die Durchsetzung einer endgültigen Lösung, die die Einkommen einer Arbeitnehmergruppe, die seit jeher weniger Schutz genießt als andere norwegische Arbeitnehmer, sichert.

Korea: Tausende streikender U-Bahnarbeiter festgenommen

Mehrere tausend Mann starke Sondereinheiten der koreanischen Polizei stürmten am Donnerstag, den 16. März, ein Busdepot im Osten Seouls und nahmen 2334 streikenden Beschäftigte bei der U-Bahn fest.

Der polizeiliche Eingriff ereignete sich am ersten Tag eines Streiks, an dem sich Tausende Beschäftigte bei der U-Bahn beteiligten und der das gesamte U-Bahnsystem Seouls zum Stillstand brachte. Die Streikenden, Mitglieder der Gewerkschaft der Beschäftigten bei der U-Bahn in Seoul, fordern die Entlassung des Direktors des U-Bahnunternehmens wegen angeblich unter falschen Vorgaben geführter Vertragsverhandlungen.

gen.

Panzerfahrzeuge der Polizei feuerten Tränengassalven ab, und Bulldozer walzten die von den Streikenden errichteten Barrikaden nieder, während die Streikenden gleichzeitig von 7000 Mitgliedern von Sondereinheiten der Polizei zerstreut und überwältigt wurden.

Die Mehrzahl der Inhaftierten wurde bis zum nächsten Tag wieder freigelassen, doch etwa 30 führende Gewerkschafter befinden sich noch immer in Haft. Gegen sie werden Anklageschriften vorbereitet.

Dieses harte Eingreifen ist nicht sehr überraschend in einer Hauptstadt, die für das gewalttätige Vorgehen ihrer Polizeikräfte bei Unruhen berüchtigt ist.

Etwa 15.000 Mitglieder der Sondereinheiten patrouillieren jetzt in den U-Bahnstationen, um weitere Proteste zu verhindern.

Der U-Bahnstreik macht vor allem den Berufstätigen das Leben schwer. Die Regierung setzt etwa 10.000 zusätzliche Busse und Militärfahrzeuge ein, um den Verkehr notdürftig aufrechtzuerhalten. Diese sind dem Ansturm der täglich drei Millionen Koreaner, die das System benutzen, jedoch nicht gewachsen.

Mehrere der ITF angeschlossene japanische Gewerkschaften haben unterdessen in Protestnoten an die koreanische Regierung das Vorgehen gegen die Streikenden kritisiert.

ITF-Binnenverkehrsausschuß für Asien und den pazifischen Raum tagt

Die aktuellen Probleme der Arbeitnehmer im Binnenverkehr der Region standen im Mittelpunkt der Diskussionen auf der Sitzung des ITF-Binnenverkehrsausschusses für Asien und den pazifischen Raum, die vom 23. bis zum 25. Februar in Wodonga (Australien) stattfand.

Delegierte von mehr als dreißig Gewerkschaften aus neunzehn Ländern der Region nahmen an der Sitzung teil. Sie vertraten Mitglieder aus den Bereichen Eisenbahn, Straßentransport, Binnenschifffahrt und den Häfen. Als Vertreter des ITF-Sekretariats waren ITF-Generalsekretär Harold Lewis, der stellvertretende Generalsekretär Graham Brothers und der Sekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, anwesend.

Die Gewerkschaften in der Gruppe der Eisenbahner machten Zusagen im Hinblick auf Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Effizienz der Bahnen in der Region.

Die Eisenbahnergewerkschaften sprachen sich für Kampagnen zur Erarbeitung einer ausgewogenen Verkehrspolitik in den einzelnen Ländern aus, die ein zentrales Element für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung darstelle, und unterstützten die internationalen Bemühungen der ITF in diesem Bereich.

Die Gruppe der Eisenbahnergewerkschaften sprach sich darüber hinaus nachdrücklich gegen die Privatisierungstendenzen aus, die in vielen Ländern der Region immer mehr Fuß faßten und das unvermeidliche Ergebnis des unlauteren Wettbewerbs von seiten anderer Verkehrsträger seien. Nachdrücklich unterstrichen die Eisenbahnergewerkschaften, daß eine Privatisierung, wo sie denn stattfindet, nicht auf Kosten der Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer gehen dürfe. Sie forderten des Weiteren, dem routine-

mäßigen Einsatz von Vertrags- und Gelegenheitsarbeitern ein Ende zu setzen und für den Fall, daß ihr Einsatz nicht zu umgehen sei, die Zusage, daß Vertragsarbeiter nicht dazu genutzt würden, die Position der Eisenbahnergewerkschaften zu schwächen.

Die Gruppe der Beschäftigten im Straßentransport machte in ihrem Bericht auf den niedrigen gewerkschaftlichen Organisationsgrad in diesem Sektor aufmerksam und forderte die ITF auf, im Rahmen ihres in der Region durchgeführten langfristigen Bildungsprogramms auf eine verstärkte gewerkschaftliche Organisation der Arbeitnehmer hinzuwirken.

Besonderes Augenmerk, so hieß es, müsse der Einbindung der selbständigen Fahrer in die Gewerkschaften gelten.

Eine weitere vorrangige Aufgabe sei die Einrichtung gewerkschaftlicher Ausschüsse für Gesundheit und Sicherheit auf betrieblicher und auf nationaler Ebene. Hierzu empfahl die Gruppe die Finanzierung derartiger Ausschüsse aus Mitteln der Industrie und ihre Ausstattung mit der Vollmacht, sicherheitsgefährdende Praktiken zu verbieten. Die Gruppe drängte die Regierungen, die Straßentransportarbeitergewerkschaften an nationalen Kampagnen zur Schaffung eines größeren Sicherheitsbewußtseins bei Unternehmern, Arbeitnehmern und der allgemeinen Öffentlichkeit zu beteiligen.

An die Regierungen in der Region erging ein Appell, die in IAO-Verwaltungsdokumenten für diesen Wirtschaftsbereich festgelegten Arbeitszeitbeschränkungen und Ruhezeiten einzuhalten.

In einer letzten Empfehlung sprach sich die Gruppe nachdrücklich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs in Ballungsräumen als einem wesentlichen Faktor zur Begrenzung von Umweltschäden aus.

Die Gruppe der Hafentarbeiter gab in ihren Schlußfolgerungen ihrer tiefen Beunruhigung über die Auswirkungen des zunehmenden Einsatzes von Containern und anderen modernen Frachtumschlagsmethoden sowie der Einführung von Computern auf das Beschäftigungsniveau Ausdruck. Insbesondere letztere habe bereits zu einem Abbau von Arbeitsplätzen u. a. beim Büro- und Verwaltungspersonal geführt. Der rasche Wandel in diesem Wirtschaftsbereich verdeutliche die Notwendigkeit der Erarbeitung von Umschulungsprogrammen durch die Hafenbehörden, um sicherzustellen, daß die Arbeitnehmer in dem Sektor nicht ihren Arbeitsplatz verlieren, sondern mit Hilfe dieser Programme die erforderlichen neuen Fertigkeiten erwerben, erklärte die Gruppe übereinstimmend. Die Gewerkschaften müßten vor der Einführung neuer Arbeitsmethoden konsultiert und an Ausbildungsprogrammen beteiligt werden.

Die Hafentarbeiter äußerten sich besorgt über den Verlust eines großen Teils der Tätigkeit im Containerbereich an Binnenhäfen, wo die Container von nicht registrierten Gelegenheitsarbeitern umgeschlagen würden, und forderten nachdrücklich die Aufnahme dieser Arbeitnehmer in das Register der festangestellten Hafentarbeiter. Die ITF-Hafentarbeitersektion wurde aufgefordert, den Problemen der Hafentarbeiter in der Region ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken, insbesondere in speziellen Problembereichen wie lange Arbeitszeiten, häufiger Wechsel zwischen verschiedenen Aufgaben, unzureichende Ausbildung, die Notwendigkeit des sicheren Umschlages von Gefahrgütern, Fehlen von angemessenen Sicherheitsausrüstungen, Einführung sich selbsttätig entladender Massengutschiffe und Einsatz von Seeleuten beim Löschen von Frachten.

Niederländischer Lkw-Fahrerstreik von Erfolg gekrönt

Niederländische Lkw-Fahrer müssen, wie Fernfahrer in anderen Ländern auch, häufig zu unsozialen Zeiten arbeiten. Erbst waren sie allerdings über die Weigerung ihrer Arbeitgeber, ihnen ihre Tätigkeit während der Nacht und in den frühen Morgenstunden angemessen zu vergüten.

Diese Ungerechtigkeit nagte schon seit vielen Jahren an ihnen. Offen zum Ausdruck kam die Unzufriedenheit in den diesjährigen Kollektivverhandlungen, als für die Tätigkeit zwischen acht Uhr abends und sechs Uhr morgens eine Zusatzvergütung gefordert wurde.

Neben diesem Nachtarbeitszuschlag forderten die Fahrer auch eine realistische Lohnerhöhung und die Zahlung einer Abrufprämie für Fahrer, die sich zwar

zu Hause aufhalten, aber jederzeit zum Fahreinsatz bereitstehen müssen. Für Ende Januar wurde zum Streik aufgerufen.

Die Antwort der Arbeitgeber ging am 29. Januar ein, dem Tag, an dem der Streik der Lkw-Fahrer begann. Sie boten eine lächerliche Lohnerhöhung von 1 % an.

Wie groß die Bitterkeit unter den Fahrern war, zeigt die Tatsache, daß zwischen 1500 und 2000 Fahrer dem Streikaufruf ihrer Gewerkschaft, des Vervoersbond FNV, folgten. In der christlichen Transportarbeitergewerkschaft CNV organisierte Fahrerkollegen schlossen sich ihnen an.

Die Fahrer waren entschlossen, erst dann einzulernen, wenn ein annehmbares Angebot vorgelegt werde. Am 10. Februar beugten sich die Arbeitgeber dem Druck.

Sie machten ein neues Lohnangebot in Höhe von insgesamt 2,5 %: 1,5 % zahlbar rückwirkend vom 1. Januar, der verbleibende Betrag von 1 % ab 1. Juli. Mit dem Angebot eines monatlich zahlbaren Zuschlags für die Tätigkeit zu unsozialen Zeiten in Höhe von 1 % des Grundlohns kamen die Arbeitgeber auch der wichtigsten Forderung der Fahrer nach. Einen weiteren wesentlichen Erfolg stellt die Zahlung einer Prämie für den Dienst auf Abruf dar, die sich mit sofortiger Wirkung auf 1,40 Gulden in der Stunde bis zu einem Höchstbetrag von 32 Gulden beläuft.

Das Angebot wurde auf der Stelle akzeptiert und die normale Arbeit wieder aufgenommen.

Umfassende Überprüfung der Sicherheit bei British Rail gefordert

Nach drei schweren Zugunglücken in ebensoviele Monaten wird es immer schwieriger für die britische Regierung, sich über die zunehmenden Forderungen nach einer umfassenden Untersuchung der Sicherheit beim britischen Eisenbahnunternehmen British Rail (BR) hinwegzusetzen.

In der Öffentlichkeit, durch das schwere Unglück in Clapham kurz vor Weihnachten, bei dem 34 Menschen ums Leben kamen, bereits stark beunruhigt, macht sich im Anschluß an zwei weitere, nur zwei Tage auseinanderliegende Zusammenstöße, die erneut Tote und zahlreiche Verletzte forderten, immer größere Besorgnis breit. Der erste Vorfall ereignete sich am Samstag, den 4. März, als zwei in Richtung London fahrende Züge kurz vor dem in der englischen Grafschaft Surrey gelegenen Bahnhof Purley am Stadtrand von London zusammenstießen.

Der erste Zug hatte gerade mit einigen Minuten Verspätung den Bahnhof verlassen und war dabei, auf ein anderes Gleis überzuwechseln, wodurch er dem zweiten Zug in die Quere kam. Drei Waggons des ersten Zuges befanden sich bereits auf dem schnelleren Gleis, als der zweite Zug von hinten auf den vierten Waggon auffuhr. Sechs Waggons des zweiten Zuges stürzten eine steile Böschung hinunter, nur knapp an einer Häuserreihe in der am Fuße der Böschung gelegenen Vorstadtsiedlung vorbei.

Fünf Personen wurden bei dem Unfall getötet, über neunzig verletzt.

Bei dem zweiten Zusammenstoß am Montag, den 6. März fanden der Lokführer und ein Reisender den Tod, und mehr als fünfzig Menschen erlitten Verletzungen. Zwei elektrisch getriebene Vorstadtzüge waren kurz außerhalb der schottischen Großstadt Glasgow frontal aufeinandergeprallt.

Die Tatsache, daß sich dieses zweite Unglück auf einem in beide Richtungen befahrbaren eingleisigen Streckenabschnitt

ereignete, wirft Fragen hinsichtlich der Betriebssicherheit in solchen Streckenbereichen auf.

Die interne Untersuchung durch BR wird herauszufinden haben, wie es dazu kommen konnte, daß sich zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Züge zum gleichen Zeitpunkt auf diesem Streckenabschnitt befanden.

Beide Unglücke ereigneten sich während Zeiten mit relativ geringem Verkehrsaufkommen außerhalb der Hauptverkehrszeiten (Samstagnachmittag und Montagmittag). Anderenfalls wäre die Zahl der Opfer, schon so groß genug, zweifellos noch wesentlich höher gewesen. Die an dem Zusammenstoß bei Glasgow beteiligten Züge fuhren darüber hinaus nur mit einer Geschwindigkeit von 48 km/h, was ebenfalls dazu beitrug, die Zahl der Toten und Verletzten zu begrenzen.

BR setzt seine internen Untersuchungen über die Vorfälle fort, und die Regierung kündigte die Einrichtung zweier getrennter Untersuchungsausschüsse an. Bei beiden Untersuchungen wird sich das Hauptaugenmerk auf die Signalanlagen bei BR richten, die seit Bekanntwerden ihrer Mängel durch das Unglück von Clapham und Lokführerberichten über Probleme in den Bereichen, in denen sich nun auch die beiden jüngsten Zusammenstöße ereigneten, Zielscheibe scharfer Kritik waren.

Eines der zentralen Probleme, mit denen sich die Untersuchungskommissionen auseinandersetzen müssen, ist die Frage, inwieweit die Politik der Regierung, die das britische Eisenbahnsystem im Vorfeld seiner geplanten Privatisierung finanziell aushungern läßt, eine Beeinträchtigung der Sicherheit zur Folge hat.

Die Eisenbahnergewerkschaften klagen schon seit einigen Jahren über den Mangel an Investitionen in die Eisenbahnen, der einen ordnungsgemäßen Betrieb des Bahnnetzes unter angemessener Berücksichtigung der Sicherheitsinteressen sowohl der

Fahrgäste als auch des Personals inzwischen weitgehend unmöglich macht.

Sie und andere Gruppen, die die Interessen der Bahn vertreten, setzen sich konsequent gegen Subventionskürzungen und für eine Anhebung der staatlichen Unterstützung ein, um sicherzustellen, daß Großbritannien über ein modernes, sicheres Eisenbahnsystem verfügt.

Die für eine Gewährleistung der Betriebssicherheit bei der Bahn erforderlichen Technologien sind zwar vorhanden, doch stoßen Modernisierungsmaßnahmen immer häufiger auf Schwierigkeiten wegen des Kostenfaktors. Der finanzielle Druck und schrumpfende Betriebssubventionen führen zu erheblichen Verzögerungen bei Modernisierungsprogrammen und zur Beibehaltung der alten Systeme, um Geld zu sparen, obwohl sie bekanntermaßen Gefahrenquellen darstellen.

Andere europäische Länder haben Sinn und Zweck angemessener Investitionen erkannt und können heute deren positive Auswirkungen genießen, während Großbritannien immer weiter hinter seinen Nachbarn auf dem Kontinent zurückfällt.

Der Beschluß, alle drei Unfälle zum Gegenstand öffentlicher Untersuchungen zu machen (die erste wurde bereits aufgenommen), ist eine sehr willkommene Nachricht. Solange die Regierung allerdings nicht zu einer Anhebung der von der öffentlichen Hand bereitgestellten Finanzmittel für die überforderten Eisenbahnen bewegt werden kann, wird die Arbeit der Untersuchungskommissionen aber lediglich eine Zeitverschwendung sein. Und im Augenblick deutet wenig darauf hin, daß die Regierung ihre Haltung ändert.

Unterdessen werden die Eisenbahnergewerkschaften ihre Kampagne für eine umfassende Untersuchung aller Sicherheitsfragen, die von der Regierung bisher abgelehnt wird, mit allem Nachdruck fortsetzen.

Thatcher ordnet Bau einer unterirdischen Verbindungsstrecke zum Kanaltunnel an

Das endlose Hin und Her in der Frage des britischen Bahnanschlusses an dem Ärmelkanaltunnel nahm in diesem Monat eine neue, bizarre Wendung.

Als sich die britische und die französische Regierung über den Bau des Eisenbahntunnels unter dem Kanal einigten, ging jedermann - mit Ausnahme der britischen Regierung - davon aus, daß auf britischer wie auf französischer Seite die Verbindung zwischen dem Tunnel und London bzw. Paris durch neuerlegte Hochgeschwindigkeitsstrecken hergestellt werden sollte. Der Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen dem französischen Ende des Tunnels und Paris, Amsterdam und Brüssel ist in der Tat bereits geplant.

Doch die berühmt-berüchtigte Scheu der britischen Regierung vor Investitionen in das Eisenbahnsystem führte zu einer langwierigen Farce, in deren Rahmen es dem britischen Eisenbahnunternehmen British Rail (BR) gestattet wurde, in seinem Auftrag eine "Wirtschaftlichkeitsstudie" für den Bau einer neuen Strecke aufstellen zu lassen. Anfang dieses Jahres hatte sich die Regierung mit dem Gedanken an den Bau einer neuen Strecke abgefunden, sie weigerte sich jedoch, dem Staatsunternehmen BR zusätzliche Mittel hierfür zur Verfügung zu stellen. Statt dessen wies sie die Eisenbahnen an, die für den Bau notwendigen Gelder in der Privatwirtschaft aufzutreiben.

Angesichts der wenig erfreulichen Aussicht, die neue Strecke aus seinen eigenen,

shrumpfenden Haushaltsmitteln finanzieren zu müssen (die an BR gezahlten staatlichen Subventionen nehmen weiterhin ab), gab das Eisenbahnunternehmen bekannt, daß es für die Verbindungsstrecke zwischen London und dem Tunnel drei mögliche Varianten prüfe.

Während die Einwohner von Amiens in Frankreich heftig dagegen protestieren, daß die französische Hochgeschwindigkeitsstrecke zum Tunnel um ihren Heimatort herumgeführt wird, wurden in der dichtbesiedelten, wohlhabenden englischen Grafschaft Kent Proteste der entlang der möglichen britischen Strecken lebenden Anwohner gegen den Bau laut. Die Kampagne gegen den Bau der Strecke fand starke Unterstützung innerhalb Margaret Thatchers regierender Konservativen Partei, die sonst auf die Unterstützung der Wähler in Kent zählen kann.

Diesen Regierungsanhängern scheint nun das Unglaubliche gelungen zu sein, die Regierung zum Eingreifen zu bewegen und British Rail die Auflage zu machen, einen größtmöglichen Teil der Strecke unter der Erde zu verlegen.

Am 8. März stellte das Eisenbahnunternehmen einen neuen, überarbeiteten Plan vor, aufgrund dessen Zweidrittel der Strecke durch Tunnel geführt werden sollen. Die Reisegeschwindigkeit der "Hochgeschwindigkeitszüge" wird lediglich 220 km/h betragen gegenüber mindestens 320 km/h auf der neuen Strecke in Frankreich.

Auch wird diese neue Verbindungsstrecke

bis zu Eröffnung des Kanaltunnels 1993 nicht fertiggestellt sein. Ursprünglich hatte BR die Freigabe der neuen Strecke für 1995 oder 1996 angekündigt; angesichts der jetzt vorgesehenen zahlreichen Tunnel wird unter diesen neuen Voraussetzungen mit der Fertigstellung nicht mehr vor dem Jahr 2000 gerechnet.

Die neue, umweltverträgliche Strecke wird BR 1,7 Milliarden Pfund kosten gegenüber den ursprünglich veranschlagten 1,2 Milliarden. Angaben von BR zufolge werden etwa 30 Prozent der Gesamtkosten durch Maßnahmen zum Schutze der Umwelt verursacht.

Doch Margaret Thatcher, die vor kurzem ihr Umweltbewußtsein entdeckt hat und Berichten zufolge persönlich die Anweisung gab, einen Großteil der Strecke durch Tunnel zu führen, weigert sich rundheraus, öffentliche Gelder für den Bau der Strecke zur Verfügung zu stellen, und sei es für Maßnahmen zur Gewährleistung der Umweltverträglichkeit. Ihr Argument lautet, daß die Benutzer der neuen Strecke in vollem Umfang für die Kosten des Baus, einschließlich aller aus umweltpolitischen Erwägungen heraus entstehenden Kosten, aufkommen sollten.

Eine Reihe von Unternehmensgruppen aus der privaten Bauwirtschaft, die ursprünglich ein Interesse an dem Auftrag zum Bau der Strecke signalisiert hatten, fragen sich nun, ob sich das Projekt für sie wirtschaftlich rentiert.

ZIVILLUFTFAHRT

Modifizierungen an alternden Flugzeugflotten angeordnet

Der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde FAA liegen gegenwärtig Empfehlungen für umfangreiche Reparaturarbeiten an älteren Verkehrsmaschinen vor, aufgrund derer sie, so wird erwartet, innerhalb der nächsten Monate tätig werden wird.

Die Weltflotte alternder Verkehrsmaschinen gibt bereits seit einiger Zeit Anlaß zur Beunruhigung, da immer mehr Jets die obere Altersgrenze von 30 Jahren überschreiten, für die sie konstruiert wurden.

Diese Beunruhigung führte im vergangenen Jahr zur Einberufung einer Konferenz in Washington und zur Einrichtung einer Reihe von Sonderarbeitsgruppen, die ältere Jets auf die zur Erhaltung ihrer Flugtauglichkeit notwendigen Maßnahmen überprüfen sollten.

Als erste legte die mit der Untersuchung der frühen Boeing-Modelle 727, 737 und

747 befaßte Arbeitsgruppe ihren Bericht vor. Die darin enthaltenen detaillierten Empfehlungen werden gegenwärtig von der FAA geprüft.

Die Gruppe fordert eine schrittweise Modifizierung aller Maschinen, sobald sie ein bestimmtes Alter - voraussichtlich etwa 20 Jahre - erreicht oder eine bestimmte Anzahl an Flügen zurückgelegt haben. Sie vertritt außerdem die Auffassung, daß diese Modifizierungen vorgenommen werden sollten, selbst wenn bei Inspektionen keine Beanstandungen auftreten.

Die Arbeitsgruppe Boeing empfiehlt insgesamt 160 verschiedene Maßnahmen an den drei von ihr untersuchten Flugzeugmodellen. Diese reichen von der Auswechslung der Niete, die die einzelnen Platten des Flugzeugrumpfes zusammenhalten, bis zur Erneuerung wichtiger Bauteile der Maschinen.

Die Arbeitsgruppe Boeing erklärte ferner, daß, falls erforderlich, alle Besitzer älterer Düsenflugzeuge von ihren jeweiligen Kontrollbehörden mit Hilfe gesetzlicher Vorschriften zur Durchführung der Modifizierungen verpflichtet werden sollten.

Die Arbeitsgruppe weist allerdings auch darauf hin, daß viele Fluggesellschaften eine Reihe dieser Modifizierungen bereits vorgenommen haben.

Wenn die Pläne Zustimmung finden, werden 1300 frühe Boeing-Modelle dem Wartungsprogramm unterstellt werden.

Die Empfehlungen der Arbeitsgruppen, die sich mit den Maschinen anderer großer Flugzeughersteller der Welt befaßten - McDonnell Douglas, Lockheed, Airbus Industrie, British Aerospace und Fokker - werden an die FAA weitergeleitet, so bald sie erarbeitet sind.

Schließmechanismus der Frachtluke im Zentrum der Untersuchung bei United

Die Untersuchung der US-Verkehrssicherheitsbehörde über die Ursache für das Auftreten eines riesigen Loches im Rumpf einer Maschine des Typs Boeing 747 der amerikanischen Fluggesellschaft United Airlines auf dem Flug von Honolulu nach Auckland am 24. Februar (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1989) konzentriert sich auf den Schließmechanismus der Frachtluke des Jumbojets. Unfallexperten überprüfen die wenigen verbliebenen Teile des Schließmechanismus auf nähere Hinweise über den exakten Ablauf des Geschehens.

Die wahrscheinlichste Unfallursache ist ein Defekt an der Frachttür. Eine mögliche Erklärung wäre, daß die Tür nur teilweise verschlossen war - mit dieser Theorie wäre die große Gewalt zu erklären, mit der die Tür aus der Bordwand herausgerissen wurde. Der Luftdruck im Kabineninneren könnte in einer Flughöhe von mehr als

7.000 Metern so stark auf eine nur teilweise geschlossene Tür gewirkt haben, daß sie praktisch aufgesprengt wurde.

Die Frachttür des verunglückten Flugzeuges hatte schon öfter Probleme verursacht. Aufzeichnungen über Wartungsarbeiten zeigen, daß in den zwei Monaten vor dem Unfall Probleme im elektrischen Bereich sowie bei der Versiegelung auftraten und sie mehr als einmal von Hand geschlossen werden mußte.

Die fehlende Luke wurde inzwischen durch Radar geortet, ihre Bergung aus 5.125 Metern Wassertiefe dürfte jedoch einige Schwierigkeiten bereiten.

In der Zwischenzeit hat United als vorläufige Sicherheitsmaßnahme ihre lizenzierten Mechaniker angewiesen, die Frachttüren aller ihrer Maschinen kurz vor dem Start und direkt nach der Landung zu kontrollieren. Die Fluggesellschaft hat darüber hinaus bereits alle Frachttüren auf ih-

ren Wartungszustand überprüft.

Die US-Zivilluftfahrtbehörde FAA ordnete ferner eine Verstärkung aller Schließmechanismen an den Türen älterer Maschinen des Typs B747 innerhalb von dreißig Tagen an.

Der Vorfall von Honolulu weist gewisse Parallelen auf zu einem ähnlichen Fall im vergangenen April, als ein Teil des Dachs einer Boeing 737 der Aloha Airlines sich während des Fluges losriß.

Auch bei dem jüngsten Unglück waren die Mitglieder des Kabinenpersonals heldenhaft darum bemüht, entgegen allen Gesetzen der Wahrscheinlichkeit den zu Tode erschrockenen Fluggästen in der Umgebung des klaffenden Loches in der Bordwand sowie anderen, die, als die Tür herausgerissen wurde, von umherwirbelnden Metallteilen getroffen wurden, zu helfen.

Obwohl viele von ihnen selbst verletzt waren und den wirklich schrecklichen Bedingungen zum Trotz ging das Kabinenpersonal weiter seinen Aufgaben nach. Ein scharfer Wind blies durch das Loch im Flugzeugrumpf, und der Lärm war so beträchtlich, daß eine Verständigung nur mit Hilfe eines Megaphons möglich war. Als das Flugzeug umkehrte und erneut Kurs auf Honolulu nahm, halfen die Besatzungsmitglieder den Fluggästen bei der Vorbereitung auf eine Notlandung. Glücklicherweise ging alles glatt, das Flugzeug landete sicher und die Evakuierung verlief reibungslos. Wie schon beim Aloha-Unglück machen auch hier die Handlungen des Kabinenpersonals in einer so ernststen Notsituation deutlich, wie gerechtfertigt die Forderung der ITF nach Einführung eines internationalen Lizenzierungssystems für diese Berufsgruppe im Interesse der Sicherheit der Fluggäste ist (vergl. nebenstehender Kasten).

ITF FORDERT KABINENPERSONALLIZENZ

In Eingaben an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation mit Sitz in Montreal forderte die ITF wiederholt die Einführung eines international genormten Befähigungsnachweises für diese Berufsgruppe.

Die Lizenzierungsvorschläge der ITF basieren auf der Notwendigkeit, daß qualifiziertes Kabinenpersonal im Falle einer Notsituation entschlossen die Verantwortung für alle erforderlichen Maßnahmen übernimmt, um den Ausbruch von Chaos und Panik zu verhindern, der eine große Zahl von Todesopfern zur Folge haben könnte.

Die meisten Fluggäste waren wahrscheinlich äußerst überrascht, wenn sie erführen, daß dem Kabinenpersonal bisher nicht die gleiche berufliche Anerkennung gewährt wird wie den Cockpitbesatzungen, die traditionell über Lizenzen verfügen.

Wir fordern sie auf, sich unseren Bemühungen um die unverzügliche Einführung einer internationalen Lizenzierungsnorm im Interesse aller Flugreisenden anzuschließen.

Berieselungsanlagen und Rauchmasken empfohlen

Installation automatischer Berieselungsanlagen in den Fluggastkabinen von Flugzeugen, Einführung leichter Rauchmasken so bald wie möglich und Anbringung von Videokameras zur besseren visuellen Information der Cockpitbesatzungen - dies sind die drei Schlüsselempfehlungen des 259 Seiten starken offiziellen Berichts der Untersuchungskommission für Flugunglücke des britischen Verkehrsministeriums über den Brand an Bord einer Boeing 747 der britischen Fluggesellschaft British Airtours auf dem Flughafen von Manchester am 22. August 1985, bei dem 55 Menschen ums Leben kamen.

Das Unglück in Manchester ereignete sich, als die Maschine zu einem Urlaubsflug auf die griechische Mittelmeerinsel Korfu startete.

Nach einer Schweißreparatur trat ein Defekt in einer Verbrennungskammer des

linken Motors auf. Ein Teil der Kammer wurde aus dem Motor herausgeschleudert, beschädigte eine unter der Tragfläche angebrachte Zugangsplatte zum Treibstofftank und verursachte einen Brand, der rasch auf die darüber befindliche Kabine übergriff. Bei dem anschließenden Kabinenbrand wurden die Fluggäste vom Rauch und den von der brennenden Kabineneinrichtung aufsteigenden giftigen Gasen bewußlos. Zwei Mitglieder des fliegenden Personals, die sich im hinteren Teil der Maschine aufhielten, waren ebenfalls unter den Todesopfern.

Die Flughafenfeuerwehr erschien unverzüglich am Ort des Geschehens; trotz ihrer Anstrengungen wurde das Flugzeug jedoch schwer beschädigt. Die Aufgabe der Feuerwehrleute wurde noch weiter dadurch erschwert, daß der Pilot - wie bei den normalen Brandschutzübungen - das Flug-

zeug in den Wind gedreht hatte, wodurch die Flammen zusätzlich angefacht wurden. Die Obduktion der Opfer ergab, daß die Mehrzahl der Toten, 48 der insgesamt 55 Opfer, nicht durch die Auswirkungen des Brandes gestorben waren, sondern durch Einatmen des giftigen Gasgemisches, das sich in der Kabine gebildet hatte.

Die Evakuierung des Flugzeuges wurde durch den beschränkten Zugang zu den Kabinentüren und einen Defekt an einer der Notausgangstüren behindert.

Die im Rahmen des Berichts über eine der bisher umfassendsten und gründlichsten Untersuchungen eines Flugzeugunglücks in Großbritannien ausgesprochenen 31 Sicherheitsempfehlungen beziehen sich größtenteils auf Vorkehrungen, durch die sichergestellt werden soll, daß die Fluggä-

Forts. auf Seite 12

... Untersuchungsbericht über die Brandkatastrophe von Manchester lobt Verhalten des Kabinenpersonals

Forts. von Seite 11

ste in Zukunft ausreichend vor einem Verlust ihrer Handlungsfähigkeit geschützt werden, damit sie aus einem brennendem Flugzeug fliehen können.

Die Verzögerung bei der Veröffentlichung des Berichts (erst dreieinhalb Jahre nach dem Unglück) wurde schon allein durch Umfang und Kosten der Untersuchung der Überlebensaspekte bei diesem Unglück verursacht.

Die Kunden britischer Fluggesellschaften kommen jedoch schon heute in den Genuß des größten Teils der empfohlenen Verbesserungen, da viele von ihnen im Rahmen eines kontinuierlichen Programms zur Verbesserung der Sicherheitsvorkehrungen bereits von der Zivilluftfahrtbehörde CAA in Kraft gesetzt wurden.

Die Untersuchung wird sich voraussichtlich auf den gesamten Wirtschaftsbereich positiv auswirken, da viele Empfehlungen breite Anwendung finden können und zu erwarten ist, daß sie nach weiteren Studien von der Zivilluftfahrt weltweit übernommen werden.

Eine wichtige Ausnahme könnte allerdings die Empfehlung darstellen, die eine verbindliche Vorschrift über das Mitführen von Rauchmasken vorsieht. Britische Verbraucher- und andere Interessensgruppen sprechen sich eindeutig für ihre Einführung aus, während andere, darunter verschiedene Zivilluftfahrtbehörden, Zweifel daran äußerten, ob sie tatsächlich die beste Lösung im Interesse einer sicheren Evakuierung bei Ausbruch eines Feuers an Bord eines Flugzeuges darstellen würde.

Wie einfach auch immer die Masken zu handhaben wären - wahrscheinlich müßten sie in einer von Panik gekennzeichneten Situation im Dunkeln über den Kopf gezogen werden und würden sicherlich von vielen, wenn nicht den meisten Fluggästen, nicht zuletzt Kindern und älteren oder körperbehinderten Passagieren, abgelehnt.

Sicherlich könnten sie einer Reihe von Menschen das Leben retten, doch die vier bisher entwickelten Modelle entsprechen nicht ganz den Vorgaben, so daß mit ihrer Einführung zumindest noch solange gewartet werden muß, bis eine Rauchmaske entwickelt wurde - voraussichtlich innerhalb der nächsten zwei Jahre -, die den an sie gestellten sehr hohen Ansprüchen gerecht wird.

Eine wesentlich wirksamere Verbesserung, und eine, die mehr Menschen vor dem Tod bewahren könnte, dürfte die in dem Bericht empfohlene Einführung von Sprinkleranlagen sein, durch die ein Feuer gleich in seinen Anfängen erstickt würde, sowie in Verbindung damit weitere Maßnahmen wie z. B. eine am Kabinenboden angebrachte Fluchtwegbeleuchtung, die den

Weg zu den Notausgängen weist.

Das nationale britische Ausbildungszentrum für die Feuerwehr prüft gegenwärtig verschiedene Berieselungsanlagen, und von der Industrie wird eine "Wasserharpune" entwickelt, die, nachdem sie in die Kabine hineingeschossen wurde, Wasser hineinpumpen würde, um einen Brand zu löschen. Die Forschungsarbeiten in diesem Bereich werden als sehr vielversprechend bezeichnet.

Auch die Anbringung von Videokameras zur Überwachung der Kabine wäre nützlich, da sie den Piloten in die Lage versetzen würde, sich ein Bild vom Ausmaß eines möglichen Feuers zu machen. Insbesondere bei einem Motorenbrand bei einer zweimotorigen Maschine wie z. B. dem in der Nähe von Nottingham abgestürzten Flugzeug (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1989) könnten derartige Überwachungskameras dem Piloten eine wertvolle Entscheidungshilfe für die Beurteilung der Frage an die Hand geben, ob das Problem die Stilllegung eines Motors erforderlich macht.

Auch im Hinblick auf einen verbesserten Zugang zu den Notausgängen enthält der Bericht eine wichtige Empfehlung. Die Fluggesellschaften sehen sich zunehmend unter Druck gesetzt, ihre Gewinne durch den Einbau zusätzlicher Sitze in ihre Maschinen zu steigern. Dies bedeutet, daß der Zugang zu den Ausgängen eingengt wird, weil mehr Sitze in die Kabine hineingezwängt werden. In Extremfällen, wie z. B. auf den B747-Maschinen von British Airways und KLM, werden die über den Tragflächen befindlichen Notausgänge sogar ganz zugebaut, um mehr Fluggäste befördern zu können. Dadurch wird die Zahl der Notausgänge von 10 auf 8 verringert. Diese Praxis stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar und wurde von der ITF bereits mehrmals verurteilt.

Bei dem Unglück in Manchester konnten die Passagiere die Ausgänge nur unter großen Schwierigkeiten erreichen. Aus diesem Grund spricht sich der Bericht für die Entfernung der Sitze neben den Ausgängen aus. Darüber hinaus empfiehlt er eine Verstärkung der Sitze in der Umgebung dieser Ausgänge, damit sie sich nicht aus ihrer Verankerung lösen und dadurch die Ausgänge blockieren können. Außerdem empfiehlt der Bericht, daß gebrechliche Personen oder Personen, die die Türen im Notfall nicht bedienen könnten, keinen Sitzplatz neben den Ausgängen zugewiesen bekommen sollten.

Zwar stellt der Bericht fest, daß die bei der Herstellung von Flugzeugsitzen sowie der Wand- und Deckenverkleidungen benutzten Materialien zweifellos verbessert wurden, doch verweist er gleichzeitig darauf, daß die Einführung neuer Normen für die Feuerfestigkeit dringend geboten ist, um

die Fluggäste besser gegen einen Brand zu schützen. Dies ist ein Bereich, in dem sich die ITF schon seit einiger Zeit aktiv für die Verabschiedung international gültiger Vorschriften eingesetzt hat.

Ein weiteres wichtiges Kapitel des Berichts befaßt sich mit der Notwendigkeit verbesserter Motoreninspektionen, um mögliche Defekte rechtzeitig zu entdecken (der Motor, in dem das Feuer bei dem Unglück von Manchester ausbrach, war im November 1983 überholt worden, doch der Fehler trat auf, bevor die nächste Inspektion anstand). Auch wird die Notwendigkeit erwähnt, die Zugangslatten zu den Treibstofftanks zu verstärken, um zu gewährleisten, daß sich bei einem ähnlichen Unfall keine Risse in den Treibstofftanks bilden.

Angesichts der bei der Brandkatastrophe von Manchester aufgetretenen Schwierigkeiten fordert der Bericht ferner neue Evakuierungsübungen für die Fluggastkabine, eine Verbesserung der Mechanismen für die Fluchtrutschen, damit diese nicht die Ausgänge blockieren, der Feuerlöscher für die Kabinen, die Anbringung von Rauchdetektoren in den Toiletten sowie ein verbessertes Ansagesystem.

Speziell in bezug auf die Sicherheitsübungen für das Cockpitpersonal empfiehlt der Bericht eine Überarbeitung der Übungen für die Positionierung von Flugzeugen im Falle eines Brandes. Der Bericht lobt die Bemanning für ihr rasches und beherrztes Handeln, mit dem sie einer ganzen Reihe von Passagieren das Leben rettete. Gleichzeitig empfiehlt er, daß mindestens ein erfahrenes Mitglied des Kabinenpersonals an jedem Ende einer Maschine eingesetzt sein sollte. Bei dem Unglück in Manchester verfügten die beiden am Ende des Flugzeuges eingesetzten Stewardessen über wenig Erfahrung und sahen sich, wie es in dem Bericht heißt, "einer unmöglichen Situation" gegenüber. Die beiden jungen Frauen kamen in den Flammen ums Leben, während sie bei der Evakuierung der Maschine halfen.

Die Forderung nach einem gründlichen Ausbildungsprogramm für das Kabinenpersonal, an dessen Ende ein international anerkannter Befähigungsnachweis vergeben wird, ist schon seit langem ein wesentlicher Bestandteil der Politik der ITF.

Hätte ein solches internationales Lizenzierungssystem bereits bestanden, hätte British Airtours die Maschine nicht mit nicht ausreichend qualifiziertem und unerfahrenem Kabinenpersonal bemannen dürfen.

Ein solches System liegt im Interesse der Passagiere und nicht zuletzt auch der Flugbegleiter selbst, die die schwere Verantwortung für die Sicherheit der Fluggäste zu tragen haben (vergl. Kasten auf der vorangegangenen Seite).

JÜNGSTE ENTWICKLUNGEN IN DER LUFTVERKEHRSWIRTSCHAFT: GRÜNES LICHT FÜR EVERGREEN AIR

In diesem Monat werden wir die Geburt einer neuen Fluggesellschaft - Evergreen Air - und weitere Veränderungen in der Struktur des internationalen Luftfrachtverkehrs erleben.

Nach langem Zögern gab die Regierung Taiwans endgültig grünes Licht für die Pläne der Schifffahrtsgruppe Evergreen, eine neue Fracht- und Verkehrsfluggesellschaft zu gründen (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1989), die zunächst eine Reihe von Destinationen im Fernen Osten einschließlich Hongkong, Singapur und Japan bedienen soll. Erst im vergangenen Monat kündigte Evergreen an, daß sie möglicherweise ihre Pläne für den Einstieg in das Fluggeschäft aufgeben müsse, falls die Regierung nicht bald tätig werde. Diese Drohung hat offensichtlich gewirkt, wenngleich die Entwicklungskosten voraussichtlich wesentlich höher liegen werden als ursprünglich erwartet. Das Unternehmen, das wahrscheinlich unter dem Namen Evergreen Airways tätig sein wird, plant, 1993 auch den Verkehr in den USA und zwei Jahre später in Europa aufzunehmen. Bei Boeing wurden bereits vier Jumbos der 400er Serie in Auftrag gegeben und Optio-

nen für drei weitere aufgenommen. Weitere Flugzeuge werden voraussichtlich bei McDonnell Douglas und Airbus Industrie bestellt. Die Vorbereitungen für die Ausbildung des Personals - das fliegende Personal soll in Japan, Piloten und Wartungspersonal in getrennten Einrichtungen in den USA ausgebildet werden - sind bereits weit fortgeschritten. Evergreen Marine Corporation wird einen 30%igen Anteil an den Aktien von Evergreen Airways halten. Die Anzeichen mehrten sich, daß die Entwicklung in Richtung auf ein weltweites Netz von Frachtdiensten von Tür zu Tür an Fahrt gewinnt. Diesen Monat wurden zwei wichtige Geschäftsabschlüsse bekanntgegeben - das von Ansett International Air Freight in Australien und der sowjetischen Flugzeuggesellschaft Aeroflot ins Leben gerufene Gemeinschaftsunternehmen sowie ein Vertrag zwischen Japan Air Lines und der staatlichen deutschen Fluggesellschaft Lufthansa.

Der JAL-Vertrag wurde unterzeichnet, weil Japan, wenn der europäische Binnenmarkt Ende 1992 vollendet wird, ein landgebundenes Vertriebsnetz für seine Luftfracht in Europa benötigt. Bei der Suche

nach einem Partner entschied die JAL sich für Lufthansa, weil sie bereits seit langem über gemeinsame Betriebsvereinbarungen mit Lufthansa für die Luftfrachtdienste zwischen den beiden Ländern verfügt. Ähnliche Vereinbarungen mit den Fluggesellschaften der übrigen Mitgliedsländer der Europäischen Gemeinschaft werden voraussichtlich folgen.

Im Rahmen der Vereinbarung über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens zwischen Ansett und Aeroflot wird jede der beiden Fluggesellschaften Frachten für die andere befördern. Die genauen Einzelheiten wurden jedoch noch nicht bekanntgegeben. Eine ähnliche Vereinbarung war bereits zuvor zwischen TNT Air Cargo (die Muttergesellschaft Ansetts befindet sich zur Hälfte im Besitz von TNT) und der ungarischen Fluggesellschaft Malev getroffen wurde.

*Die private kanadische Fluggesellschaft Wardair, die vor kurzem von Pacific Western Airlines übernommen wurde, kündigte an, daß 500 ihrer Mitarbeiter im Bereich Toronto im Laufe der nächsten Monate ihren Arbeitsplatz verlieren werden.

Unterstützt die Beschäftigten bei Eastern

Die ITF-Mitgliedsgewerkschaften in den USA befinden sich, mit voller Unterstützung ihres nationalen Gewerkschaftsdachverbandes AFL-CIO, in einem entscheidenden Arbeitskonflikt mit Frank Lorenzo, dem Besitzer von Eastern.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sind gebeten, diesem Streik ihre größtmögliche Unterstützung zu geben und sich im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten nach Kräften für den Kundenboykott gegen die ebenfalls in Besitz von Lorenzo befindliche Continental Airlines einzusetzen.

Boykottiert Continental!