

AUS DEM INHALT

ITF-Gewerkschaften treffen
Vorbereitungen für 1992 (S. 2)
Afrikanische Regionalkonferenz (S. 4)
36. ITF-Kongreß in Florenz (S. 6)

TODESFÄLLE (S. 10)

FISCHER
Koreanische Gewerkschaft
setzt sich durch (S. 11)

BINNENVERKEHR
Der andere Fernfahrer-Treff (S. 12)
Generalsekretär der indischen
Eisenbahngewerkschaft
im Gespräch (S. 13)
"Massenkrankmeldung" - Neue
Form des Protests in der
Türkei (S. 15)

LEUTE (S. 16)

SEELEUTE
EUROS - das Zweitregister
der EG (S. 17)
ITF-Millionencoup in
Australien (S. 18)
Flaggenübersicht (S. 19)

ZIVILLUFTFAHRT
EGH überrascht mit
Flugpreisurteil (S. 21)
Fluggesellschaften im
Überblick (S. 22)
Aufhebung des Gewerk-
schaftsverbots bei PIA
angekündigt (S. 23)

HAFENARBEITER
Hafenarbeiterstreik in
Indien (S. 24)
Hafenarbeiterseminar in
der Karibik (S. 25)

BRITISCHES HAFENARBEITERREGISTER: DIE WÜRFEL SIND GEFALLEN

GROSSE MEHRHEIT FÜR STREIK

Die britische Regierung hat sich nun doch dem starken Druck der Hafenarbeitgeber und der rechtsgerichteten Kräfte in ihren eigenen Reihen gebeugt (siehe *ITF-Nachrichten* Januar 1989) und gab am 5. April die bevorstehende Abschaffung des Hafenarbeiterregisters National Dock Labour Scheme bekannt. Sie nutzte die Gunst der Stunde, als sich der Sekretär der Abteilung Häfen und Binnenschifffahrt der britischen Transport & General Workers' Union (TGWU), John Connolly, anlässlich der ITF-Konferenz zum Thema "Europa 1992" in Luxemburg aufhielt, und kündigte vor dem Unterhaus des Parlaments für den nächsten Tag die Einbringung eines Gesetzentwurfes über die Abschaffung des Hafenarbeiterregisters an. Der britische Arbeitsminister Norman Fowler stellte seine tiefe Verachtung für die britische Gewerkschaftsbewegung unter Beweis, indem er alle Forderungen nach Diskussionen oder Verhandlungen mit der TGWU zurückwies, die praktisch alle von dieser Maßnahme betroffene 9.400 registrierten Hafenarbeiter vertritt. Statt dessen erklärte er, daß das Register, mit dem im Jahre 1947 die Gelegenheitsarbeit in den Häfen abgeschafft wurde, die Wettbewerbsfreiheit der Hafenarbeitgeber im Vergleich zu anderen europäischen Häfen einschränke und daher ohne weitere Diskussion aufgehoben werden solle. Angesichts dieser Umstände war die Reaktion der TGWU äußerst zurückhaltend. Gewerkschaftsmitglieder in einer Reihe von Häfen legten aus Protest gegen den Regierungsbeschluß spontan die Arbeit nieder, kehrten jedoch auf Drängen der Gewerkschaft an ihren Arbeitsplatz zurück. Unter der von der konservativen Regierung seit 1980 ständig verschärften britischen Arbeitsgesetzgebung gilt jede offizielle Arbeitskampfmaßnahme gegen einen Regierungsbeschluß, selbst wenn dieser eine direkte Bedrohung von Arbeitsplätzen und Einkommen darstellt, als illegale "sekundäre Arbeitskampfmaßnahme", für die die Gewerkschaft vor Gericht gebracht und zu hohen Entschädigungszahlungen verurteilt und mit der Beschlagnahmung ihrer Vermögenswerte bedroht werden kann. Angesichts der bei Arbeitskonflikten in der jüngsten Vergangenheit von den Gerichten verfolgten harten Linie kann es nicht überraschen, daß die TGWU sorgfältig darauf bedacht war, daß keine der von den in der Gewerkschaft organisierten Hafenarbeitern ergriffenen Maßnahmen eine Bedrohung ihrer Dienstleistungen für ihre insgesamt über eine Million Mitglieder in anderen Wirtschaftsbereichen darstellte.

Die Gewerkschaft verfolgte daher eine Doppelstrategie. Im *politischen* Bereich unternahm sie in Zusammenarbeit mit der oppositionellen Labour Party alles in ihrer Kraft stehende, um die Verabschiedung des Entwurfes des Hafenarbeitsgesetzes durch das Parlament zu verhindern. Wegen der überwältigenden Regierungsmehrheit im Parlament bestand hierfür jedoch wenig Aussicht auf Erfolg, und der Gesetzentwurf wurde am 18. Mai vom Unterhaus gebilligt. Er wird voraussichtlich im Juli dieses Jahres Gesetzeskraft erlangen. Da nicht zu erwarten war, daß politischer Widerstand die Haltung der Regierung

Forts. auf Seite 27

Europäische Transportarbeiter: Vorbereitungen für 1992

Die europäische Kommission und der Ministerrat müssen Sofortmaßnahmen zur Schaffung einer koordinierten und integrierten gemeinsamen Verkehrspolitik ergreifen. Dies war eine der wichtigsten Schlußfolgerungen der 3tägigen Konferenz der europäischen Transportarbeitergewerkschaften, die vom 5. bis zum 7. April unter der Schirmherrschaft der ITF in Luxemburg stattfand.

Mehr als 200 Teilnehmer von 90 Gewerkschaften der 12 EG-Länder sowie aus Norwegen, Schweden, Finnland, Österreich, der Schweiz und der Türkei waren anwesend, darunter auch Beobachter von nicht der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Frankreich, Spanien und Portugal ebenso wie Vertreter des christlichen Internationalen Verbandes des Verkehrspersonals.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis führte den Vorsitz während der Konferenz, die sich auf ihrer ersten Sitzung mit der "sozialen Dimension" des Binnenmarktes nach 1992 befaßte. Sprecher während der ersten Sitzung waren Mathias Hinterscheid, Generalsekretär des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB), und Piet Gommers vom EG-Generaldirektorat für Beschäftigungspolitik und soziale Angelegenheiten. Hinterscheid wies darauf hin, daß das "Weißbuch" über die Vollendung des Binnenmarktes trotz der dieser Frage von Kommissionspräsident Delors in zahlreichen Reden eingeräumten Priorität nichts über die soziale Dimension aussage. Der EGB habe immer wieder nachdrücklich auf die Notwendigkeit der Schaffung eines "sozialen Europa" hingewiesen, dessen Umrisse er in seinem Sozialprogramm aus dem Jahre 1988 beschrieben habe. Der Binnenmarkt müsse zur Schaffung neuer Beschäftigungsmöglichkeiten beitragen; für das "technologische" Europa sei die Zustimmung der Arbeitnehmer zu gewinnen; der Sozialschutz der Arbeitnehmer müsse gestärkt werden; und größere Wirtschaftsdemokratie sei einzuführen. Falls es im sozialen Bereich keine Fortschritte gebe, müßten sich die Gewerkschaften ernsthaft fragen, ob sie sich nicht besser weiteren Schritten in Richtung auf die wirtschaftliche Integration widersetzen sollten.

Gommers unterstrich im Namen der Kommission, daß ein "wirtschaftliches Europa" und ein "soziales Europa" nicht als sich gegenseitig ausschließende Alternativen



anzusehen seien. Vollbeschäftigung und sozialer Fortschritt seien notwendige Voraussetzungen für einen gut funktionierenden Binnenmarkt. Die Kommission werde demnächst eine auf der vor kurzem vom Wirtschafts- und Sozialausschuß veröffentlichten Stellungnahme basierende europäische Sozialcharta verabschieden. Die Kommission fühle sich an den Grundsatz des Dialogs zwischen den Sozialpartnern gebunden und stehe dem Standpunkt der Gewerkschaftsbewegung stets offen gegenüber.

Clive Iddon, Sekretär des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses in der Europäischen Gemeinschaft, eröffnete die Diskussion über "aktuelle Entwicklungen im europäischen Verkehrswesen". Das von der ITF veröffentlichte Hintergrunddokument führte die von der Kommission im Laufe von mehr als 30 Jahren zur Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik ergriffenen Maßnahmen auf. Das Ergebnis läßt sich in wenigen Worten zusammenfassen: "Wenig beeindruckend". Viele wichtige Entwicklungen im europäischen Verkehrswesen hatten nichts mit dem Binnenmarkt zu tun: das französische TGV-Streckennetz, das eine Wiederbelebung des Reisezugverkehrs zur Folge hatte; die Just-in-Time-Produktion, die den effizienten Transport wichtiger werden ließ als die Transportkosten; und die erhebliche

Nachfragesteigerung in der Zivilluftfahrt, die die bestehende Infrastruktur unter starkem Druck setze. "30 Jahre lang unternahm der Rat nichts, bis er schließlich durch drei bedeutende Ereignisse dazu gezwungen wurde: den Nouvelles-Frontières-Fall, das Urteil des Europäischen Gerichtshofes aus dem Jahre 1983 sowie den Beschluß des Ministerrates von Mailand über die einheitliche europäische Akte." Inzwischen seien die Dinge in Bewegung geraten, wenn auch nicht in der von den Verkehrsgewerkschaften gewünschten Richtung. "Wenn wir etwas verbessern wollen, müssen wir uns zusammenschließen", erklärte Iddon. "Und ich spreche hier nicht von der Schaffung eines großen gewerkschaftlichen Apparats, sondern von praktischen Maßnahmen." Unter Hinweis auf die 27 Dolmetscher, die während der Konferenz für die Verständigung sorgten, regte er als einen großen Schritt nach vorne an, Funktionsträgern in den Gewerkschaften eine Fremdsprachenausbildung zu geben.

Im Anschluß an Clive Iddons Einleitung die er selber als "philosophische Betrachtungen" bezeichnete, begannen die Delegierten mit der detaillierten Überprüfung der Vorschläge der Kommission für die einzelnen Wirtschaftsbereiche. Die Debatte befaßte sich mit den Arbeitszeitvorschriften

Forts. auf Seite 3

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

... ITF legt Verkehrskonzept für Europa vor

Forts. von Seite 2

im Straßentransport sowie der Notwendigkeit, der Bahn größere Priorität einzuräumen. Die Delegierten hörten von den "mittelalterlichen" Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt. Im Zusammenhang mit dem Luftverkehr konzentrierte sich die Aufmerksamkeit vor allem auf Sicherheitsfragen, während die Seeleutegewerkschaften nachdrücklich auf den Niedergang der europäischen Handelsflotte hinwiesen. Als größtes Problem in der Hafenvirtschaft wurde bemängelt, daß die Kommission nicht über eine Hafenpolitik verfüge und wenig Interesse an der Verabschiedung einer solchen Politik zeige.

Während die Diskussion über die Verkehrspolitik nach 1992 naturgemäß von den Gewerkschaften aus den EG-Ländern beherrscht wurde, erhielten die Gewerkschaften aus Nicht-Mitgliedsländern ihre Chance, als sich die Aufmerksamkeit auf "Transitfragen" richtete. Insbesondere Österreich und die Schweiz sehen sich immer mehr von der Gemeinschaft unter Druck gesetzt, ihre bahnfremde Politik aufzugeben und den 40 Tonnen schweren Lastkraftwagen aus der EG freien Zugang zu ihren Transitstrecken zu gewähren. Die Gewerkschaften sowohl der Straßentransportarbeiter als auch der Eisenbahner aus diesen Ländern gaben ihrer Ablehnung gegenüber solcher Einschüchterungstaktik unmißverständlich Ausdruck.

Ein neu erarbeitetes gewerkschaftspolitisches Dokument mit dem Titel "Europäische Verkehrspolitik: eine Gewerkschaftsstrategie" wurde von den Delegierten diskutiert und verabschiedet. Das 42 Punkte umfassende Dokument erläutert die Grundzüge eines besseren Verkehrssystem in den

EG-Ländern. Darin wird die alsbaldige Verabschiedung einer koordinierten und integrierten gemeinsamen Verkehrspolitik gefordert und der Appell des EGB für die Eröffnung einer sozialen Dimension im Zusammenhang mit 1992 nachdrücklich unterstützt. Der Grundsatz des fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern muß nach Auffassung der Gewerkschaften den zwanghaften Drang zum Billigtransport auf der Straße ersetzen, der bis heute allein die Verkehrspolitik der Gemeinschaft bestimmt. Angemessene Aufmerksamkeit ist der Verkehrsplanung, Sicherheitsüberlegungen und Energiesparmaßnahmen sowie Investitionen in sozialverträgliche Technologien zu widmen. In städtischen Bereichen sollte dem öffentlichen Verkehr Vorrang vor dem Privatverkehr eingeräumt werden, Bahn- und Busdienste sind zu verbessern. Der Bahn sollte größere Unterstützung gewährt und der kombinierte Verkehr aufgewertet werden. Vor jeder weiteren Liberalisierung muß eine Harmonisierung der Sozialvorschriften, insbesondere im Straßentransport, stattfinden. Sofortmaßnahmen sind erforderlich, um eine im Besitz von Staatsbürgern aus Gemeinschaftsländern befindliche und mit Seeleuten aus der Gemeinschaft bemannte Handelsflotte zu erhalten. Neue Maßnahmen sind darüber hinaus dringend erforderlich, um das Überleben der europäischen Fluggesellschaften angesichts des Übernahmehungers der US-amerikanischen Fluggesellschaftsgiganten zu garantieren.

Am letzten Tag der Konferenz nutzten die Delegierten die Gelegenheit, den für Verkehr zuständigen EG-Kommissar Karel Van Miert zwei Stunden lang mit Fragen zu bombardieren. In einer optimi-

stischen Ansprache zu Beginn der Fragestunde lobte Van Miert die Vorschläge der ITF zur Verkehrspolitik. "Unsere Sorgen hinsichtlich der Ziele für 1992 sind die gleichen. Unsere Prioritäten sind praktisch identisch. Wir müssen dafür sorgen, daß der einheitliche Binnenmarkt ein fairer Markt ist," erklärte er. Er könne sich nicht vorstellen, daß die Gründerväter der EG bei einer gemeinsamen Verkehrspolitik lediglich an die Schaffung eines freien Marktes gedacht hätten. Wie die ITF unterstützte auch er "eine moderne, koordinierte, verkehrsträgerübergreifende Verkehrswirtschaft ... Deswegen müssen wir uns auf die sozialen und umweltpolitischen Dimensionen der Verkehrspolitik konzentrieren." Die soziale Dimension des Verkehrs umfasse eine Reihe von Bereichen, stellte er fest. Die Arbeitsbedingungen müßten den höchsten Normen entsprechen und diese Normen durchgesetzt werden. Positive Maßnahmen in der Seeschiffahrt seien dringend erforderlich und würden demnächst vorgeschlagen (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten). Sein Arbeitsprogramm umfasse ferner die Frage einer verbesserten Ausbildung und messe der Sicherheit größere Bedeutung bei. Die *umweltpolitische* Dimension sei ebenfalls sehr wichtig und ein Bereich, in dem "die Bahn zu Hause ist". Diese beiden Dimensionen würden zur Schaffung eines einheitlichen Binnenmarktes beitragen, so hob er hervor, in dem die Verkehrswirtschaft in der Lage sei, dem Benutzer sichere und hochwertige Verkehrsdienste zu vernünftigen Preisen, bei geringstmöglicher Schädigung der Umwelt und zu den bestmöglichen Arbeitsbedingungen für die Transportarbeiter anzubieten.

Lech Walesa nimmt erstmals an IBFG-Sitzung teil

Seit der offiziellen Wiederzulassung der Gewerkschaft Solidarnosc im Februar dieses Jahres (vergl. ITF-Nachrichten März 1989) war die polnische Gewerkschaftsbewegung äußerst aktiv.

Sie hat eine neue, unabhängige Zeitung - "Wahlgazette" - gestartet. Auch wenn sie unter Papierknappheit und Vertriebsproblemen leidet, handelt es sich dabei um die erste unabhängige Zeitung, die in einem kommunistisch regierten Land Osteuropas zugelassen wurde.

Die Gewerkschaft unterstützte darüber

hinaus Kandidaten für die für Juni geplanten Parlamentswahlen in Polen. Die Wahlen zur zweiten Kammer des Parlaments sind frei, doch behält die kommunistische Partei eine automatische Mehrheit in der ersten Kammer. Solidarnosc stellte die Schaffung echter demokratischer Strukturen ins Zentrum ihrer Wahlkampagne und fordert für die nächsten Parlamentswahlen ein völlig unbeschränktes Wahlverfahren.

Während seines ersten Auslandsaufenthalts seit Wiederzulassung der Gewerkschaft reiste der Vorsitzende von Solidar-

nosc, Lech Walesa, vom 17. bis zum 19. Mai nach Belgien, wo er erstmals an einer Vorstandssitzung des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) teilnahm. Die Solidarnosc war dem IBFG bereits 1986 beigetreten, die polnische Regierung hatte Walesa jedoch bisher immer die Ausreisewilligung verweigert.

Walesa traf darüber hinaus mit dem belgischen Premierminister Wilfried Martens sowie dem Präsidenten der EG-Kommission, Jacques Delors, zusammen.

Afrikanische Regionalkonferenz der ITF in Nairobi

Am 27. und 28. April diesen Jahres fand in Nairobi (Kenia) die zweite Afrikanische Regionalkonferenz der ITF statt. Direkt vorausgegangen war ihr vom 24. bis zum 26. April ein Seminar über Entwicklungen in der afrikanischen Verkehrswirtschaft und deren Auswirkungen für die Transportarbeiter. Beide Sitzungen wurden in Zusammenarbeit mit der bundesdeutschen Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) organisiert.

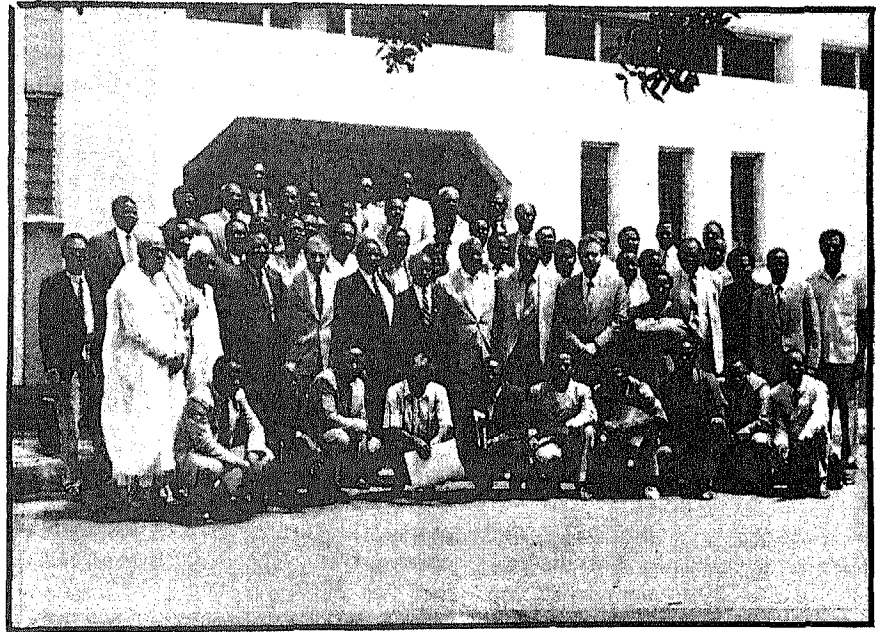
45 Delegierte von 38 afrikanischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften aus 15 Ländern nahmen an den Sitzungen teil.

Offiziell eröffnet wurde die Konferenz vom kenianischen Verkehrsminister J. J. Kamotho während einer Sondersitzung am 27. April unter Vorsitz des Generalsekretärs der kenianischen Hafenerbeitergewerkschaft Juam Khamis. Der Generalsekretär der kenianischen Eisenbahnergewerkschaft, Raphael O'kanga hieß die Teilnehmer im Namen der drei kenianischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften in seinem Land willkommen. Weitere Redner während der Eröffnungsveranstaltung waren der Generalsekretär des kenianischen Gewerkschaftsdachverbandes COTU, J. J. Mugalla, H. Matusch von der FES sowie ITF-Generalsekretär Harold Lewis.

Während der Konferenz diskutierten die Delegierten über die von den Mitgliedsgewerkschaften vorgelegten Länderberichte. Anschließend wurde die Tätigkeit der ITF während der seit der ersten Regionalkonferenz in Mombasa (Kenia) 1983 vergangenen fünf Jahre überprüft. Die zweite Konferenz sollte ursprünglich im Mai 1986 in Lagos (Nigeria) stattfinden, wurde jedoch aufgrund falscher Informationen einer gegen die ITF gerichteten Fraktion der nigerianischen Gewerkschaftsbewegung von Mitgliedern der Sicherheitskräfte gewaltsam aufgelöst.

Die Delegierten der Konferenz gratulierten der ITF zu ihrer Tätigkeit während des Berichtszeitraums und sprachen dem ITF-Regionalvertreter für Afrika Ben "Roxy" Udogwu ihre Anerkennung für seinen engagierten Einsatz und seine hervorragende Arbeit im Interesse der afrikanischen Transportarbeitergewerkschaften aus.

Die angeschlossenen Gewerkschaften diskutierten über die Notwendigkeit, neue Methoden und Ideen in die künftige Bildungstätigkeit und Mitgliederwerbepagnen der ITF einfließen zu lassen. Die den angeschlossenen Gewerkschaften selbst hierbei zukommende Bedeutung wurde nachdrücklich hervorgehoben. Es wurde ferner darauf hingewiesen, daß die von den angeschlossenen Gewerkschaften zu ITF-Seminaren entsandten Delegierten sorgfältig ausgewählt werden müßten und dafür Sorge zu tragen sei, daß die auf diesen Sitzungen erworbenen Erkenntnisse und Informationen an möglichst viele



Gewerkschaftsmitglieder weitergegeben werden.

Da die ITF für ihre Tätigkeit von den Einnahmen aus den Mitgliedsbeiträgen der ihr angeschlossenen Gewerkschaften abhängig ist, appellierten die Teilnehmer der Konferenz an die angeschlossenen afrikanischen Gewerkschaften, sich verstärkt um die Erfüllung ihrer Beitragspflichten zu bemühen. Der ITF-Generalsekretär wies darauf hin, daß sich angeschlossene Gewerkschaften, die mit der Zahlung ihrer Beiträge Schwierigkeiten hätten, an die ITF wenden sollten. Man werde sich dann nach Kräften darum bemühen, eine für beide Seiten befriedigende Regelung zu finden.

Eines der größten Hindernisse für die Entwicklung freier Gewerkschaften in Afrika stellen die zahlreichen rechtlichen Beschränkungen und Verletzungen der Gewerkschaftsrechte in vielen Ländern dar. Die Konferenz beriet über diese Probleme und nahm insbesondere Bezug auf die willkürliche Inhaftierung und Bedrohung von Gewerkschaftern sowie die praktische Abschaffung des Streikrechts in einer Reihe von Ländern. In manchen afrikanischen Staaten gebe es kein gesetzlich verbrieftes Recht auf Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft oder Aufnahme freier Kollektivverhandlungen. Arbeitgeber und Regierungen arbeiteten oft Hand in Hand, um die Gewerkschaften zu schwächen, wobei sie sich häufig der schon bei den alten Kolonialherren beliebten Taktik des "Teile und Herrsche" bedienten.

Es mutet wie eine Ironie des Schicksals an, daß viele der Regierungsoberhäupter, die heute gegen die Gewerkschaften vorgehen, selbst aus den Reihen dieser Gewerkschaften hervorgegangen. Gewerkschaft-

liche Solidarität, so stellte die Konferenz einstimmig fest, ist im Kampf um die Gewerkschaftsrechte ebenso unverzichtbar wie die Ausrottung von Korruption innerhalb der Gewerkschaften selbst. Die Delegierten unterstrichen die Bedeutung der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit für die Verringerung der Kluft zwischen Gewerkschaftsführern und den Mitgliedern an der Basis.

Der ITF-Generalsekretär berichtete über die Lage in Namibia und Südafrika. Die Delegierten sprachen den Gewerkschaftern in diesen Ländern, die sich gegen alle Widrigkeiten bemühen, den Interessen der Transportarbeiter zu dienen, ihre Bewunderung für ihren Mut und ihre Entschlossenheit aus. Die Teilnehmer an der Konferenz drängten die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften, diese Gewerkschaften auch weiterhin bestmöglich zu unterstützen. Leider konnten keine Delegierten aus Südafrika und Namibia an der Konferenz teilnehmen, da die kenianische Regierung ihnen trotz aller Anstrengungen des kenianischen Gewerkschaftsdachverbandes COTU nicht rechtzeitig Einreisevisen ausgestellt hatte.

In Konferenzentschlüssen wurde die ITF aufgefordert, den neu entstehenden Transportarbeitergewerkschaften in Namibia moralische und finanzielle Unterstützung zu gewähren; ihre Tätigkeit in den Frontstaaten zu verstärken, um den Auswirkungen der Destabilisierungspolitik Südafrikas entgegenzuwirken; ihre Unterstützung für angeschlossene Gewerkschaften im französischsprachigen Afrika zu verstärken (hier wurde die Möglichkeit der Aufnahme eines Vertreters aus dem französischsprachigen Afrika in den ITF-Vor-

Forts. auf Seite 5

... afrikanische Gewerkschaften fordern Mitwirkung an Verkehrsplanung

Forts. von Seite 4

stand begrüßt); eine Sitzung von Gewerkschaften der Beschäftigten der multinationalen Fluggesellschaft Air Afrique einzuberufen; und die Entwicklung einer echten afrikanischen Handelsflotte durch entspre-

chende Maßnahmen zu fördern. Weitere Entschlüsse verurteilten die Ablagerung giftiger Abfälle und gaben der Trauer der Konferenzteilnehmer über den Tod von 28 Seelenten auf dem nigerianischen Schiff *MS River Gurara* im vorangegangenen Februar in Portugal Ausdruck.

Die Delegierten begrüßten die Veröffentlichung der ersten Ausgabe des ITF-Afrikabulletins durch das ITF-Sekretariat und wurden vom Generalsekretär dringend gebeten, Material für eine zweite Ausgabe zur Verfügung zu stellen.

Im Namen der nigerianischen Mitgliedsgewerkschaften versicherte Jonas Abam von der nigerianischen Hafenarbeitergewerkschaft den Delegierten, daß die Probleme, aufgrund derer die afrikanische Regionalkonferenz der ITF 1986 abgesagt werden mußte, inzwischen gelöst seien. Er lud die ITF daher ein, ihre dritte afrikanische Regionalkonferenz in Lagos abzuhalten.

*Die Schlußfolgerungen des 3tägigen Seminars im Vorfeld der Konferenz wurden in einer anschließend einstimmig verabschiedeten Erklärung zusammengefaßt.

Diese Erklärung wies auf die großen wirtschaftlichen und finanziellen Probleme hin, denen sich zahlreiche afrikanische Regierungen insbesondere aufgrund der Auslandsverschuldung gegenübersehen. Gleichzeitig wurden die afrikanischen Regierungen in der Erklärung aufgefordert, der Modernisierung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur größte Priorität beizumessen. Darüber hinaus sei die Ausbildung der Arbeitskräfte wichtig, um ihre Qualifikationen zu verbessern.

In der Erklärung wurden ferner die Vorzüge einer regionalen Zusammenarbeit im Verkehrswesen sowie der Produktion von Transportmitteln und Ersatzteilen vor Ort unterstrichen. Die afrikanischen Regierungen wurden aufgefordert, die Transportarbeitergewerkschaften in vollem Umfange in die Planung und Umsetzung der Verkehrspolitik miteinzubeziehen.



ITF-Generalsekretär Harold Lewis (Mitte) mit Alpha Kamara, Generalsekretär der Sierra Leone Motor Drivers' and General Workers' Union (rechts) und J. K. Katende, Hauptkassierer der Amalgamated Transport and General Workers' Union of Uganda (links). Katende trägt ein Yoruba-Gewand aus Nigeria, das ihm ein Kollege anlässlich der später abgesagten ITF-Konferenz 1986 in Lagos geschenkt hatte (vergl. nebenstehender Artikel).

NEUE ITF-VERÖFFENTLICHUNG: AFRIKA-BULLETIN



**The future of
African transport**



WORKERS RESPOND TO THE CRISIS

Soeben ist die erste Ausgabe des ITF-Afrikabulletins erschienen. Es befaßt sich mit allen Aspekten der Verkehrswirtschaft in Afrika. Das Bulletin - erhältlich in englischer und französischer Sprache - richtet sich direkt an alle afrikanischen Gewerkschafter. Es enthält eine detaillierte Zustandsanalyse der afrikanischen Verkehrswirtschaft und beschreibt die Grundlagen einer gewerkschaftlichen Reaktion auf die schwere Krise, die in allen Verkehrsbereichen Afrikas spürbar ist. Das Bulletin soll als Ausgangspunkt für Überlegungen und Diskussionen über die künftige Entwicklung des Verkehrs und der Verkehrspolitik sowie die Schlüsselrolle der Arbeitnehmer bei diesen Entwicklungen innerhalb der afrikanischen Gewerkschaftsbewegung dienen.

Über eine gründliche Analyse der Verkehrswirtschaft hinaus enthält das Bulletin ferner eine umfassende Beschreibung der Lage der afrikanischen Gewerkschaftsbewegung, deren Verfasser, ITF-Regionalvertreter für Afrika Ben "Roxy" Udogwu sich nachdrücklich für eine Überbrückung der ideologischen Differenzen ausspricht, die die Bewegung bislang daran hindern, die Interessen afrikanischer Arbeitnehmer wirksam zu vertreten.

Den afrikanischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften wurden bereits Bestellformulare für das Bulletin zugesandt, und alle Teilnehmer an der Regionalkonferenz hatten Gelegenheit, die von ihnen gewünschte Anzahl an Exemplaren zu bestellen. Alle afrikanischen Mitgliedsgewerkschaften, die das Bulletin noch nicht erhalten haben, sind eingeladen, ebenfalls ihre Bestellungen einzusenden. Natürlich können gerne auch andere ITF-Mitgliedsgewerkschaften und interessierte Einzelpersonen Bestellungen aufgeben - obwohl das Bulletin afrikanischen Fragen gewidmet ist, sind die angesprochenen Probleme für alle Transportarbeiter von Interesse.

VORSTAND BESCHLIESST: NÄCHSTER ITF-KONGRESS IN ITALIEN

Der 36. ITF-Kongreß wird vom 2. bis zum 9. August 1990 in Florenz (Italien) stattfinden. Diesen Beschluß faßte der ITF-Vorstand auf seiner Sitzung, die am 21. und 22. März auf Einladung der im französischen Gewerkschaftsdachverband FO zusammengeschlossenen Transportarbeitergewerkschaften in Paris stattfand.

Der Vorstand kooptierte zwei neue Mitglieder. K. Mols Sørensen von der dänischen Gewerkschaft der Steuerleute, den Mitgliedern der Seeleutesektion als deren Vorsitzender wohl bekannt, trat die Nachfolge von Henrik Aasarød aus Norwegen an, Ruud Vreeman, neuer Vorsitzender der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV, trat an die Stelle von Arend Drenth von der gleichen Gewerkschaft. Erstmals nahmen sich die Vorstandsmitglieder Zeit für eine allgemeine Diskussion über Entwicklungen in der Verkehrswirtschaft, für die das ITF-Sekretariat eine Vorlage erarbeitet hatte. Mehrere Vorstandsmitglieder unterstrichen die dringende Notwendigkeit, die Regierungen zur Verabschiedung einer *koordinierten Verkehrspolitik* zu bewegen. In vielen Bereichen hatten die Transportarbeitergewerkschaften in den vergangenen Jahre schwere Niederlagen hinzunehmen, doch gebe es nun Anzeichen dafür, daß sich das Klima ändere.

Perestroika

Besondere Aufmerksamkeit widmete der Vorstand den Entwicklungen in Osteuropa, die das Ergebnis der von der sowjetischen Regierung verfolgten Politik von "Glasnost" und "Perestroika" sind. Eine Reihe von Mitgliedern sprach sich für engere Kontakte zwischen der ITF und osteuropäischen "Gewerkschaften" aus, während andere zur Vorsicht mahnten, da sich auch in den Gewerkschaftsstrukturen grundlegende Veränderungen abzeichneten. Es herrschte generelle Übereinstimmung darüber, daß die Transportarbeiter-"Gewerkschaften" in der UdSSR und anderen Ostblockländern bisher völlig ineffektiv waren, insbesondere in Zusammenhang mit der ITF-Billigfluggen Kampagne. Es wurde die Hoffnung geäußert, daß der Kontrolle ihrer Mitglieder unterstehende, wirklich demokratische Organisationen entstehen würden. In diesem Fall werde die ITF sie nach Kräften unterstützen, doch sei es noch zu früh, um sich ein Urteil zu bilden.

Eastern Airlines

Auf Bitten der angeschlossenen US-Gewerkschaften verabschiedete der Vorstand eine Sonderentschließung, in der der Kampf der IAM, ALPA und der TWU gegen Frank Lorenzos Eastern Airlines unterstützt wurde. Über den bereits seit 19 Tagen andauernden Streik und die lächerlichen Bemühungen Lorenzos, ihn niederzuschlagen, wurde ausführlich berichtet. Lorenzo hatte unter anderem 500 in Miami

ansässige Flüchtlinge aus Nicaragua in Pilotenuniformen gesteckt, um so den Eindruck zu erwecken, daß die Streikposten nicht respektiert würden. Nachdrücklich wurde darauf hingewiesen, daß eine Solidaritätsbotschaft von seiten der ITF eine wichtige moralische Unterstützung für die streikenden Beschäftigten bei Eastern darstellen würde. Mit der Verabschiedung der Entschließung verpflichteten sich die Vorstandsmitglieder, den Streik nach bestem Vermögen zu unterstützen. Insbesondere die skandinavischen Gewerkschaften erklärten ihre Absicht, Druck auf die skandinavische Fluggesellschaft SAS auszuüben, die vor kurzem einen 10%igen Aktienanteil an Lorenzos Texas Air Corporation erworben hatte.

Im Zusammenhang mit der ernsten Lage der italienischen Hafenwirtschaft (wir berichten darüber an anderer Stelle in dieser Ausgabe der *ITF-Nachrichten*) wurde eine zweite Dringlichkeitsentschließung vorgelegt. Der Vorstand beschloß, den Kampf der italienischen Hafenarbeiter gegen die von der italienischen Regierung geplanten weitreichenden Veränderungen uneingeschränkt zu unterstützen.

Aus Afrika berichtete Anderson Mhunu (Simbabwe) über Pläne der südafrikanischen Regierung, neue Gesetze zu verabschieden, durch die die Finanzierung von Gewerkschaften und politischen Einrichtungen aus dem Ausland illegal würde.

Aus Asien wurde berichtet, daß die pakistanische Regierung ihre grundsätzliche Zustimmung zur Aufhebung des Verbots der gewerkschaftlichen Betätigung bei der pakistanischen Fluggesellschaft Pakistan International Airlines gegeben habe, ein Verbot, das von der IAO auf Antrag der ITF scharf verurteilt worden war (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der *ITF-Nachrichten*).

Dem größten regionalen Problem sah sich der Vorstand im Zusammenhang mit der zukünftigen Tätigkeit der ITF in Lateinamerika gegenüber. Bereits zwei Jahre zuvor hatte er beschlossen, diese Tätigkeit zu dezentralisieren und an Stelle des augenblicklichen ITF-Büros in Lima eine Reihe von Subregionalbüros einzurichten. Die Diskussionen über die praktische Umsetzung dieses Beschlusses waren noch nicht abgeschlossen. Der Generalsekretär berichtete jedoch nun, daß er aufgrund finanzieller und organisatorischer Probleme gezwungen sei, die Schließung des Büros in Lima zu empfehlen. Im Anschluß an eine lange und lebhaft diskutierte bevollmächtigte der Vorstand den Generalsekretär, das Büro ab Ende März 1989 zu schließen; Juan Fonseca, der im Jahre 1985 unter schwierigen Umständen die Verantwortung für die Leitung des Büros übernommen hatte, für seine Ehrlichkeit und sein Engagement zu danken, und langjährigen Mitarbeitern eine angemessene Abfindung

zu zahlen.

Abschied von Pio Albanesi

Schließlich wurde der Vorstand davon unterrichtet, daß Pio Albanesi, Sekretär der ITF-Sektionen Zivilluftfahrt und Reisebüropersonal, aus familiären Gründen gezwungen sei, seine Tätigkeit für die ITF aufzugeben und nach Italien zurückzukehren. Der Vorstand gab seinem tiefen Bedauern über Albanesis Abschied Ausdruck und dankte ihm für seinen wertvollen Beitrag zur Tätigkeit der Sektionen während seiner zwei Jahre in London. Der Generalsekretär bat den Vorstand, die Frage der Nachfolge Albanesis bis zur Vorstandssitzung im Oktober offenzulassen. Bis dahin werde das Sekretariat beide Sektionen so gut wie möglich bedienen.

Der Vorstand genehmigte Beitrittsversuche von Gewerkschaften in Portugal und Senegal. Über ein Beitrittsversuch der philippinischen Seeleutegewerkschaft PSU-ALU-TUCP wurde ausführlich beraten. Es wurde darauf hingewiesen, daß diese Gewerkschaft ein Gerichtsverfahren gegen die bereits der ITF angeschlossene Seeleutegewerkschaft auf den Philippinen, AMOSUP, eingeleitet und in der Vergangenheit mehrmals ITF-Verträge für Billigfluggeschiffe unterboten habe. Andererseits sei sie jedoch ein Mitglied des dem IBFG angeschlossenen nationalen Gewerkschaftsdachverbandes, und ihr Beitrittsversuch müsse daher ernsthaft behandelt werden. Der Vorstand beauftragte den Generalsekretär, der PSU in einem Schreiben seine Bedenken hinsichtlich der Aktionen der Gewerkschaft in der Vergangenheit zu erläutern und die Bedingungen darzustellen, unter denen eine positive Entscheidung über das Beitrittsversuch möglich wäre.

FRANZÖSISCHER GEWERKSCHAFTS- DACHVERBAND WIRD JÜNGSTES IBFG- MITGLIED

Der französische Gewerkschaftsdachverband *Confédération Française Démocratique du Travail (CFDT)* wurde vor kurzem als Mitglied in den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) aufgenommen.

Der IBFG traf diese wichtige Entscheidung auf seiner Vorstandssitzung in Brüssel am 17. Mai.

Die CFDT ist damit der zweite französische Gewerkschaftsdachverband im IBFG. Die *Confédération Générale du Travail - Force Ouvrière* ist seit 1949 Mitglied.

BETRIEBSDEMOKRATIE IN ASIEN/PAZIFIK GEFORDERT

Auf einer äußerst erfolgreichen Sitzung vom 20. bis zum 22. Februar 1989 in Wodonga (Australien) verabschiedeten die Mitglieder des ITF-Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum (APRC) Leitlinien für die Einführung von Betriebsdemokratie in der Region.

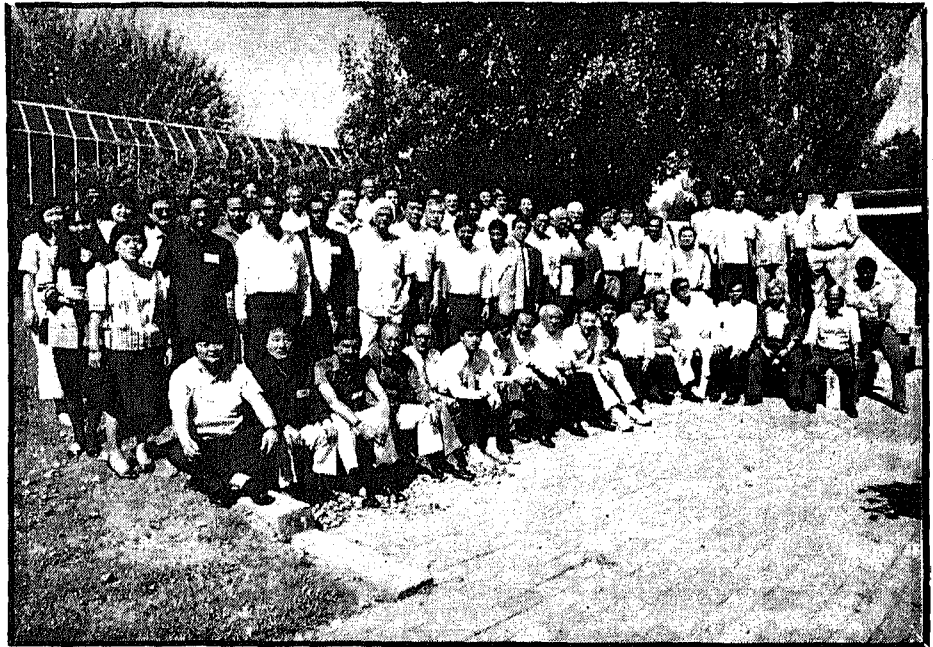
Die Teilnehmerzahl an der von Regionalsekretär Mo Hoda als "sehr nützlich" bezeichneten Sitzung erhöhte sich um die Mitglieder des Binnenverkehrsausschusses für die Region, die zur gleichen Zeit ebenfalls in Wodonga zu einer Sitzung zusammengekommen waren und als Beobachter zur Regionalausschußsitzung zugelassen wurden.

Bei der Eröffnung der Sitzung erklärte der Vorsitzende des APRC, K. Doi, der Ausschuß habe im Laufe der Jahre wertvolle Arbeit geleistet und weiterhin eine wichtige Rolle bei der Förderung der internationalen Solidarität unter den Arbeitnehmern in der Region zu spielen. In seiner Antwort auf Dois Ansprache bezeichnete ITF-Generalsekretär Harold Lewis den Ausschuß als wichtiges "Sicherheitsventil" für die Transportarbeiter in der Region und fügte hinzu, daß sich der Vorstand stets gründlich mit den am Ende seiner Beratungen ausgesprochenen Empfehlungen auseinandersetze.

Mike Fleming von der Merchant Service Guild of Australia hieß die Teilnehmer im Namen der gastgebenden Gewerkschaft willkommen und verwies auf die Rolle des Clyde Cameron College bei der Ausbildung der gewerkschaftlichen Bildungsbeauftragten, die nun für die Durchführung des langfristigen ITF-Bildungsprogramms für die Region verantwortlich seien.

Satoru Tabusa, IAO-Experte vom Büro der Internationalen Arbeits-Organisation in Bangkok, referierte über das Leitthema der Sitzung: Betriebsdemokratie.

Während der inzwischen zur Tradition gewordenen Beratungen über die jüngsten Entwicklungen in der Region verurteilten die Ausschußmitglieder die zunehmende Tendenz zur Privatisierung in den verschiedenen Verkehrssektoren sowie die mangelnde Respektierung grundlegender Gewerkschaftsrechte in Ländern wie Bangladesch, Pakistan und Sri Lanka. Bala Tampoe (CMU - Sri Lanka) berichtete der Sitzung über die Ermordung von Gewerkschaftsfunktionären während der Unruhen in Sri Lanka, während Michael Columbus (Fidschi) die Sitzung von den wachsenden Konflikten zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen auf Fidschi unterrichtete. Erstmals spalte sich die Gewerkschaftsbewegung in seinem Land nach verschiedenen Rassen auf. Columbus ap-



pellerte an Länder wie Frankreich, Australien und Neuseeland, die Fidschi Wirtschaftshilfe zugesagt hätten, den augenblicklichen Machthabern eindeutig zu verstehen zu geben, daß derartige Unterstützung erst dann gewährt werden könne, wenn Schritte zur vollen Wiederherstellung der Gewerkschaftsrechte unternommen würden.

Wichtigster Gegenstand der Beratungen auf der Sitzung war ein speziell vom ITF-Sekretariat erarbeitetes Dokument über die Mitwirkung der Arbeitnehmer an der Unternehmensleitung. Im Mittelpunkt der von einer Arbeitsgruppe erarbeiteten und später von der Sitzung verabschiedeten Schlußfolgerungen stand die Forderung, daß die Einführung derartiger Systeme in der Verkehrswirtschaft an die Unterzeichnung freiwilliger Vereinbarungen zwischen Unternehmensleitung und Arbeitnehmern zu knüpfen sei und keine Einschränkung der bestehenden Kollektivverhandlungsrechte mit sich bringen dürfe.

Die Teilnehmer unterstrichen die Notwendigkeit, die Miteinbeziehung der Gewerkschaften in jeder Phase des Prozesses zu gewährleisten und Arbeitnehmervertreter nur nach Rücksprache und mit Zustimmung der betreffenden Gewerkschaft(en) zu ernennen. Eine wichtige Aufgabe für die Gewerkschaften sei darüber hinaus die Durchführung von Ausbildungslehrgängen für Arbeitnehmervertreter, die vom Staat oder der Wirtschaft finanziert werden sollten. Wo dies nicht möglich sei, sollten die Lehrgänge von einer für die Gewerkschaften akzeptablen Einrichtung angeboten werden.

Allgemein herrschte Übereinstimmung darüber, daß mit für spezielle Zwecke eingerichteten Konsultationsmechanismen, z. B. bei der Einführung neuer Technologien, die besten Ergebnisse erzielt werden könnten, da ihre Ziele genauer definiert seien.

Die Sitzung sprach sich ferner für die Aufhebung aller rechtlichen Beschränkungen für eine Mitwirkung der Arbeitnehmer auf und forderte, daß zu diesem Thema verabschiedete Gesetze keine genauen Vorschriften darüber enthalten sollten, in welcher Form Betriebsdemokratie eingeführt wird, sondern dies den betroffenen Parteien überlassen bleiben sollte, da diese am besten beurteilen könnten, welche Struktur ihren speziellen Umständen am ehesten entspricht.

Die Delegierten stellten mit Entschiedenheit fest, daß Betriebsdemokratie Vorteile für alle Beteiligten mit sich bringe, wenn die Arbeitnehmerrechte angemessen geschützt würden.

Am Ende der Sitzung wurden K. Doi und Mike Fleming als Vorsitzender bzw. Stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses wiedergewählt. Captain Wu, Generalsekretär der Hong Kong Merchant Navy Officers' Guild (MNOG), wurde zum zweiten Stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses gewählt.

Eine Sonderausgabe des Bulletins für Asien und den pazifischen Raum, deren Veröffentlichung noch im Laufe dieses Jahres geplant ist, wird sich mit dem Thema der Betriebsdemokratie befassen. Wir werden die Leser der ITF-Nachrichten unterrichten, sobald das Bulletin vorliegt.

Regierung auf Fidschi geht gegen Gewerkschaften vor

Pläne für einen landesweiten Streik in Fidschi aus Protest gegen die "fortgesetzte Unterdrückung der Arbeitnehmer" riefen scharfe Reaktionen von Seiten der Regierung hervor, die den Gewerkschaften in offiziellen Erklärungen von einer geplanten Sabotage der Wiederbelebung der Volkswirtschaft von Fidschi bis zur Förderung von Bürgerunruhen und dem Versuch einer Destabilisierung der politischen Lage jeden erdenklichen Vorwurf macht.

Presseberichten von Anfang April zufolge hatte der Gewerkschaftsdachverband der Fidschiinseln (FTUC) Protestkundgebungen von Arbeitnehmern, Landwirten und Arbeitslosen gegen die Politik der herrschenden Regierung angekündigt. Der Streikbeschluß fiel auf einer Vorstandssitzung des FTUC Ende März und sollte den Auftakt zu einer ganzen Reihe gewerkschaftlicher Aktivitäten darstellen.

"Der Kampf für die Demokratie hat begonnen!" - mit diesen Worten faßte FTUC-Generalsekretär Mahendra Chaudhry die Stimmung des Vorstands zusammen.

Die Zeit des Abwartens sei vorbei, erklärte er und fügte hinzu: "Wir haben versucht, vernünftig mit der Regierung zu reden, doch ihre Arroganz und völlige Gleichgültigkeit angesichts der Bürgerproteste lassen uns keine andere Wahl."

Chaudhry erklärte, die Gewerkschaftsbewegung sei nicht länger bereit, den weitverbreiteten Mißbrauch der Arbeitnehmer in Fidschi hinzunehmen, denen die Früchte ihrer Arbeit vorenthalten würden.

Die Regierung scheint fest entschlossen, die Stimme der Arbeitnehmer in Fidschi zu ersticken, egal wie gemäßigt sie auch sei. Eine Woche, nachdem der Streikaufruf in der Lokalpresse veröffentlicht wurde (und sie brauchte eigentlich gar nicht so lange zu warten, da drei Geheimdienstoffiziere an der Vorstandssitzung teilgenommen und ihren politischen Herren zweifellos direkt Bericht erstattet hatten), entzog die Regierung dem FTUC die offizielle Anerkennung.

Chaudhry beschuldigte die Regierung, Gesprächen über die eigentlichen Probleme des Landes aus dem Weg zu gehen. Verboten oder nicht, der FTUC, so unterstrich er, sei weiterhin die wahre Stimme der Arbeitnehmer des Landes.

Alle diese Entwicklungen ereignen sich zu einem Zeitpunkt, zu dem die Regierung die Kontrolle an eine von den Taukeis (Kriegshäuptlingen) unterstützte Gruppe fundamentalistischer Methodisten verliert, die sich offen und bedenkenlos über alle rechtsstaatlichen Prinzipien hinwegsetzt. Die Regierung weigert sich, gegen sie vorzugehen. Führende Regierungsmitglieder nahmen sogar an einer von den Rebellen in einer Kirche in Suva veranstalteten illegalen Kundgebung bei, um ihre Klagen anzuhören!

Regionalsekretär Mo Hoda konnte sich während eines 4tägigen Aufenthalts in Suva und Nadi Anfang März diesen Jahres, während dem er ausführliche Gespräche mit Vertretern des FTUC und der ITF-Mitgliedsgewerkschaften auf den Fidschiinseln führte, selbst ein Bild von der Lage in dem Land machen.

Die Gewerkschaften legten Hoda einen Katalog von Klagen vor. Damit gerüstet, drängte er bei seinen anschließenden Zusammenkünften mit den Minister für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen, Taniela Vietata, und dem Stellvertretenen Premierminister, Josefata Kamikamica, auf Antworten.

Die Gewerkschaftsführer berichteten Hoda, daß die von der Regierung aktiv geförderten Rassenkonflikte erstmals auch

Arbeitnehmerbeziehungen, Vietata, mit dem Hinweis auf eine praktische Aufhebung des Lohnstopps ab (wenn er tatsächlich aufgehoben wurde, haben die Gewerkschaften noch nichts davon gemerkt!). Auch die Beschäftigungslage habe sich verbessert, so Vietata - eine weitere Botschaft, die offensichtlich noch nicht bei den Arbeitnehmern angekommen ist, die an schlecht bezahlten Arbeitsplätzen, an denen sie sich nicht wohl fühlen, bleiben, weil sie wissen, daß sie keine andere Wahl haben.

Der Minister sagte außerdem zu, daß die IAO-Empfehlungen für die Überarbeitung des Gesetzes über Arbeitskonflikte "berücksichtigt" würden. Hoda forderte ihn auf, die Gewerkschaften vor einer Entscheidung zu konsultieren, da sie starkes Interesse an einer aktiven Mitarbeit am Entwurf eines neuen Gesetzes an Stelle des

"Der Kampf für die Demokratie hat begonnen" ***— Mahendra Chaudhry, FTUC-Generalsekretär***

in der Gewerkschaftsbewegung in Erscheinung traten und sie zunehmend nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen aufspalteten. Wegen der Vertreibung von Fidschianern indischer Abstammung aus dem Parlament herrsche weitverbreitete Unsicherheit im Land. Die Versuche der Regierung, Rassendiskriminierung in der Verfassung festzuschreiben und sie dadurch zu legitimieren, wurden sowohl von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften als auch von FTUC verurteilt.

Es werde immer schwieriger, erfuhr Hoda, legale Streiks durchzuführen, da der zuständige Minister, obwohl selbst ehemaliger Gewerkschafter, nur sehr zögernd bereit sei, einen Arbeitskonflikt zu registrieren und damit Arbeitskampfmaßnahmen zu legitimisieren.

Die Gewerkschaften beklagten außerdem den Wortbruch der Regierung, die die Wiedereinrichtung des dreigliedrigen Forums zugesagt hatte, eines Gremiums, in dem vor dem ersten Staatsstreik Regierung, Arbeitgeber und Gewerkschaften vertreten gewesen waren. An die Stelle dieses Forums sei nun ein "Wirtschaftsgipfel" getreten, eine locker konstruierte Einrichtung, der nach Angaben des FTUC eine Reihe offen rassistischer Organisationen angehöre.

Als positiv vermeldeten die Gewerkschaften, daß die Verfolgung der Gewerkschaften mehr oder weniger eingestellt worden sei (nur hin und wieder noch würden Gewerkschaftsbüros durchsucht) und willkürliche Verhaftungen von Gewerkschaftern nicht mehr vorkämen.

Mit diesen Klagen konfrontiert, wiegelte der Minister für Arbeitgeber-/Arbeit-

geltenden Gesetzes über Arbeitskonflikte hätten.

Vietata machte eine Reihe weiterer Zusagen, deren Einhaltung die ITF in den kommenden Monaten aufmerksam beobachten werden. Angesichts des Verbots des FTUC beim ersten Anzeichen von "Schwierigkeiten" hat sie jedoch wenig Vertrauen in seine Bereitschaft, diese Zusagen in die Tat umzusetzen.

Unterdessen hofft die ITF darauf, daß die Regierung von Fidschi den Ratschlägen von Sir William Dale - Richter a. D. und bekannter Verfassungsexperte - folgt, der im nächsten Monat nach Fidschi reisen wird, um am Entwurf der neuen Verfassung des Landes mitzuarbeiten.

Nach seiner Rückkehr nach London erklärte Mo Hoda, daß Fidschi nun nur darauf hoffen könne, daß eine Verfassung verabschiedet werde, die sowohl den Interessen der Ureinwohner Fidschis als auch der Fidschianer indischer Abstammung gerecht werde, und freie und faire Wahlen abgehalten würden. Dies könnte die Grundlage für eine friedliche und bessere Zukunft der Fidschiinseln schaffen, in der alle Bevölkerungsgruppen als vollwertige und gleichberechtigte Partner am Aufbau der Nation mitwirken.

Gleichzeitig warnte er, daß eine von der Regierung erzwungene Konfrontation mit den Gewerkschaften einen Rückschritt bedeuten würde und eine konstruktive Lösung für die Probleme des Landes für lange Zeit unmöglich machen könne.

Das Verbot des FTUC trägt alle Merkmale der Unterdrückung und ist alles andere als ein gutes Omen für die Zukunft.

DRINGENDER APPELL AN ITF-GEWERKSCHAFTEN: **BANANENARBEITER IN KOLUMBIEN BRAUCHEN EURE HILFE**

Überall in Lateinamerika sind Landarbeiter immer wieder Zielscheibe für Maßnahmen repressiver Regierungen, die ihre engen Beziehungen zum Militär nutzen, um die Arbeiter auf dem Land mit brutaler Gewalt einzuschüchtern, insbesondere wenn sie es wagen, sich zu Gewerkschaften zusammenzuschließen.

In jüngster Zeit wurden die Bananenarbeiter in Kolumbien und ihre Gewerkschaftsorganisationen von von der Regierung kontrollierten Todesschwadronen regelrecht terrorisiert.

Achtundvierzig führende Gewerkschaftsmitglieder - größtenteils Vertreter der Arbeitnehmer auf den Bananenplantagen - fanden allein in den ersten zwei Monaten dieses Jahres in den Händen des Militärs einen gewaltsamen Tod, während die Generalsekretäre der beiden Bananenarbeitergewerkschaften SINTAGRO und SINTRABANANO im vergangenen Oktober von staatlich kontrollierten Todesschwadronen brutal ermordet wurden.

Die Mordserie geht weiter, wobei die

Gewalttäter kaum jemals vor Gericht gestellt werden, und die Arbeitnehmer fürchten verständlicherweise inzwischen auch um ihr eigenes Leben.

Die Gewalttaten ereigneten sich größtenteils in der Provinz Uraba, dem Zentrum des Bananenbaus.

Es ist klar zu erkennen, daß die Regierung bei den Gewalttätigkeiten gegen die Bananenarbeiter in Uraba ihre Hand im Spiel hat. Daher ist es Aufgabe der Regierung, die "Todesschwadronen" zurückzuführen.

Drei multinationale Unternehmen aus den USA - United Brands, Del Monte, Castle and Cook - sowie eine Tochtergesellschaft des schwedischen Unternehmens Volvo sind in diesem Bereich tätig, wobei wir allerdings nachdrücklich darauf hinweisen müssen, daß sie natürlich in keiner Weise für die Übergriffe gegen die Bananenarbeiter verantwortlich sind. Doch sind diese Multis für die kolumbianische Volkswirtschaft von so großer Bedeutung, daß sie möglicherweise entscheidend zur Be-

endigung der Aktivitäten der Mördertruppen beitragen könnten, wenn sie sich nachdrücklich gegen die Gewalttätigkeiten wendeten. Um ein Ende der gewalttätigen Übergriffe herbeizuführen, muß die internationale Gemeinschaft der Regierung von Kolumbien unmißverständlich zu verstehen geben, daß sie keinesfalls bereit ist hinzunehmen, daß Arbeitnehmer einzig und allein für die Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft mit dem Tod oder schweren Verletzungen "bestraft" werden.

Im März richtete die Internationale Föderation der Plantagen- und Landarbeiter und verwandter Berufsgruppen (IFPAAW) gemeinsam mit Volvo ein Protestschreiben an den Präsidenten von Kolumbien. IFPAAW bat darüber hinaus auch die drei multinationalen Konzerne aus den USA schriftlich, ähnliche Protestnoten an den kolumbianischen Präsidenten zu senden.

Im Anschluß an diesen ersten Protest forderte IFPAAW alle ihre europäischen Mitgliedsorganisationen zu folgenden Schritten auf:

Dies sind die Adressen an die Ihr schreiben solltet:

Präsident von Kolumbien
Virgilio Barco Vargas
Bogota
Kolumbien

RJR Nabisco Inc (Del Monte
ist eine Tochtergesellschaft
von Nabisco)
Reynolds Boulevard
Winston-Salem, N.C.
27102
USA

Castle and Cook Inc
Drawar 2990
Honolulu
Hawaii 96802
USA

United Brands
127 Avenue of the Americas
New York NY 10020
USA

** Fordert den Präsidenten von Kolumbien schriftlich auf, durchgreifende Maßnahmen zur Beendigung der Gewalttätigkeiten und Unterdrückung gegen die Bananenarbeiter und ihre Gewerkschaftsführer zu ergreifen.*

** Fordert die drei multinationalen Konzerne in den USA schriftlich auf, sich bei der kolumbianischen Regierung für die Beendigung der Gewalttätigkeiten und Unterdrückung gegen die Gewerkschaftsführer einzusetzen.*

** Informiert die Öffentlichkeit in Eurem Land über die Verfolgung von Gewerkschaftsführern in Kolumbien.*

Die ITF-Mitgliedsgewerkschaften sind gebeten, sich diesen Maßnahmen anzuschließen.

Südafrika: Entlassene Häftlinge Gefangene im eigenen Heim

Fast alle ohne Anklageerhebung inhaftierten südafrikanischen Gefängnisinsassen, die sich an dem erfolgreichen landesweiten Hungerstreik beteiligten, wurden in der Zwischenzeit freigelassen.

Dies ist zweifellos ein großer Triumph für die Entschlossenheit und den Mut der Häftlinge. Doch die Regierung reagierte mit einer generellen Einschränkung der Bewegungsfreiheit der Entlassenen.

Zahlreiche aktive Mitglieder und Funktionäre der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union waren unter den Gefangenen. Sie wurden inzwischen alle freigelassen. Vier der vor kurzem aus der Haft entlassenen TGWU-Mitgliedern wurden jedoch scharfen Beschränkungen ihrer Bewegungsfreiheit auferlegt.

Es handelt sich dabei um Boyce Fani (Arbeitnehmer aus Port Elizabeth), Thamsaqa Mfazwe (Gewerkschaftsfunktionär aus Bloemfontein), Alson Ngubo (Arbeit-

nehmer aus Pietermaritzburg) und Jerry Vilakazi (ebenfalls Arbeitnehmer aus Pietermaritzburg).

Die Beschränkungen kommen einer Inhaftierung ohne Gefängnis gleich. Die Männer dürfen nicht an Sitzungen teilnehmen oder ihren Verwaltungsbezirk verlassen. Sie alle müssen sich tagtäglich bei einer Polizeidienststelle melden.

Die "Ausgangssperren" decken alle Eventualitäten ab. Es ist den Betroffenen verboten, Zeitungsartikel zu verfassen, Interviews zu geben oder Informationen in irgendeiner anderen Weise weiterzugeben. Es ist ihnen untersagt, Bildungseinrichtungen zu besuchen oder mit "Journalisten, Zeitungsreportern, Nachrichtenkommentatoren oder Korrespondenten" zu sprechen.

Die Personen dürfen an "keiner Versammlung von zehn oder mehr Personen (einschließlich des Betroffenen selbst) teilnehmen oder anwesend sein, die zum Zwecke der Diskussion irgendwelcher An-

gelegenheiten einberufen oder in anderer Weise organisiert wurden."

Nimmt der Betreffende an einer Versammlung (von neun oder weniger Personen) teil, ist es ihm ferner untersagt, vor dieser Versammlung "im Zusammenhang mit" der Nichteinhaltung von Gesetzen, der Mißachtung von Erlässen der Gemeindebehörden (z. B. Mietstreiks), "dem Fernbleiben vom Arbeitsplatz oder der Durchführung eines Streiks, der gegen die Vorschriften irgendeines Gesetzes verstößt, oder der Befürwortung eines Fernbleibens vom Arbeitsplatzes oder eines Streiks" oder "dem Kaufboykott gegen irgendein Produkt oder einen Artikel" zu sprechen.

Nach Angaben südafrikanischer Rechtsexperten ist es "praktisch unmöglich", gegen derartige Beschränkungen der Bewegungsfreiheit Einspruch einzulegen.

TODESPALLE

Der österreichische Sozialminister Alfred Dallinger kam am 23. Februar auf tragische Weise ums Leben, als das Flugzeug, mit dem er zu einer gewerkschaftlichen Tagung unterwegs war, über dem Bodensee abstürzte. Dallinger, während der vergangenen 15 Jahre Vorsitzender der größten Gewerkschaft Österreichs - der Gewerkschaft der Privatangestellten (GPA) - war auch dienstältestes Mitglied des Vorstands der Internationale der Privatangestellten. Neben Dallinger kamen auch Richard Wonka, Zentralsekretär der Gewerkschaft der Privatangestellten, und eine Reihe weiterer Gewerkschaftsfunktionäre, die sich auf dem Weg zu der gleichen Sitzung befanden, bei dem Flugzeugunglück ums Leben. Dallingers Tod hinterläßt eine schmerzliche Lücke. Er war ein dynamischer Gewerkschafter, der seine Position in der Regierung dazu genutzt hatte, sich für die Interessen der Arbeitnehmer und für den Erhalt und Ausbau des Wohlfahrtsstaats in einer Zeit, da er innerhalb und außerhalb Österreichs unter scharfen Beschuß geraten war, einzusetzen.

Fernand Desmecht, ehemaliger Stellvertretender Generalsekretär der Straßenbahn- und Busfahrersektion der belgischen Gewerkschaft der Beschäftigten im öffentlichen Dienst (CGSP) verstarb am 6. März im Alter von 69 Jahren. Desmecht, selbst

früher im Busdienst tätig, war eine der führenden Kräfte bei der Gründung der Busarbeitergewerkschaft im Jahre 1968.

Apostolos Kazakos, ehemaliger Leiter der Internationalen Abteilung der griechischen Seeleutengewerkschaft PNO, verstarb im Dezember im Alter von 90 Jahren. Kazakos, der mehr als 60 Jahre im Dienste der griechischen Gewerkschaftsbewegung stand, war auch Redakteur der zweiwöchentlich erscheinenden PNO-Zeitung und lange Zeit aktiv in der ITF-Kampagne gegen den Einsatz von Billigflaggen tätig. Als begabter Autor war er außerdem Verfasser zahlreicher Bücher, insbesondere einer Geschichte der PNO, und talentierter Übersetzer aus mehreren Sprachen.

S. K. Owusu, Generalsekretär der Gewerkschaft der Beschäftigten in den Gemeindeverwaltungen Ghanas, starb am 16. Mai. Kollege Owusu hatte sich im vergangenen Jahr in London einer 5monatigen ärztlichen Behandlung unterzogen. Während dieses Aufenthalts gewann er viele gute Freunde unter den ITF-Mitarbeitern, die ihn um die Fröhlichkeit und den Mut bewunderten, mit dem er eine lange und schmerzhaft Krankheit ertrug. Die ITF sandte eine Kondolenzbotschaft an seine Gewerkschaft und bat, seiner Familie ihr tiefempfundenes Beileid auszusprechen.

ANKLAGE GEGEN MAYEKISO ZURÜCKGEZOGEN

Der Generalsekretär der südafrikanischen Metallarbeitergewerkschaft (NUMSA), Moses Mayekiso, sowie die Fünf von Alexandra wurden am 24. April in Johannesburg von den gegen sie erhobenen Beschuldigungen freigesprochen.

Mayekiso war im Juni 1986 verhaftet worden. Im April 1987 wurde er zusammen mit seinem Bruder und drei weiteren Personen des Hochverrats, der Aufwiegelung und der subversiven Tätigkeit angeklagt. Im Mittelpunkt der Beschuldigungen stand die Organisierungstätigkeit der Fünf in der Schwarzensiedlung Alexandra in Johannesburg. Das Verfahren begann am 1. Oktober 1987.

Mitte Dezember 1988 wurden die Fünf gegen Kautionsfreigelassen. Mayekiso hatte zu diesem Zeitpunkt bereits 901 Tage in der Haft verbracht. Bei ihrer Entlassung wurden den fünf Männern erhebliche Beschränkungen ihrer Bewegungsfreiheit auferlegt. Die Anklage wegen Hochverrats wurde offiziell im Februar dieses Jahres zurückgezogen, da die Anklagevertretung keine Beweismittel vorlegen konnte.

Der Freispruch der Fünf in den verbleibenden Anklagepunkten ist ein uneingeschränkter Sieg für die südafrikanische Gewerkschaftsbewegung und eine Bestätigung des Führungsanspruchs von Mayekiso.

Massenkundgebung bringt Erfolg für koreanische Fischer

Durch eine spektakuläre Aktion konnten koreanische Fischer ihre gewerkschaftliche Anerkennung und Kollektivverhandlungsrechte gegenüber einem Unternehmen durchsetzen, das sich zunächst geweigert hatte, mit ihnen zusammenzutreffen.

Am 15. März nahmen 800 Mitglieder der der ITF angeschlossenen koreanischen Fischergewerkschaft (Teil der Föderation koreanischer Seeleutegewerkschaften - FKSU) an einer Massenkundgebung im Hafen von Pusan teil, mit der sie gegen die Haltung der North Sea Cuttlefish Drift Gillnet Association protestierten, die der Gewerkschaft die Anerkennung verweigerte. Sie forderten eine sofortige Lohnerhöhung und den Abschluß eines Kollektivvertrages mit dem Unternehmen.

Mit einem Sitzstreik blockierten sie die Schiffe des Unternehmens. Die Gewerkschaft unterrichtete das Unternehmen, daß kein Schiff aus dem Hafen auslaufen werde, bis es dem Abschluß eines Kollektivvertrages zugestimmt habe.

Schon seit fünf Monaten hatte sich das Unternehmen geweigert, Kollektivverträge zu unterzeichnen. Statt dessen versuchte es, die Löhne zu senken und eine unternehmensfreundliche Betriebsgewerkschaft einzurichten, die diese Kürzungen akzeptieren würde.

Es war noch nicht einmal bereit, zu echten Verhandlungen mit der Gewerkschaft zusammenzutreffen, die es mit so müden Ausreden wie: "Wir sind zu sehr mit der Vorbereitung von Fangfahrten beschäftigt" abfertigte.

Die Bemühungen des Unternehmens, die Löhne einzufrieren, bestimmte Zulagen und Abfindungszahlungen zu kürzen und eine gelbe Gewerkschaft zu gründen, die diesen Maßnahmen zustimmen würde, bezeichnete die Fischergewerkschaft als "hinterhältige und beispiellose Schikane, durch die das Existenzrecht der Arbeitnehmer mit Füßen getreten wird."

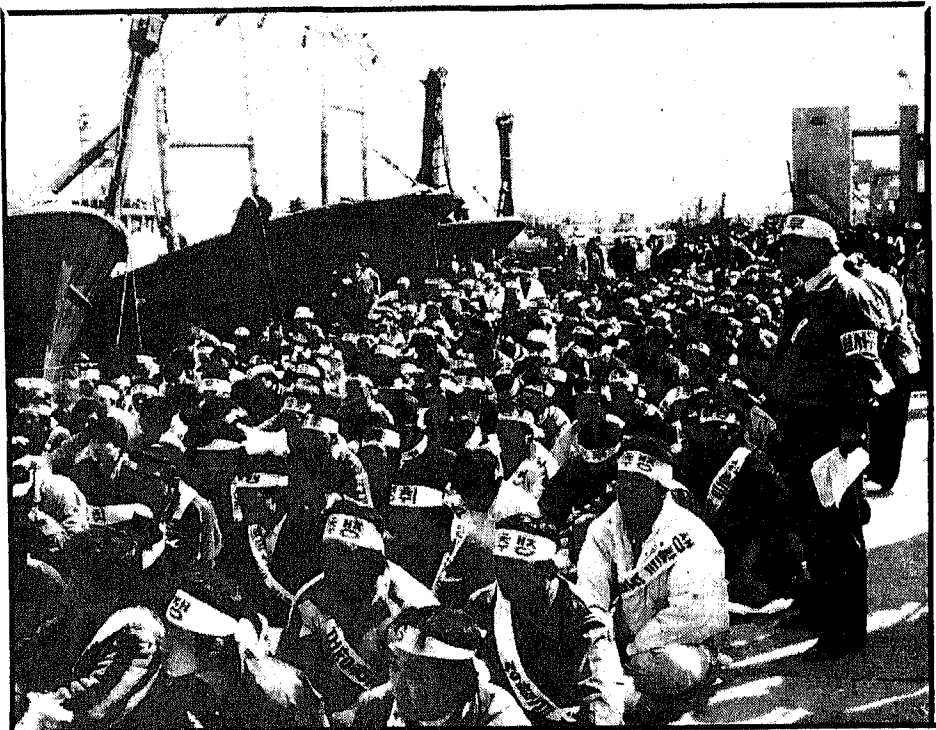
"Wir müssen feststellen, daß dies in der 30jährigen Geschichte der Hochseefischerei einen noch nie dagewesenen Terrorakt seitens blutsaugerischer Reeder darstellt, die nur mit Giftpilzen vergleichbar sind," hieß es in einer Gewerkschaftserklärung, die vor der Demonstration veröffentlicht wurde.

Die spektakuläre friedliche Demonstration zeigte sofortige Wirkung. Das Unternehmen hat sich inzwischen zur Anerkennung der koreanischen Fischergewerkschaft als alleinigem Verhandlungspartner bereiterklärt und zugesagt, alle Bemühungen um Gründung einer Betriebsgewerkschaft einzustellen und Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag aufzunehmen, der im April oder Mai unterzeichnet werden soll.



OBEN: Führende Persönlichkeiten der Fischergewerkschaft an der Spitze der Kundgebung im Hafen von Pusan. Fischereireeder erfuhr, daß ihre Schiffe so lange nicht auslaufen könnten, bis sie die Gewerkschaft anerkannt hätten.

UNTEN: Mit einem Sitzstreik demonstrierten die Fischer, wie ernst es ihnen war. Die Reeder verstanden und erklärten sich rasch zu Gesprächen bereit.



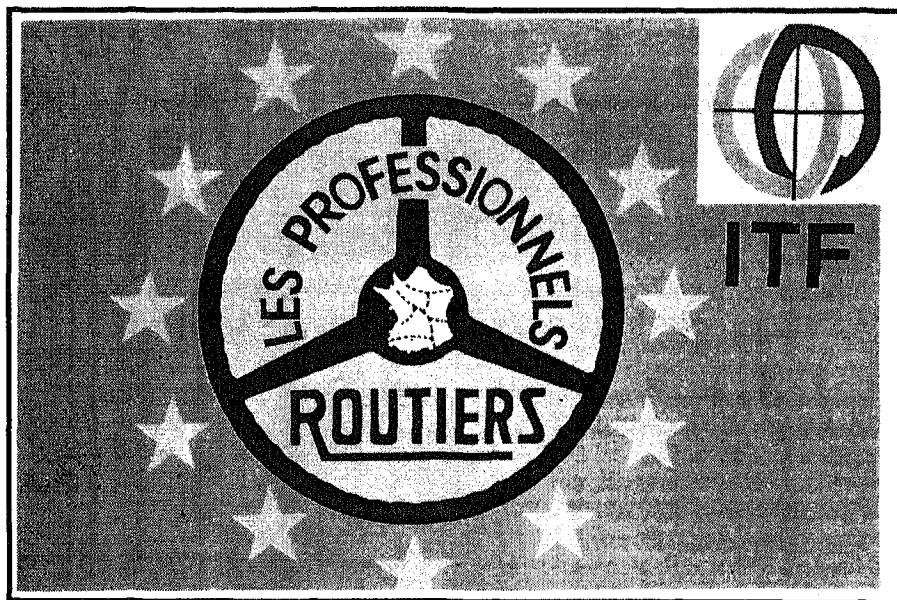
Der andere Fernfahrer-Treff

Mit Fernfahrern Kontakt zu halten, die aufgrund ihrer Tätigkeit lange Zeiten weit weg von ihrem Heimatstandort verbringen, war schon immer ein großes Problem für ihre Gewerkschaften.

Schon seit einigen Jahren haben die ITF-Mitgliedsgewerkschaften die Notwendigkeit erkannt, mit ihren "fahrenden" Mitgliedern in Verbindung zu bleiben und Einrichtungen anzubieten, die über die traditionelle Gewerkschaftsarbeit hinausgehen.

Eine der der ITF angeschlossenen französischen Straßentransportarbeitergewerkschaften - die Union Nationale des Chauffeurs Professionnels (Force Ouvrière) - hat unter dem Namen *Les Professionnels Routiers* ("Straßenprofis") eine Kette von Fernfahrer-Cafés (Relais) eingerichtet. Cafés dieser Kette sind überall in Frankreich und in einer Reihe anderer Länder der Europäischen Gemeinschaft zu finden.

Wie der Generalsekretär der UNCP-FO, Jean Vandecasteele, hervorhebt, dienen die Cafés nicht nur als Treff für die Fahrer und Stützpunkt für die Weitergabe gewerkschaftlicher Informationen, sondern



Fernfahrer in Frankreich sollten nach Cafés mit diesem Zeichen Ausschau halten. Dort können sie bei einem guten Essen mit anderen Gewerkschaftskollegen zusammentreffen und über ihre Erfahrungen reden.

sie bieten den Fahrern darüber hinaus einen freundlichen Empfang und gute Küche, die sie sehr zu schätzen wissen.

Die Cafés der Kette *Les Professionnels Routiers* sind leicht zu erkennen an den

deutlichen Hinweisschildern, die auch das Symbol und die Abkürzung der ITF aufweisen und die zwölf Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft in Form von Sternen repräsentieren.

FRANZÖSISCHE LKW-FAHRER IM BUMMELSTREIK

Im Rahmen eines Aktionstages am 2. Mai führten französische Berufsfahrer unter anderem eine ihrer inzwischen berühmt gewordenen "Operationen Weinberg-schnecke" durch, bei denen die Fahrer sich auf Hauptverkehrsstrecken nur im Schnecken-tempo fortbewegen.

Mit dem Aktionstag, der von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften Routiers-CFDT und Union Nationale des Chauffeurs Professionnels (Force Ouvrière) sowie autonomen Gewerkschaften und der kommunistischen CGT organisiert worden war, protestierten die Fahrer gegen das Fehlen jeglichen Fortschrittes bei den Verhandlungen mit den Arbeitgebern über Löhne, Arbeitszeiten und -bedingungen.

Die Gewerkschaften fordern den Facharbeiterstatus für die Berufsfahrer. Der Grundlohn in diesem Wirtschaftsbereich beläuft sich auf nicht mehr als den staatlich vorgeschriebenen Mindestlohn, und die Fahrer müssen größtenteils 60-70 Stunden in der Woche arbeiten, um ein halbwegs angemessenes Einkommen zu erzielen. Zahlreiche Fahrer werden nicht nach Ar-



beitsstunden, sondern nach der am Lenkrad verbrachten Zeit bezahlt. Die Gewerkschaften fordern dagegen, daß sich die Bezahlung nicht nach der Lenk-, sondern nach der Arbeitszeit richten sollte.

Ziel des Aktionstages am 2. Mai war es, den Verhandlungsprozeß wieder in Gang zu setzen. Alle Gewerkschaften mit Ausnahme der CGT beteiligten sich. (Die CGT hatte es sich anders überlegt und führte eine Woche später ihren eigenen Aktionstag durch.) Die Aktionen waren sehr erfolgreich, und die "Schnecken" der Landstraße sorgten dafür, daß die Öffentlichkeit auf die Proteste aufmerksam wurde. Andere Aktionen waren Streiks, Demonstrationen und die Verteilung von Flugblättern mit den wichtigsten Forderungen der Fahrer.

Am Tag nach der Aktion boten die Arbeitgeber den Gewerkschaften eine 10%ige Lohnerhöhung an, die jedoch nach Angaben von François Yverneau von der FGTE-CFDT von allen Gewerkschaften als "unzureichend" zurückgewiesen wurde.

Die Gewerkschaften planen nun einen weiteren Aktionstag für den 19. Juni.

Wiederbelebung der Bahn in Chile

Vorbereitung für die Zukunft in einer demokratischen Gesellschaft war das Thema des 4. nationalen Kongresses der chilenischen Eisenbahnerföderation, der vom 17. bis zum 19. März in Costa Azul, 120 km von Santiago entfernt, stattfand.

Eisenbahner aus ganz Chile nahmen an dem Kongreß teil. Zum größten Teil war es für sie die erste Gelegenheit, zu einem Gedankenaustausch zusammenzutreffen. Bevor sie die Heimreise antraten, versprachen sie, ihren Kollegen umfassend über den Kongreß zu berichten und mit ihnen über die dort angesprochenen Fragen zu diskutieren.

Auf der Eröffnungsveranstaltung des Kongresses sprachen die beiden führenden Funktionäre der Föderation: Präsident José Criado und Generalsekretär Germán Díaz Valdés. ITF-Koordinator Elías Costilla war ebenfalls anwesend und sprach vor den versammelten Delegierten.

Die etwa 80 Teilnehmer des Kongresses stimmten darin überein, daß dringend etwas unternommen werden müsse, um die Staatsbahnen und die öffentlichen Verkehrsunternehmen ganz generell in die Lage zu versetzen, die ihnen in einem freien Chile rechtmäßig zukommende zentrale Rolle zu übernehmen.

Ein speziell für den Kongreß erarbeitetes Dokument erinnerte die Delegierten daran, daß General Pinochet bei seiner Machtübernahme ein äußerst leistungsfähiges landesweites Eisenbahnnetz vorgefunden hatte, das einem Vergleich mit anderen Systemen in stärker entwickelten und industrialisierten Ländern jederzeit standhalten konnte. Doch die vergangenen 15 Jahre seien eine Ära der verpaßten Gelegenheiten gewesen. Angesichts des Fehlens einer umfassenden nationalen Verkehrspolitik habe sich die Lage der Bahn ebenso wie die anderer Verkehrsmittel verschlechtert und ein Schuldenberg aufgehäuft. Es sei daher keineswegs eine leichte Aufgabe, sie soweit wiederzubeleben,



daß sie einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung eines freien Chiles leisten könnten.

Ziel müsse es sein, ein staatliches Unternehmen aufzubauen, das Personen und Güter zu wettbewerbsfähigen Tarifen befördern, die Freizügigkeit aller Chilenen garantieren und Wirtschaft und Handel des Landes fördern könne.

Es mußte den auf dem Kongreß vertretenen Eisenbahnern nicht erst gesagt werden, daß sie unter dem Pinochet-Regime praktisch als eine Ware angesehen werden, die keinerlei Recht auf Einflußnahme auf die politischen und wirtschaftlichen Entscheidungen in ihrem Wirtschaftsbereich hat.

Um diese Situation zu verändern, sprach sich das Dokument dafür aus, die Arbeitnehmer bei den Bahnen unter einer demokratischen Regierung aktiv an der Unternehmensleitung zu beteiligen.

Um diese Ziele zu erreichen, wurden

die an dem Kongreß teilnehmenden Eisenbahner aufgefordert, einen nationalen Ausschuß der Eisenbahnergewerkschaften zu gründen, der sich

- * der Privatisierung und Auftragsvergabe an Subunternehmer
- * jeder ungerechtfertigten Entlassung von Eisenbahnern
- * jedem Versuch von Seiten der Regierung und des Management des Eisenbahnunternehmens zur Einführung eines Volkskapitalismus widersetzen soll.

Der Kongreß erklärte sich mit den Eisenbahnern solidarisch, die im Anschluß an den Eisenbahnerstreik im April 1988 entlassen worden waren (vergl. ITF-Nachrichten Mai 1988) und forderte die Freilassung der führenden Gewerkschafter Manuel Bustos und Arturo Martínez, die sich gegenwärtig in der internen Verbannung befinden.

INDISCHE EISENBAHNER: EIN ERNSTZUNEHMENDER FAKTOR

Umraomal Purohit steht an der Spitze der größten demokratischen Transportarbeitergewerkschaft der Welt. Er ist Präsident der All-indischen Eisenbahnerföderation (AIRF), einer Organisation mit 900.000 zahlenden Mitgliedern, die aber, darauf verweist er ausdrücklich, "bei einem Streikaufruf jederzeit mindestens 1,2 Mio. Menschen mobilisieren kann." Purohit hat das Spitzenamt in der Eisenbahnergewerkschaft schon seit vielen Jahren inne. Häufig gerät er dadurch in ernste Konflikte mit

der Regierung, was ihm von Zeit zu Zeit längere Haftstrafen einbringt. Doch die Verteidigung der Interessen der AIRF-Mitglieder ist nicht seine einzige Sorge. Er ist daneben auch Generalsekretär einer der vielen nationalen Gewerkschaftsdachverbände Indiens, des Hind Mazdhoor Sabh (HMS), der als einziger nicht eng mit einer der Regierungs- bzw. einer Oppositionspartei verbunden ist, sowie Stellvertretender Vorsitzender der ITF-Sektion Eisenbahn.

Als Gewerkschaft, die die überwältigende Mehrzahl der Arbeitnehmer in ihrem Wirtschaftsbereich organisiert, ist die AIRF eine bemerkenswerte Ausnahme in einem Land, das generell für die zahlreichen Spaltungen seiner Gewerkschaftsbewegung bekannt ist. Obwohl Purohit Generalsekretär des Hind Mazdhoor Sabh ist, hat sich die Eisenbahnerföderation auf nationaler Ebene keinem der Gewerkschaftsdachverbände angeschlossen. Ihre wohl-

Forts. auf Seite 14

... Einkommensunterschiede werden größer

Forts. von Seite 13

gehütete Unabhängigkeit gibt ihr im Konfliktfall große Stärke. Als Purohit vor kurzem auf dem Weg zur Sitzung des IBFG-Vorstands, dem er ebenfalls angehört, in Brüssel Zwischenstation in London machte, nutzte er die Gelegenheit, im Gespräch mit den ITF-Nachrichten über die augenblickliche Lage bei den indischen Eisenbahnen und die aktuellen Probleme in diesem Wirtschaftsbereich zu berichten.

“Vor allen Dingen müssen wir immer wieder darauf hinweisen,” erklärte er, “daß die Eisenbahner in Indien Beamtenstatus genießen.” Das bedeutet, daß sie direkt von der indischen Regierung beschäftigt und ihre Löhne und Arbeitsbedingungen durch Regierungsbeschluß festgelegt werden. Dies führt im Augenblick allerdings zu ernstesten Problemen, da die Eisenbahner ebenso wie andere Staatsangestellte feststellen müssen, daß sich ihre eigenen Gehälter und diejenigen der Beschäftigten von Staatsunternehmen in der verstaatlichten Industrie immer weiter auseinander entwickeln. “Für die Regierungsangestellten gelten die von der zentralen Lohnkommission der Regierung festgelegten Gehaltsgruppen,” erklärte er. “Und diese werden etwa alle 12 oder 13 Jahre überarbeitet.” Im Gegensatz dazu werden die Einkommen bei den Staatsunternehmen alle 3 bis 4 Jahre überprüft. Auf ihrer letzten Sitzung im Jahre 1986 hatte die Lohnkommission die Schaffung eines ständigen Lohnanpassungsmechanismus empfohlen. Die Regierung deutete zwar an, daß sie diesem Vorschlag zustimmen könne, hat bisher jedoch nichts unternommen, um diesen Vorschlag in die Praxis umzusetzen. Inzwischen beträgt der Einkommensunterschied zwischen Regierungsangestellten und Arbeitnehmern in Staatsunternehmen, die vergleichbare Tätigkeiten ausüben, zwischen 300 und 600 Rupien im Monat, was verständlicherweise Unzufriedenheit hervorruft.

“Vom 24. bis zum 26. April diskutierten wir auf einer Sitzung der AIRF in Secunderabad über dieses Problem,” berichtete Purohit. “Dort wurde beschlossen, daß die Eisenbahner zur Vorbereitung eines Generalstreiks im September oder Oktober dieses Jahres aufgerufen werden sollten.” Gleichzeitig beschlossen die Eisenbahner, eine gemeinsame Sitzung aller Gewerkschaften der Beschäftigten im öffentlichen Dienst einzuberufen. “Ein Gipfeltreffen der Vorstandsmitglieder aller Gewerkschaften im öffentlichen Dienst soll am 27. Mai in Delhi stattfinden,” sagte

Purohit. “Es werden Gewerkschaften aller politischen Richtungen anwesend sein, einschließlich des INTUC (der der Kongreßpartei (I) von Premierminister Rajiv Gandhi am nächsten stehende Dachverband).”

Falls tatsächlich ein Eisenbahnerstreik ausgerufen wird, geht es dabei allerdings nicht nur um Einkommensfragen. “Es gibt noch eine Reihe spezieller Probleme bei den Bahnen, für die eine Lösung gefunden werden muß,” so Purohit. “Wir müssen mit dem Eisenbahnminister über noch nicht abgeschlossene Beschwerdeverfahren im Hinblick auf die Beförderungsmöglichkeiten sowie die Höhe der Prämienzahlungen in Bahnwerkstätten sprechen.”

Doch Purohit ist keiner von den Gewerkschaftsführern, deren liebstes Hobby es ist, Streiks zu organisieren. “Die Androhung eines Streiks ist ein wichtiges Instrument für uns, das wir uns bewahren müssen, aber wir dürfen es nicht zu oft einsetzen,” hebt er hervor. “Wenn wir 60-70 % unserer ursprünglichen Forderungen mit Hilfe von Verhandlungen durchsetzen können, reicht dies normalerweise aus, um Arbeitskampfmaßnahmen abzuwenden. Aber Regierung und Eisenbahnmanagement müssen wissen, daß wir im Zweifelsfall zum Streik bereit sind.” Mit 900.000 engagierten Gewerkschaftern im Rücken kann sich Purohit der respektvollen Behandlung durch die Mächtigen im Lande stets sicher sein.

Indische Eisenbahnen: Zahlen, die erstaunen

Während weltweit der Anteil der Bahnen am Fahrgast- und Güterverkehr sinkt, muß die finanzielle Lage der Indischen Eisenbahnen Neid erregen. Andere Regierungen erhalten den Bahnbetrieb aus sozial- und verkehrspolitischen Gründen mit Hilfe von Subventionen aufrecht - die indischen Eisenbahnen zahlen eine *Dividende* in Höhe von etwa 5 Mrd. Rupien (312 Mio. US-Dollar) an die Regierung. 1988 konnte die Bahn nach Ausschüttung der Dividende nicht nur einen Gewinn verbuchen, sondern transportierte zudem mehr Fahrgäste und Güter als erwartet mit weniger Reisezug- und Güterwaggons und Lokomotiven als geplant.

Natürlich profitieren die Bahnen in Indien von den besonderen Gegebenheiten im Land. Zum einen kommt ihnen die Größe des Landes und seiner Bevölkerung zugute. Zum anderen wirkt sich der Mangel an guten Straßen und der relativ kleine Anteil der Bevölkerung mit Zugang zu Privatautos zu ihrem Vorteil aus. Trotzdem bleiben die Leistungen der Bahnen eindrucksvoll. Mehr als 1,6 Mio. Beschäftigte bei den Bahnen betreuen ein Streckennetz von 62.000 Kilometern. Täglich befördern 10.000 Züge mehr als 10 Mio. Fahrgäste und ein Frachtaufkommen von knapp einer Million Tonnen zwischen mehr als 8.000 Bahnhöfen. Die Bahnen verfügen über 30.000 Reisezugwaggons, 360.000 Güterwaggons, 4.500 Dampf-, 3.500 Diesel- und 1.500 elektrische Lokomotiven. Die Bahnen schütten nicht nur eine jährliche Dividende aus, sondern haben außerdem einen gemeinwirtschaftlichen Auftrag in Höhe von 16 Mrd. Rupien (1 Mrd. US-Dollar) zu erfüllen. 61 % der Kapitalinvestitionen werden aus Eigenmitteln der Bahnen finanziert.

Der Fahrgastverkehr macht 55 % des gesamten Verkehrsaufkommens der Bahnen aus, trägt jedoch nur 24 % der Einnahmen bei. Die Bahnen sind ständig dem Druck von seiten der Regierung ausgesetzt, die Kosten zu senken und die Dienstleistungen zu verbessern. Wie es im “Railway Sentinel” (Eisenbahnwächter), der Zeitung der Western Railways Employees’ Union, heißt: “Politiker aller Parteien fordern neue Bahnstrecken, mehr und schnellere Züge, die Bedienung der Bahnhöfe in ihrem Wahlkreis durch alle wichtigen Züge, pünktlichen Betrieb, keine Unfälle, Polsterung für Schlafwagen 2. Klasse, Matratzen in der 2. Klasse, Klimaanlage in der 1. Klasse, gekühltes Trinkwasser in den Waggons, besseres und billigeres Essen, die Bemanning aller unbemannten Bahnübergänge, die Ausschüttung höherer Dividenden an die Regierung durch die Eisenbahnen, die Modernisierung des gesamten Eisenbahnnetzes sowie den Verzicht auf eine Anhebung der Beförderungstarife im Personen- und Güterverkehr. Dies alles kann nur durch ein Wunder erreicht werden.”

AUSGETRICKST: "Massenkrankmeldung" — eine neue Form des Protests

Angesichts des gesetzlichen Verbotes von Streikmaßnahmen haben türkische Eisenbahner eine neue Form von Arbeitskämpfmaßnahme entwickelt, um die Regierung unter Druck zu setzen: Sie organisieren für Tausende Arbeitnehmer gleichzeitig Arzttermine.

Wie Mehmet Acidereli, Präsident der der ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaft DEMIRYOL-IS, berichtet, dauert es insbesondere in größeren Betrieben manchmal vier bis fünf Stunden, bis alle Arbeitnehmer gemeinsam im Krankenhaus waren und wieder zu ihrem Arbeitsplatz zurückgekehrt sind.

Für alle Beschäftigten des staatlichen Sektors in der Türkei ist 1989 ein wichtiges Jahr, da der Kollektivvertrag für den öffentlichen Sektor ausläuft. Dem Vertrag unterstehen 600.000 Arbeitnehmer, 30.000 davon bei den Eisenbahnen.

Seit 1980 sind die Reallöhne der türkischen Arbeitnehmer ständig gesunken und haben nun, nach Angaben von Acidereli, ein "untragbares Niveau" erreicht.

Die Zivilregierung von Premierminister Özal, die an Stelle der Diktatur getreten ist, verfolgt eine strikt kapitalfreundliche Politik. Die Kaufkraft der Arbeitnehmer ist auf ein Drittel des Standes von 1980 gesunken, was einer Lohnkürzung von über

66 Prozent gleichkommt! Die gewerkschaftliche Betätigung wurde in der Türkei während der Diktatur verboten. 1984 wurde die Gewerkschaftsbewegung unter "erheblichen Einschränkungen" wieder zugelassen.

"Aufgrund der von der Regierung verfügten Beschränkungen der Rechte und Freiheiten," so Acidereli, "sind die einzelnen Gewerkschaften allein nicht in der Lage, sich der sturen Haltung der Regierung zu widersetzen."

Die Gewerkschaften im nationalen Gewerkschaftsdachverband Türk-Is haben sich daher darauf geeinigt, während der augenblicklichen Verhandlungsrunde im öffentlichen Sektor geschlossen aufzutreten. Es wurde ein spezieller Koordinierungsausschuß eingerichtet, dem Acidereli angehört, und die Gewerkschaften vereinbarten, ohne vorherige Zustimmung dieses Ausschusses keinen Kollektivvertrag für den öffentlichen Sektor zu unterzeichnen.

"Angesichts der unbeweglichen Haltung der Arbeitgeber im öffentlichen Dienst, die über eine starke Organisation verfügen, sahen sich die Gewerkschaften zu einem gemeinsamen Vorgehen gezwungen. Es hat sich gezeigt, daß dies die einzi-

ge Möglichkeit ist, der Unterdrückung und der starren Haltung von Seiten der Regierung die Stirn zu bieten," erklärt Acidereli.

Seit Anfang April gab es bei den Gesprächen keinerlei Fortschritte. Am 7. März unterbreitete DEMIRYOL-IS dem türkischen Eisenbahnunternehmen TCDD die Forderungen der Gewerkschaft. Die Verhandlungen wurden am 23. März aufgenommen. Seither konnte zu keinem der Hauptpunkte eine Einigung erzielt werden.

Hunderttausende von Eisenbahnern verleihen den Gewerkschaftsforderungen durch jede gesetzlich zulässige Arbeitskämpfmaßnahme Nachdruck. Neue Aktionsformen - wie z. B. gemeinsame Arzttermine - wurden entwickelt.

Die Verhandlungen zwischen einem 4köpfigen Unterausschuß des Koordinierungsausschusses und den Arbeitgebern im öffentlichen Dienst gehen unterdessen weiter. Unbestätigten Presseberichten zufolge hat die Regierung inzwischen eine über zwei Jahre gestaffelte 142%ige Lohn-erhöhung angeboten. Dies mag zwar sehr viel klingen, würden die Reallöhne der türkischen Arbeitnehmer jedoch immer noch nicht wieder auf das Niveau von 1980 zurückbringen.

London: Heißer Sommer bei U-Bahn, Bus und Bahn?

Großen Schwierigkeiten während des Berufsverkehrs sahen sich Pendler in London am 15. Mai gegenüber, als fast alle öffentlichen Verkehrsmittel von Streiks betroffen waren: Zum Personal bei London Underground, das den dritten in einer Reihe inoffizieller Schwerpunktstreiks durchführte, die praktisch das gesamte U-Bahn-Netz lahmlegten, gesellten sich die Busfahrer und -schaffner mit dem ersten 24-Stunden-Streik, dem in 14tägigen Abständen weitere folgen sollten. Weiter verschlechterte sich die Verkehrslage durch einen fortgesetzten Überstundenstreik der Lokführer in zwei British-Rail-Regionen, der zusammen mit ihrer Weigerung, an Ruhetagen zu arbeiten, zu einer drastischen Verringerung der Zahl der Zugverbindungen nach London führte.

Die Unzufriedenheit, die sich unter den Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr in London ebenso wie im gesamten britischen Eisenbahnnetz ausbreitet, ist das Ergebnis eines neuen Führungsstils bei den Unternehmensleitungen, die

weitreichende Veränderungen mit schwerwiegenden Auswirkungen auf das Arbeitsleben des Personals von oben herab verfügen, ohne dabei die berechtigten Klagen der Arbeitnehmer zu berücksichtigen. Gleichzeitig werden ihnen unter der Inflationsrate (augenblicklich 8 % - Tendenz steigend) liegende Lohnabschlüsse aufgezwungen, die für die Arbeitnehmer in der Praxis einen Reallohnverlust bedeuten, und dies zu einem Zeitpunkt, zu dem die Wirtschaftspolitik der Regierung zu einem scharfen Anstieg der Wohn- und anderer wesentlicher Lebenshaltungskosten führt.

Den Busfahrern bei London Buses wurde im April eine Lohnerhöhung von 7,1 % angeboten. Nachdem die Fahrer dieses Angebot entschieden zurückgewiesen hatten, führte die Gewerkschaft (TGWU) eine Urabstimmung durch, bei der sich eine überwältigende Mehrheit für Streikmaßnahmen zur Durchsetzung höherer Löhne aussprach. Das Lohnangebot der Arbeitgeber wurde seither um 0,4 % auf 7,5 % angehoben. Doch auch dieses

geringfügig verbesserte Angebot wurde von den Verhandlungsführern der Gewerkschaft abgelehnt, da die neue Zahl noch immer unterhalb der Inflationsrate liegt. Zum Zeitpunkt der Drucklegung wurde eine zweite Urabstimmung bei London Buses durchgeführt. Es wird allgemein erwartet, daß sich das Personal erneut für Streikmaßnahmen aussprechen wird.

Zwei der drei Eisenbahnergewerkschaften, die das Personal bei London Underground organisieren, hatten ab dem 15. Mai zu einem unbegrenzten Streik aufgerufen, nachdem sich ihre Mitglieder in einer Urabstimmung über das umstrittene "Action-Stations-Programm" für einen Streik ausgesprochen hatten. Der geplante Streik wurde jedoch abgesagt, nachdem die Arbeitgeber gegen eine der beteiligten Gewerkschaften - die National Union of Railwaymen (NUR) - eine einstweilige Verfügung erwirkt hatte, die den Streik unzulässig machte. Beide Gewerkschaften beschlossen, die Aktionen, die das gesamte

Forts. auf Seite 16

... Lohnangebot unter der Inflationsrate

Forts. von Seite 15

Streckennetz lahmgelegt hätten, zu verschieben und eine erneute Urabstimmung bei geänderter Fragestellung, um weiteren rechtlichen Bedenken aus dem Weg zu gehen - durchzuführen.

Das "Action-Stations-Programm" (ein Pilotprojekt soll am 22. Mai beginnen) stößt auf Ablehnung, weil das Personal in seinem Rahmen gezwungen sein wird, neue Aufgaben zu übernehmen, für die es nicht ausgebildet wurde, und so als "Mehrzweckbelegschaft" eingesetzt werden könnte, die an einem Tag Fahrkarten verkauft, am nächsten Tag auf dem Bahnsteig Dienst tut. Flexible Dienstpläne sollen an Stelle der festen Schichten treten. Die variable Schichtdauer reicht von mindestens 5 Stunden 45 Minuten bis zu einer Länge von 8 Stunden 45 Minuten. Gleichzeitig würde dieses Programm auch dem augenblicklichen Beförderungssystem, das an die Dauer der Betriebszugehörigkeit geknüpft ist, ein Ende setzen.

Bisher haben bei der U-Bahn vier eintägige Streiks stattgefunden. Diese inoffiziellen Maßnahmen, mit denen Fahrer von U-Bahnzügen im Ein-Mann-Betrieb (die Zugbegleiter werden schrittweise abgeschafft) ihrer Forderung nach einer umfangreichen rückwirkenden Lohnerhöhung Nachdruck geben wollen, die der mit dem Ein-Mann-Betrieb verbundenen zusätzli-

chen Verantwortung Rechnung trägt. Die Gewerkschaften NUR und ASLEF, die die Fahrer bei der U-Bahn organisieren, stehen weiter in Verhandlungen mit der Unternehmensleitung von London Underground über die Forderungen der Fahrer und haben ihre Mitglieder aufgefordert, für die Dauer der Verhandlungen auf Aktionen zu verzichten. Die Arbeitgeber haben den Fahrern und den Zugbegleitern ein höheres Lohnangebot vorgelegt, um sie auf ihre Seite zu bringen. Mehr Geld kann allerdings das Problem der grundsätzlich verschiedenen Auffassungen auf beiden Seiten über die völlig andersartigen Aufgaben und Arbeitsbedingungen, die für das Personal bei London Underground im Rahmen des neuen Systems in Zukunft gelten werden, nicht lösen.

British Rail hat unterdessen seinen Mitarbeitern eine Lohnerhöhung in Höhe von 7 % angeboten, die jedoch von den Gewerkschaften entschieden zurückgewiesen wurde, da sie hinter der Inflationsrate zurückbleibt. Mit seinem typisch ungeschickten Führungsstil ordnete das Eisenbahnunternehmen daraufhin einseitig die Auszahlung der unwillkommenen Lohnerhöhung an das Personal an. Für bestimmte Gruppen von Mitarbeitern im teuren Südosten Englands sollen darüber hinaus weitere Zulagen gezahlt werden, was das Lohnangebot zusätzlich verzerrt. Von Anfang an

war allerdings klar, daß dies nicht ausreichen würde, um die Belegschaft umzustimmen.

Die Unzufriedenheit mit der Bezahlung bei British Rail gibt zu ernster Sorge Anlaß, da die Löhne weit unter dem Niveau in der freien Wirtschaft liegen und die Arbeitnehmer bei der Bahn übermäßig viele Überstunden leisten müssen, um sich einen angemessenen Lebensunterhalt zu verdienen. Die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen bei British Rail sind darüber hinaus im Augenblick durch die Bekanntheit der Pläne des Unternehmens zur Aufspaltung der bisher landesweit geführten Kollektivverhandlungen in fünf getrennte Bezirke noch vor Ende dieses Jahres stark beeinträchtigt.

Die NUR will nun unter ihren Mitgliedern eine Urabstimmung über Arbeitskampfmaßnahmen in Zusammenhang mit der Lohnforderung ebenso wie der Frage der Kollektivverhandlungen durchführen. Das Ergebnis wird am 10. Juni erwartet. Die Delegierten auf dem Gewerkschaftstag der Lokführergewerkschaft ASLEF stimmten im Mai gegen eine gleichzeitige Urabstimmung über beide Fragen. ASLEF könnte sich nun möglicherweise der Gewerkschaft des Büropersonals TSSA anschließen, die das Lohnangebot an den nationalen Schlichtungsausschuß für das Eisenbahnpersonal zurückverwiesen hat. Eine andere Möglichkeit wäre die Festlegung eines neuen Termins für eine Urabstimmung nur über die Lohnfrage, während gleichzeitig die Kampagne gegen die Abschaffung der Kollektivverhandlungsmechanismen bei den Eisenbahnen fortgesetzt wird. In der Frage der Verhandlungen gaben die Delegierten des Gewerkschaftstages der TSSA, der ebenfalls im Mai stattfand, ihren Führern die Vollmacht, sich in künftigen Verhandlungen mit BR über einen neuen Verhandlungsapparat zu verständigen.

Finnischer Lkw-Streik abgesagt

In letzter Minute abgewendet werden konnte ein landesweiter Streik der Fahrer im finnischen Groß- und Einzelhandel sowie in der Nahrungsmittelindustrie, als der Vorschlag eines Schlichters für einen neuen 2-Jahres-Vertrag nur wenige Stunden vor dem geplanten Beginn des Streiks am 3. Mai die Zustimmung der der ITF angeschlossenen Straßentransportarbeitergewerkschaft AKT sowie der Arbeitgeber fand.

Während des ersten Jahres der Laufzeit des Vertrages werden die Löhne der Fahrer um insgesamt 8,1 % angehoben. Eine weitere Lohnerhöhung ist für das zweite Jahr vorgesehen. Die Arbeitgeber akzeptierten darüber hinaus die Vorbedingungen der Gewerkschaft für Gespräche über eine Arbeitszeitverkürzung.

LEUTE

Zum neuen Generalsekretär des Internationalen Bergarbeiter-Verbandes (IBV) wurde auf dem 46. IBV-Kongreß in Harare Anfang März der Deutsche Peter Michalzik gewählt. Michalzik war zuvor in führender Position beim IBFG tätig. Anders Stendalen (Schweden) wurde zum IBV-Präsidenten gewählt.

George E. Leitz wurde zum neuen Präsidenten der Transport Workers' Union of America gewählt. Damit tritt er die Nachfolge von John Lawe an, der im Januar dieses Jahres verstarb. Leitz war seit 1985 Executive Vice President der TWU, nach-

dem er zuvor als Sekretär/Kassenwart der Gewerkschaft tätig war.

Dónal Nevin legte sein Amt als Generalsekretär des irischen Gewerkschaftsdachverbandes ICTU nieder. Sein Nachfolger ist Peter Cassells. Nevin stand während der vergangenen 50 Jahre im Dienste der irischen Gewerkschaftsbewegung, zunächst im Rahmen des alten Irish Trade Union Congress und später, nach seiner Gründung im Jahre 1959, beim ICTU.

George Kourpias wird die Nachfolge von William Winpisinger als Präsident der US

International Association of Machinists (IAM) antreten. Kourpias (56) ist seit 1983 IAM-Vizepräsident.

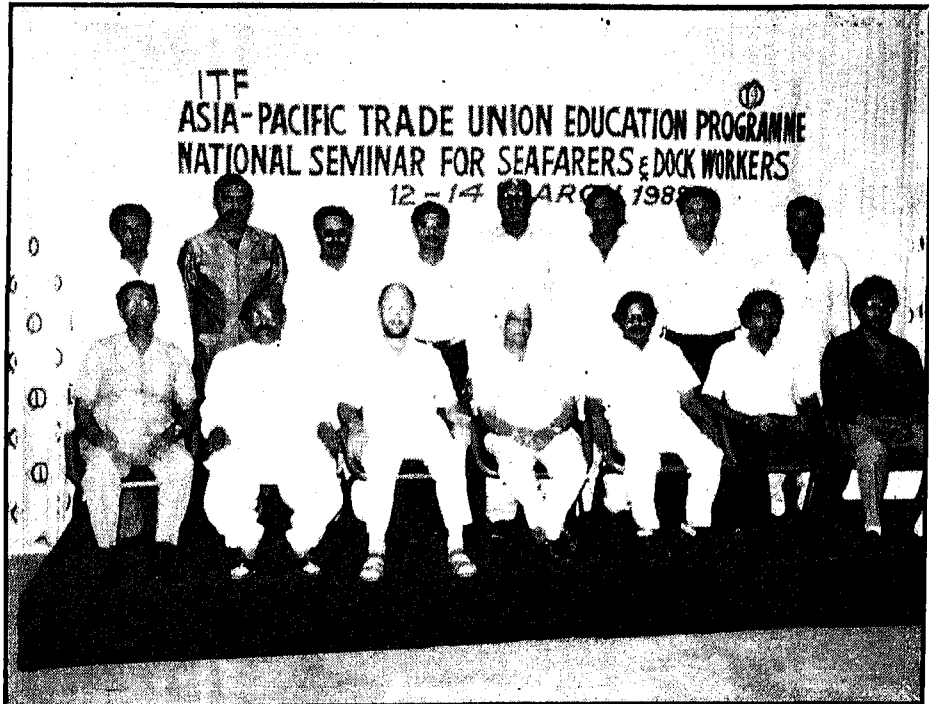
Als erste Frau an der Spitze einer österreichischen Gewerkschaft wurde Eleonora Hostasch zur Vorsitzenden der Gewerkschaft der Privatangestellten (GPA), der größten Gewerkschaft Österreichs, gewählt. Sie tritt damit die Nachfolge des vor kurzem tödlich verunglückten Alfred Dallingner an.

Roger Deschamps, ehemaliger ITF-Schiffsinspektor, wurde zum Ritter der französischen Ehrenlegion geschlagen.

Erstes Billigflaggenseminar in Pakistan

Nach Abschluß des 3tägigen Programmes versprachen die 40 Gewerkschafter, die im März in Karatschi am ersten nationalen Seeleute- und Hafentarbeiterseminar in Pakistan teilgenommen hatten, daß sie ihre Gewerkschaftskollegen in Pakistan nach ihrer Rückkehr so gut wie möglich über die ITF-Billigflaggenkampagne informieren würden. Nachdem der Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, Rolle und Tätigkeit der ITF sowie ihr regionales Bildungsprogramm vorgestellt hatte, erläuterte Brian Laughton, Sekretär der Sonderabteilung der Seeleute, ausführlich Geschichte und Zielsetzungen der Billigflaggenkampagne. Die Beiträge beider Redner wurden mit offensichtlichem Interesse aufgenommen. Darüber hinaus erörterten die Teilnehmer in Gruppendiskussionen Fragen von Interesse für beide Arbeitnehmergruppen, z. B. neue Technologien in den Häfen, die Hafenbestimmungen von Karatschi und die schwierige Beschäftigungslage für pakistanische Seeleute.

Die Teilnehmer äußerten die Hoffnung, daß die ITF in Zukunft weitere Seminare dieser Art durchführen werde. Sie wiesen vor allem darauf hin, daß dadurch das Bewußtsein der Arbeitnehmer in Pakistan



Brian Laughton (Sekretär, ITF-Sonderabteilung der Seeleute) und Mo Hoda (Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum) mit Seminarteilnehmern

hinsichtlich der Ziele der internationalen Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter geschärft würde, insbesondere in

dem durch die Wahl von Premierministerin Benazir Bhutto im Lande geschaffenen neuen politischen Klima.

“EUROS” — EINE EUROPÄISCHE FLAGGE?

Eine Zukunft für die Seeschifffahrt der Gemeinschaft? Das Fragezeichen am Ende dieses Titels ist dringend notwendig, denn die europäischen Nationalflaggenflotten sind in den vergangenen 10 Jahren stark geschrumpft, während die Regierungen untätig zusahen. Doch könnte das Fragezeichen überflüssig werden, wenn die im Augenblick in der Kommission der Europäischen Gemeinschaft kursierenden Vorschläge tatsächlich in rechtsverbindliche EG-Verordnungen umgesetzt werden.

Bei den Vorschlägen handelt es sich um den ersten Entwurf des sogenannten “positiven Maßnahmenpakets”. Damit versucht sich die Kommission, die Exekutive der Europäischen Gemeinschaft, zum zweiten Mal seit der Einführung der katastrophalen, allein am freien Markt orientierten Verordnungen aus dem Jahre 1986 an einer gemeinsamen Schifffahrtspolitik. Die Amtsperiode von Stanley Clinton

Davis, dem bisher für den Verkehr zuständigen Kommissar, war gekennzeichnet durch die fortdauernden Bemühungen des Beamtenapparats und selbst anderer Mitglieder der Kommission, jeden Vorschlag zu sabotieren, der nicht ausschließlich auf dem Grundsatz des Angebots von Schifffahrtswegen zum niedrigstmöglichen Preis und ohne Rücksicht auf die Konsequenzen basierte. Heute sieht es so aus, als ob es sein Nachfolger Karel Van Miert einfacher haben könnte.

Anständige Reeder in der Gemeinschaft wünschen sich ebenso wie die Seeleutegewerkschaften das Überleben einer nennenswerten Gemeinschaftsflotte. Und damit ist eine Flotte gemeint, die sich im Besitz von Staatsbürgern der Gemeinschaft befindet, größtenteils, wenn nicht sogar ganz mit Staatsbürgern der Gemeinschaft bemannt ist und unter der Flagge eines Gemeinschaftslandes fährt. Mit diesen Vorgaben

vor Augen wurden in den vergangenen Monaten Anstrengungen unternommen, um im paritätischen Ausschuß für Seeverkehr, einem der Kommission beigeordneten Beratungsgremium, das sich aus Reeder- und Gewerkschaftsvertretern zusammensetzt, ein Dokument über “positive Maßnahmen” auszuarbeiten. Zwar ist dieser Prozeß noch nicht vollständig abgeschlossen, und zwischen beiden Seiten bestehen noch immer eine ganze Reihe erheblicher Differenzen, doch hatten sie erstmals Gelegenheit, in dem Entwurf eines Dokuments mit dem Titel “Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsbedingungen der gemeinschaftlichen Seeschifffahrt”, das im April veröffentlicht wurde, die Vorstellungen des Verkehrskommissars zu diesem Thema kennenzulernen.

Ganz neu ist der in dem Kommissionspapier enthaltene Vorschlag zur Einrichtung eines neuen “Zweitregisters” (vorläufig

Forts. auf Seite 18

ERFOLG IN AUSTRALIEN: 1 Mio. Dollar Heuernachzahlungen durchgesetzt

Es kommt nicht allzu häufig vor, daß die ITF Heuernachforderungen in Höhe von mehr als einer Million Dollar für drei Schiffe gleichzeitig erfolgreich abschließen kann.

Doch genau das geschah im März in Sydney dank der hervorragenden Arbeit des australischen Billigflaggeninspektors Les Symes von der Waterside Workers' Federation.

Zufällig liefen drei Schiffe der Hong Kong Islands Shipping Company - die MS *Admiralty Island*, *Young Chau* und *Island Container* - den Hafen so rasch nacheinander an, daß sie entweder nebeneinander am Kai der Containerterminals of Australia Ltd lagen oder auf das Auslaufen eines ihrer Schwesterschiffe warten mußten, bevor sie selbst andocken konnten.

Als erste lief die in Panama registrierte MS *Admiralty Island* im Hafen ein. Les Symes besuchte das Schiff in Begleitung von Rod Garrick (ebenfalls WWF), um mit der Besatzung zu sprechen, die sie um Hilfe bei der Einforderung der Heuernachzahlungen für die Mehrzahl der Besatzungsmitglieder an Bord (vor allem Chine-

sen und Seeleute aus Sri Lanka) bat. Obwohl die *Admiralty Island* - ebenso wie die *Young Chau* und die *Island Container* - einem auf einer früheren Fahrt in Sydney unterzeichneten ITF-Vertrag unterstand, waren der Besatzung nicht die vereinbarten Heuern ausgezahlt worden.

Das Unternehmen bediente sich des berechtigten Systems der doppelten Buchführung, in dessen Rahmen die Seeleute Heuerabrechnungen unterzeichnen, denen zufolge sie ITF-Heuern erhalten, in Wirklichkeit aber wesentlich niedrigere Heuern ausgezahlt bekommen.

Wenige Stunden später ging bei der WWF ein zweiter Telefonanruf ein, diesmal von der MS *Young Chau*, ebenfalls in Panama registriert und mit einer chinesischen Besatzung an Bord, die auf der anderen Seite des Terminaldocks neben der MS *Admiralty Island* festgemacht hatte.

Inspektor Symes ging auch diesem Anruf unverzüglich nach und vernahm an Bord ähnliche Klagen wie auf der MS *Admiralty Island*. Die Gesamtsumme der

Heuernachforderung für beide Schiffe belief sich auf 600.000 US-Dollar.

Während das WWF-Inspektorenteam über die Hinterlegung einer vom Unternehmen zu zahlenden Kautions bei der Gewerkschaft zur Deckung der Forderungen verhandelte, lief ein drittes Schiff der Hong Kong Island Shipping Company, die *Island Container*, im Hafen ein und beanspruchte den von der *Young Chau* belegten Kai.

Nach entsprechenden Vorkehrungen wurde der *Young Chau* das Auslaufen mit Kurs auf Melbourne gestattet, während die *Admiralty Island* als warnendes Beispiel für den Fall, daß sich das Unternehmen weigern sollte, der Besatzung der *Island Container* die ihnen zustehenden Heuern auszahlte, am Kai festgehalten wurde. Nachfragen bei den Besatzungsmitgliedern bestätigten den Verdacht, daß sie ähnliche Beschwerden vorzubringen hatten wie ihre Kollegen auf den beiden anderen Schiffen. Eine dritte Heuernachforderung wurde aufgestellt.

Forts. auf Seite 19

... ITF begrüßt "positive Maßnahmen"

Forts. von Seite 17

fig "Euros" genannt), unter dem in einem der Verordnungsentwürfe streng definierte Gemeinschaftsreeder ihre Schiffe registrieren könnten. Die Registrierung im "Euros-Register" würde nicht anstelle, sondern zusätzlich zur Registrierung in einem der EG-Länder erfolgen. Sie würde bestimmte Verpflichtungen mit sich bringen und den Reedern Anspruch auf bestimmte Vorteile geben. Dem Dokument, das noch ganz am Anfang des schneckenartigen Gesetzgebungsverfahrens in der Gemeinschaft steht, ist der Entwurf einer Verordnung beigelegt, der einen Eindruck davon gibt, wie "Euros" einmal aussehen könnte. Jedes seetaugliche Schiff mit mindestens 500 BRT, das bereits in einem Mitgliedsland registriert ist und sich im Besitz eines Gemeinschaftsreeders befindet bzw. von einem solchen betrieben wird, käme für eine Registrierung in Frage. Alle Offiziere und 50 % der Mannschaftsdienstgrade müßten Staatsbürger eines EG-Mitgliedslandes sein. Löhne und Arbeitsbedingungen wären in einem Kollektivvertrag festzulegen und müßten in der Regel

mindestens der IAO-Mindestnorm entsprechen. Lohnkollektivverträge für die nicht aus einem EG-Land stammenden Besatzungsmitglieder könnten nur mit Gewerkschaften in deren Heimatland abgeschlossen werden. Diese Gewerkschaften müßten den in IAO-Übereinkommen 87 über die Vereinigungsfreiheit festgelegten Bedingungen entsprechen.

Womit werden die Reeder für all diese Einschränkungen entschädigt? Das "Zuckerbrot" ist in Artikel 11 des Verordnungsentwurfes versteckt, wo es heißt: "Die Registrierung eines Schiffes im EUROS-Register gemäß den in dieser Verordnung festgelegten Bestimmungen gilt als Instrument für die Durchführung eines wichtigen Projektes von gemeinschaftlichem Interesse. Gemeinschaftsreedern zu gewährende steuerliche und finanzielle Begünstigungen werden in diesem Sinne geprüft." Mit anderen Worten - eine Unterstützung für Gemeinschaftsschiffe wird nur gewährt, wenn sie sich dem EUROS-Register anschließen.

Die ITF und der "Brüsseler Ausschuß"

als Vertretung der EG-Gewerkschaften haben zu dem Entwurf noch nicht ausführlich Stellung genommen. Klar ist jedoch, daß er weder von den Reedern noch von den Gewerkschaften einhellig unterstützt wird. Den Vorschlägen steht ein langer, schwieriger Weg bevor, bevor sie in die Gemeinschaftsgesetzgebung Eingang finden, und sie werden bis dahin sicherlich noch erhebliche Änderungen erfahren. Es ist jedoch schon ein beachtlicher Fortschritt, daß die Entscheidungsträger der Gemeinschaft endlich zugeben, daß eine im Eigentum von Staatsbürgern aus Gemeinschaftsländern befindliche, mit Seeleuten aus Gemeinschaftsländern bemannte und unter der Flagge der Gemeinschaft fahrende Flotte ein erstrebenswertes Ziel darstellt. Ganz gleich ob sich EUROS schließlich den übrigen Zweitregistern zugesellt (bzw. an deren Stelle tritt) oder nicht: Die ITF begrüßt die Diskussion über "positive Maßnahmen" als ein Zeichen dafür, daß der Kampf für eine Schifffahrt unter Nationalflagge in Europa noch nicht völlig aufgegeben wurde.

DEUTSCHES ZWEITREGISTER: ES KANN LOSGEHEN!

In den vergangenen zwei Monaten haben sich erneut wichtige Entwicklungen auf der Flaggenzene ergeben. In der Bundesrepublik Deutschland nahm ein neues Register seine Tätigkeit auf. Ihm wird aller Wahrscheinlichkeit nach in wenigen Wochen ein zweites Register folgen: Luxemburg. Unterdessen hat sich Zypern der wachsenden Zahl jener angeschlossen, die sich als Standort für die viel diskutierte Euro-Flagge anbieten, während an anderer Stelle (vergleiche separaten Artikel) Pläne für ein "Zweitregister der Gemeinschaft" offengelegt wurden.

Umstritten war auch die Entscheidung des Registers auf der britischen Kronkolonie **Kayman-Inseln**, durch Einführung neuer Vorschriften ab Mai 1989 die Bestimmungen über die Staatsbürgerschaft der höheren Offiziere an Bord der dort registrierten Schiffe zu lockern. Die bestehenden Bestimmungen, die auf den in Großbritannien geltenden basieren, schreiben vor, daß die Offiziere im Besitz eines in Großbritannien oder einem Commonwealth-Land ausgestellten Patents sein müssen. Die Kayman-Inseln gaben jedoch bekannt, daß sie von jetzt an auch in der EG oder Norwegen erworbene Patente akzeptieren würden. Die britische Offiziersgewerkschaft NUMAST beklagt diese "über-eilte Maßnahme" zu einem Zeitpunkt, zu dem die britische Regierung noch die Möglichkeit der Einführung einer solchen Änderung für in Großbritannien registrierte Schiffe prüft. Die neuen Vorschriften gelten ab sofort für alle Schiffe, die sich dem

Register erstmals anschließen wollen, während bereits registrierte Schiffe die Änderung schrittweise vollziehen können.

Das **bundesdeutsche Zweitregister - GIS** - nahm am 3. Mai seine Tätigkeit auf. Innerhalb einer Woche hatten bereits über 100 Schiffe Interesse an einer Registrierung angemeldet. Nachdem sie den Kampf gegen die Einrichtung des Registers verloren hat, konzentriert die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), in der auch die Seeleute organisiert sind, ihre Anstrengungen nun darauf sicherzustellen, daß für alle Seeleu-

strierten 24 Jahre alten Massengutfrachters *Star of Alexandria* vor Cape Cod im April hat erneut Zweifel an der Wirksamkeit der in der britischen Kolonie für unter ihrer Flagge fahrende Schiffe bestehenden Kontrollmechanismen wachgerufen. Die *Star of Alexandria* hatte offensichtlich gegen die Vorschriften verstoßen, indem sie keinen Offizier mit britischem oder Commonwealth-Patent an Bord mitführte. Ein führender Mitarbeiter des Registers gab offen zu, daß man keine Zeit gehabt hätte, die *Star of Alexandria* zu überprüfen, obwohl Zweifel an der Zusammensetzung der Besatzung bereits vor zwei Jahren laut geworden waren, als sich das Schiff dem Register anschloß. Die britische Offiziersgewerkschaft NUMAST forderte in einem Schreiben an den Chefminister Jo Bossano (einem ehemaligen Billigflaggeninspektor) unter Hinweis auf die Tatsache, daß es sich keineswegs um einen Einzelfall handele, eine "ordnungsgemäße Untersuchung" des Untergangs.

In Japan soll sich ein gemeinsamer Ausschuß von Vertretern der Regierung, der Reeder und der Gewerkschaften mit der umstrittenen Frage des Einsatzes von gemischten Besatzungen auf unter japanischer Flagge fahrenden Schiffen befassen. Dieses Thema gewann durch den Eintritt Japans in den internationalen Kreuzfahrtmarkt zusätzlich an Aktualität. Die der ITF angeschlossene japanische Seeleutengewerkschaft befürchtet, daß die Pläne der Regierung einen Rückgang bei der Zahl ausgebildeter japanischer Seeleute zur Folge haben werden, was den langfristigen Interessen dieses Wirtschaftsbereichs entgegenlaufen würde.

Nur wenige Wochen nach dem GIS in der Bundesrepublik Deutschland sollte auch das Register von **Luxemburg** seine Tätigkeit aufnehmen. Belgien ist einer der Hauptantriebsmotoren hinter dem Register, und die größte belgische Reederei, CMB, bereitet bereits heute den Transfer fast ihrer gesamten 17 Schiffe umfassenden Flotte in das Großherzogtum vor. Es wird erwartet, daß etwa 40 weitere belgische Schiffe - der Großteil der Nationalflotte des Landes - diesem Beispiel demnächst folgen werden. Luxemburg würde, ungeachtet der Tatsache, daß es ein Binnenstaat ohne jegliche Schifffahrtstradition ist, gerne den Status der Europaflagge erwerben, während die ITF fest entschlossen ist, das Land für alle Schiffe, deren nutznießendes Eigentum nicht in Belgien oder Luxemburg liegt, als Billigflagge zu behandeln.

Die maltesische Regierung hat ein neues
Forts. auf Seite 20

Der monatliche Flaggen- überblick der ITF



te an Bord von im GIS registrierten Schiffen, unabhängig von ihrer Nationalität, von der Gewerkschaft ÖTV ausgehandelte Verträge abgeschlossen werden. Die Gewerkschaft hat die ITF darüber hinaus gebeten, bei anderen der ITF angeschlossenen Gewerkschaften darauf zu dringen, keine Verträge für Besatzungen von GIS-Schiffen mit den Reedern auszuhandeln.

Der Untergang des in Gibraltar regi-

... Millionencoup der ITF

Forts. von Seite 18

Alle drei Schiffe erhielten schließlich die Genehmigung zum Auslaufen nach Melbourne, wo ein Vertreter des Bezirks Melbourne der WWF der Auszahlung von Bargeldvorschüssen und ausstehenden Heuern, die in Sydney nicht ausgezahlt werden konnten, weil vor Auslaufen des Schiffes nicht genügend Bargeld zur Verfügung stand, als Zeuge beiwohnte.

Dies war eine höchst delikate Angelegenheit, die von Les Symes mit großem Geschick gehandhabt wurde. Das Auslaufen der Schiffe wurde von ihm auf solche Weise verzögert und manipuliert, daß mindestens ein Schiff festlag, während die Gelder in Form zweier Schecks ausgezahlt wurden.

Acht Tage, nachdem der erste Scheck des Unternehmens über einen Betrag von 536.147,95 US-Dollar in ein WWF-Konto

eingezahlt worden war, wurde dem Scheck die Deckung verweigert. Daraufhin wurde eine Zahlungsanweisung ausgestellt, d. h. die Gelder wurden sofort nach Eingang der Anweisung bei der Bank in ein Konto eingezahlt.

Die Heuernachzahlungen für die drei Schiffe beliefen sich auf den unglaublichen Betrag von 1.042.035,20 US-Dollar.

Die ITF war fest entschlossen, der Hong Kong Islands Shipping Company keine Gelegenheit zu geben, die Seeleute über's Ohr zu hauen. Den Seeleuten ihrerseits war daran gelegen, ihre vollen Heuern ausgezahlt zu bekommen, und so profitierten alle Seiten von der Aktion - abgesehen natürlich von den Reedern, die nun sicherlich ihre Wunden lecken.

Der Coup von Sydney ist ein beachtlicher Erfolg für die ITF, auf den sie wohl mit Recht stolz sein kann.

... Luxemburg ebenfalls in den Startlöchern

Forts.von Seite 19

Schiffahrtsgesetz verabschiedet, das im Rahmen ihrer Werbekampagne für den Inselstaat als Offshore-Finanzzentrum den Zugang zu ihrem Register erleichtern soll. Reeder, die sich von den niedrigen Registrierungsgebühren in Versuchung bringen lassen, seien jedoch gewarnt: Die Unfallstatistik des Registers ist erschreckend, und die dort geführten Schiffe sind zum Teil in äußerst fragwürdigem Zustand. Unter den neuen Bestimmungen haben erstmals auch noch in Bau befindliche Ölplattformen und Schiffe Zugang zum Register; einem Bareboat-Charter unterstehende Schiffe können für begrenzte Zeit registriert werden. Das maltesische Register kann beeindruckende Zuwachsraten aufweisen und umfaßt inzwischen dreieinhalb Millionen BRT, wobei es sich bei den Neuzugängen vor allem um Schiffe griechischer Reeder handelt.

Mehr europäische Reeder sollen durch eine für diesen Sommer geplante erneute Werbekampagne unter der Flagge der niederländischen Antillen gelockt werden, die als billige Alternative zu Panama mit wenig oder gar keinen Beschränkungen hinsichtlich der Staatsangehörigkeit und Bezahlung der Bemannungen und großzügigen Steuernachlässen für die Reeder vermarktet wird. Von diesem Sommer an können auch unter Bareboat-Charter an Unternehmen auf den niederländischen Antillen vercharterte Schiffe dort registriert werden - ein geschickter Schachzug, der sicherlich einige Reeder, die sich augenblicklich der Flagge Zyperns bedienen, die ebenfalls Doppelregistrierungen zuläßt, dazu verleiten wird, die Flagge zu wechseln. Die Flagge der niederländischen Antillen könnte, gerade weil sie so billig und liberal ist, sogar dem deutschen Zweitregister Konkurrenz machen, das seine Tätigkeit am 3. Mai aufgenommen hat. Viele Reeder benutzen das in Curaçao ansässige Register bereits heute als Standort

ihrer Schiffe. In den vergangenen 16 Monaten konnte es einen Zuwachs um 25 % auf 89 Schiffe mit knapp unter 500.000 Tonnen verzeichnen.

Der Verkauf der verlustbringenden staatlichen New Zealand Shipping Corporation (NZSC) hätte eigentlich bereits Ende 1988 vollzogen sein sollen. Maßnahmen, mit denen das Schiffahrtsunternehmen kurz vor dem geplanten Verkauf Heuern und Bedingungen verschiedener NZSC-Bemannungen beschneidete, führten jedoch zu derart starken Spannungen in den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen, das der Verkauf erst im März dieses Jahres abgeschlossen werden konnte (siehe ITF-Nachrichten vom Oktober 1988 sowie Januar und Februar 1989). Wenn die Gewerkschaften den Verkauf auch nicht verhindern konnten, so waren sie doch mit ihren vor Gericht gegen das harte Vorgehen der NZSC gegen die Arbeitnehmer angestrebten Verfahren erfolgreich. Das neuseeländische Arbeitsgericht erklärte in seiner Urteilsbegründung, es wolle den "unternehmerischen Schleier zurückziehen", den das Unternehmen über seine Tätigkeit zu ziehen gedachte, als die Ausflagung zweier Schiffe (der *New Zealand Pacific* und der *New Zealand Forum II*) nach Hongkong beschloß. In den Worten des Richters diente "die Ausflagung ... als Werkzeug bzw. als Irreführung oder Fassade". Das Unternehmen habe noch immer die Kontrolle über die Schiffe, die daher wahrscheinlich weiterhin neuseeländischen Heuern und Arbeitsbedingungen unterlägen. Das Urteil in diesem Präzedenzfall ermöglichte schließlich eine Einigung, die zur Wiedereinstellung der ursprünglichen Bemannungen auf den nun in *Tui* und *Weka* umgetauften Schiffen führte. Nach Abschluß des umstrittenen Verkaufs befindet sich die NZSC nun im Besitz von Associated Container Transport, einem Gemeinschaftsunternehmen von Cunard Ellerman und Blue Star Line, das bereits über einen

erheblichen Anteil am regelmäßigen Linienverkehr zwischen Australasien und Europa verfügt.

Die norwegische Regierung erwägt eine weitere Lockerung der unter dem NIS geltenden Bedingungen. Ein im April 1989 veröffentlichtes Weißbuch schlägt vor, der Mehrzahl der Küstenschiffe den Zugang zu ermöglichen, ausländischen Seeleuten auf im NIS registrierten Schiffen Steuerbefreiung zu gewähren und im NIS registrierten Schiffen ausländischer Reeder im Kriegsfall eine Ausnahme von der Requirierung zu garantieren. Das Register wächst unterdessen weiter. Im Mai 1989 verwies es stolz auf einen Bestand von 509 Schiffen mit einer Bruttotonnage von insgesamt 12,5 Millionen.

Die der schwedischen Schiffahrtswirtschaft im vergangenen Jahr gewährte staatliche Unterstützung hat zu einer optimistischeren Grundhaltung beigetragen. Im Frühjahr dieses Jahres sprachen viele Reeder zur Erleichterung der Gewerkschaften, die die durch einen Aufschwung der schwedischen Flagge geschaffenen zusätzlichen Arbeitsplätze für schwedische Seeleute auf das wärmste begrüßen, bereits von einer Rückkehr ihrer Schiffe in das nationale Register. Etwas gedämpft wurde die Stimmung allerdings im März, als Schweden gegen den Widerstand der Gewerkschaften das Verbot des Einsatzes von im NIS und im DIS registrierten Schiffen im innerschwedischen Seeverkehr aufhob, ein Schritt, der die Diskussion über die mögliche Einrichtung eines SIS, das nach dem Wunsch einiger Reeder auch auf die Küstenschiffahrt ausgedehnt werden sollte, neu aufflackern ließ. Erste Anzeichen deuten allerdings daraufhin, daß sich die Regierung diesen Forderungen jedoch nicht beugen wird. Gegenwärtig sind 2 Mio. BRT im schwedischen Register, weitere 5 Mio. Tonnen unter Billigflaggen registriert.

Britische Seeleutegewerkschaft stimmt für Zusammenschluß mit NUR

Mit eindeutiger Mehrheit haben sich die Mitglieder der britischen Seeleutegewerkschaft NUS für einen Zusammenschluß mit der Eisenbahnergewerkschaft NUR ausgesprochen. Die neue, 130.000 Mitglieder starke Gewerkschaft, die noch keinen Namen hat, wird voraussichtlich im Herbst dieses Jahres gegründet. Sowohl der NUS-Generalsekretär Sam McCluskie als auch NUR-Generalsekretär Jimmy Knapp, der den Beschluß der NUS begrüßte, sprachen von einer "mächtigen" neuen Gewerkschaft, die durch diesen Zusammenschluß entstehen wird.

In einer per Post durchgeführten Urabstimmung sprachen sich die NUS-Mitglieder mehrheitlich dafür aus, die eigenständige Existenz der Gewerkschaft aufzugeben. Vor die Wahl gestellt, sich entweder mit der NUR oder der Transport and General Workers' Union zusammenzuschließen, stimmten sie für einen Zusammenschluß mit der NUR. Die Führungsspitzen der beiden Gewerkschaften werden nun über die Gründung der neuen Gewerkschaft beraten.

Der Zusammenschluß von NUS und NUR ist der jüngste einer ganzen Reihe von Zusammenschlüssen britischer Gewerkschaften, und von einer Anzahl weiterer Gewerkschaften im Verkehrssektor ist bekannt, daß sie gegenwärtig ernsthaft über weitere Zusammenschlüsse beraten. Zweifellos geht die Tendenz in Großbritannien in Richtung auf größere Arbeitnehmerorganisationen mit dem erforderlichen Rückhalt und den notwendigen Mitteln, um die Interessen der Arbeitnehmer in den 90er Jahren und darüber hinaus angemessen verteidigen zu können.

Überraschendes EGH-Urteil in Sachen Flugpreise

Geschockt reagierte die Luftverkehrswirtschaft weltweit auf ein überraschend weitreichendes Urteil des Europäischen Gerichtshofes, der am 11. April alle Preisabreden zwischen Fluggesellschaften als Verstoß gegen den Gründungsvertrag der Europäischen Gemeinschaft bezeichnete.

Das Urteil erregte aus mehreren Gründen Aufsehen. Das Gericht erklärte, daß es für alle Fluggesellschaften gelte, die Flüge vor oder nach den zwölf Mitgliedsländern der Gemeinschaft anbieten (bisher waren alle Urteile ebenso wie die Gemeinschaftspolitik auf Flüge zwischen den Mitgliedsstaaten beschränkt.) Außerdem wandte das Gericht bei seiner Entscheidung erstmals Artikel 86 des Vertrages auf den Luftverkehr an - bisher war man allgemein davon ausgegangen, daß die Fluggesellschaften von dieser Klausel ausgenommen sind. Des weiteren ging das Gericht mit seinem Urteil weit über die von einem deutschen Gericht im Hinblick auf die Auslegung des Europarechts vorgelegte Frage hinaus: das Gericht ging auf die eigentliche Fragestellung gar nicht ein, sondern gab eine Reihe weitreichender politischer Erklärungen ab. Schließlich steht das Gerichtsurteil in direktem Widerspruch zur geltenden Politik der IATA, wodurch diese internationale Einrichtung der Luftverkehrswirtschaft technisch gesehen gegen das Europarecht verstößt.

Zwar geht das Urteil selbst automatisch in das Europarecht ein, die volle Reichweite der Entscheidung hängt jedoch davon ab, wie sie von einzelnen Unternehmen angewandt wird und welche Auswirkungen sie für die EG-Mitgliedsländer hat, die im Oktober dieses Jahres ein neues Paket von luftverkehrspolitischen Maßnahmen für Europa vorstellen wollen.

Es besteht jedoch Anlaß zur Sorge, daß das Urteil des Gerichtshofs weit über die von der EG mit ihren Maßnahmen zur "Liberalisierung" des Luftverkehrs gesetzten Grenzen hinausgeht. Es gibt den kompromißlosen Befürwortern einer Entregulie-

rung des Luftverkehrs nach amerikanischem Muster einen Trumpf in die Hand und wird die bereits hitzige Debatte über die Zukunft der Luftverkehrspolitik der EG weiter anheizen.

Seinen Anfang nahm der Fall mit der gegen zwei bundesdeutsche Reisebüros - Ahmed Saeed Flugreisen und Silver Line Reisebüro GmbH - von konkurrierenden Reisebüros erhobenen Beschuldigung des unlauteren Wettbewerbs. Die beiden Reisebüros hatten billige Flugtickets für die Strecke Frankfurt - Tokio verkauft, die sie in Portugal für die Strecke Lissabon - Frankfurt - Tokio unter Ausnutzung billigerer Tarife und des günstigen Wechselkurses erworben hatten. Die Bestimmungen der IATA schreiben ausdrücklich vor, daß Flugtickets nur in der Währung des Landes erworben werden dürfen, in dem der Fluggast seine Reise antritt.

Die bundesdeutsche Verbraucherorganisation mit dem obskuren Namen "Vereinigung für die Kampagne gegen den freien Wettbewerb" reichte gegen die Reisebüros Klage wegen Verstoßes gegen die nationalen Flugpreisvorschriften und Unterbietens der von der Regierung genehmigten Flugpreise ein.

Die erste Instanz urteilte gegen die Reisebüros, die dann beim Obersten Handelsgericht in Karlsruhe Berufung einlegten. Dieses verwies den Fall vor zwei Jahren zur Klärung europarechtlicher Fragen an den Europäischen Gerichtshof. Der Gerichtshof nutzte die Gelegenheit, ein umfassendes Urteil zur Luftverkehrspolitik mit drei speziellen Schwerpunkten zu verabschieden:

1. Bilaterale oder multilaterale Preisabreden für Flüge innerhalb der EG bzw. zwischen EG-Ländern und Flughäfen außerhalb der Gemeinschaft sind nichtig, es sei denn sie hätten die ausdrückliche Zustimmung der nationalen Behörden in dem betreffenden EG-Land.

2. Preisabreden sind unzulässig, wenn sie der Konkurrenz unverhältnismäßig

hohe bzw. niedrige Preise aufzwingen bzw. alle Fluggesellschaften zwingen, für eine bestimmte Strecke die gleichen Preise zu erheben. Indem er Artikel 86 des EWG-Gründungsvertrages, in dem der Mißbrauch einer den Markt beherrschenden Stellung untersagt wird, erstmals auf die Luftfahrt anwendet, stellt der Gerichtshof fest, daß solche Praktiken einen Mißbrauch einer marktbeherrschenden Stellung darstellen.

3. Es ist den Regierungen untersagt, nationalen Fluggesellschaften dadurch einen Vorteil zu gewähren, daß sie wettbewerbsfeindliche Preisabreden oder künstlich hochgehaltene Preise genehmigen. Dies ist ihnen nur dann gestattet, wenn dies für die Fluggesellschaften von grundlegender Bedeutung ist, um eine Aufgabe "im Interesse der Allgemeinheit" auszuführen, z. B. wenn sie auf Anordnung der Regierung eine wesentliche Dienstleistung auf einer wirtschaftlich nicht rentablen Strecke anbieten.

Die Fluggesellschaften reagierten mit kaum verhohlenen Schrecken auf das Urteil. Die Vereinigung europäischer Fluggesellschaften (AEA) warnte davor, daß als Konsequenz des Urteils Absprachen zwischen den Fluggesellschaften unzulässig werden könnten, die es den Fluggästen ermöglichen, mit einem bei einer Fluggesellschaft erworbenen Ticket auch Flüge anderer Fluggesellschaften zu benutzen. Die US-amerikanischen Fluggesellschaften hingegen wären nur zu glücklich, wenn die bilateralen Verträge ihres Landes mit Europa aufgehoben würden. Die US-Fluggesellschaftsgiganten könnten sehr leicht als eigentliche Nutznießer dieses Gerichtsurteils hervorgehen.

Auch die beiden Reisebüros Ahmed Saeed Flugreisen und Silver Line Reisebüro GmbH sind sicherlich mit dem Urteil zufrieden. Es bleibt jedoch noch abzuwarten, wie das Handelsgericht in Karlsruhe das Urteil des Europäischen Gerichtshofs in diesem speziellen Fall auslegen wird.

NACH 8 JAHREN WIEDER KOLLEKTIVVERTRAG FÜR US-FLUGLOTSEN

Amerikas überlastete Fluglotsen werden bald zum ersten Mal seit acht Jahren wieder einen Kollektivvertrag bekommen, wenn die Mitglieder an der Basis dem von der Fluglotsenvereinigung NATCA (der Nachfolgeorganisation von PATCO, die dem erbitterten Streik von 1981 zum Opfer gefallenen war) ausgehandelten Vertrag zustimmen.

Der neue Vertrag besiegelt im wesentlichen eine "Sicherheitspartnerschaft", die

der Fluglotsengewerkschaft das Recht gibt, an der Untersuchung aller Unfälle, an denen Fluglotsen beteiligt waren, ebenso wie in sicherheitsrelevanten Kontrollorganen mitzuarbeiten. Darüber hinaus sollen nationale Ausschüsse für Beschäftigungssicherheit und Arbeitsschutz gegründet werden.

Um die hohe berufsbedingte Streßbelastung der Fluglotsen, die für die Sicherheit auf den hochfrequentierten Luftver-

kehrsverbindungen des Landes verantwortlich sind, erträglicher zu machen, sieht der Vertrag eine Garantie über die Gewährung dringend benötigter Arbeitspausen im 2-Stunden-Rhythmus vor.

NATCA wird ihre Anstrengungen nun darauf konzentrieren, eine Gesetzesänderung zu erwirken, die es ihr ermöglicht, über Gehälter, Renten und Krankenversicherung ihrer Mitglieder zu verhandeln.

Air-Nauru-Piloten wiederholen Solidaritätsappell

Die streikenden Piloten bei Air Nauru (Hintergrundinformationen zu diesem Arbeitskonflikt sind in den ITF-Nachrichten vom Mai, Juni, Juli/August, September 1988 und Januar 1989 zu finden) versuchen mit Anzeigen in der angesehenen Wochenzeitung für die Zivilluftfahrt "Flight International" Flugpiloten davon abzubringen, eine Tätigkeit bei Air Nauru anzunehmen. Nach Angaben der Pilotengewerkschaft NAPA wurden einige Piloten mit Hilfe der Anzeigenkampagne erfolgreich davon abgehalten, für das bestreikte Unternehmen zu arbeiten.

Auch bei der Suche nach einem Chefpiloten hatte Air Nauru bisher wenig Erfolg. Ein amerikanischer Pilot, dem der Posten angeboten worden war, lehnte ab, nachdem er erfahren hatte, daß bei dem Unternehmen Streikbrecherpiloten eingesetzt würden.

Air Nauru hat in seiner zunehmend verzweifelten Suche nach Piloten für seine Flugzeugflotte von Maschinen des Typs B737 selbst eine internationale Anzeigenkampagne gestartet. Ursprünglich wollte die Fluggesellschaft nur solche Piloten einstellen, die für die B737 qualifiziert

sind, inzwischen würde es allerdings, eigenen Angaben zufolge, auch "unqualifizierte" Piloten einstellen und für die Kosten einer Zusatzausbildung für die Bedienung der B737 aufkommen.

Anfang Mai hatten vier Piloten von Indian Airlines eine Arbeit bei Air Nauru angenommen, und NAPA berichtete von weiteren drei Piloten, deren Einstellung bevorstehe. Zwei andere Piloten von Indian Airlines, die früher für Air Nauru arbeiteten, sind inzwischen offensichtlich nach Indien zurückgekehrt. Möglicherweise werden die Piloten ihren Schritt allerdings bereuen, denn die Unternehmensleitung von Indian Airways, die selbst größte Probleme hat, ihre Piloten zu halten, erklärte vor kurzem, daß Piloten, die während ihres Urlaubs für ausländische Fluggesellschaften arbeiten, entlassen würden. Piloten, die sich Urlaub genommen hatten, um für Air Nauru zu fliegen, fallen aller Voraussicht nach ebenfalls unter diese Regelung.

Schon vor dem Streik waren die Air-Nauru-Piloten über die laschen Sicherheitsnormen bei der Fluggesellschaft beunruhigt. Ein weiterer Schlag für den Ruf des Unternehmens war die erneute Aussetzung

der Flugsicherheitsbescheinigung durch Neuseeland im Dezember, die wiederum mit schlechten Unfallstatistiken und unzureichendem Ausbildungsstandard begründet wurde.

Die streikenden Air-Nauru-Piloten wiederholen ihre Bitte um internationale Unterstützung von seiten der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt mit dem Hinweis, daß weltweite Solidarität zu diesem kritischen Zeitpunkt von besonderer Wichtigkeit ist. Die Gewerkschaft hofft, daß Air Nauru durch das dem Unternehmen drohende Gerichtsverfahren zum Einlenken und zur Aufnahme von Verhandlungen gezwungen sein wird.

Die Ziele der Gewerkschaft sind noch immer die gleichen: Erfüllung der ausstehenden Lohnforderungen, die bis ins Jahr 1981 zurückgehen, Wiedereinstellung der entlassenen NAPA-Mitglieder sowie die Anerkennung der Pilotengewerkschaft.

Die Piloten glauben, daß die Gerichte zu ihren Gunsten urteilen werden. Dies wäre für das Unternehmen, das über sehr enge Beziehungen zur Regierung von Nauru verfügt, im Vorfeld der noch in diesem Jahr stattfindenden Parlamentswahlen außerordentlich peinlich.

NEUES AUS DER LUFTVERKEHRSWIRTSCHAFT:

Swissair und Delta tun sich zusammen

Privatisierung und Kooperation sind auch weiterhin die Schlagworte in der Luftverkehrswirtschaft, wie die Unterzeichnung eines neuen Abkommens zwischen der kleinen, aber erfolgreichen europäischen Fluggesellschaft Swissair und den wesentlich größeren Delta Air Lines in den USA sowie Hinweise auf den möglichen baldigen Verkauf des verbleibenden Aktienanteils der kanadischen Regierung an Air Canada belegen. Die Gründung einer neuen afrikanischen Fluggesellschaft, kleiner als Air Afrique und im Regionalverkehr tätig, steht ebenfalls bevor.

Der harte Wettbewerb in der Zivilluftfahrt veranlaßt immer mehr Fluggesellschaften, Kooperationsvereinbarungen zu unterzeichnen. Jüngstes Beispiel hierfür ist die gewinnträchtige europäische Fluggesellschaft Swissair, die sich mit dem in Atlanta ansässigen drittgrößten US-Carrier Delta Air Lines zusammengesetzt hat. Die beiden Fluggesellschaften wollen ihre Flugpläne aufeinander abstimmen, die Verbindungen auf den Nordatlantikstrecken verbessern und Möglichkeiten für eine enge technische Zusammenarbeit prüfen.

Im April wurden außerdem Gerüchte über eine mögliche Partnerschaft zwischen der belgischen Fluggesellschaft Sabena, der staatlichen niederländischen Fluggesellschaft KLM und British Airways laut. Sabena sucht schon seit ein paar Jahren nach Partnern, und ein umfassender Kooperationsvertrag könnte für alle drei Fluggesellschaften im Vorfeld von 1992 wirtschaftlich von Interesse sein. Auch die skandinavische Fluggesellschaft SAS und die Airlines of Britain Holdings (an der SAS einen knapp 25%igen Aktienanteil hält) gaben etwa gleichzeitig bekannt, daß sie konkret mit Sabena über eine Zusammenarbeit diskutieren. Gespräche über eine engere Zusammenarbeit zwischen SAS und Sabena scheiterten im vergangenen Jahr an der Befürchtung von seiten Sabenas, daß sie vom größeren Rivalen geschluckt werden könnte. Das erklärt wahrscheinlich, weshalb SAS und ABH diesmal ausdrücklich betonen, daß sie lediglich an einer Minderheitsbeteiligung an Sabena interessiert seien.

Unterdessen wird erwartet, daß die kanadische Regierung, ermutigt durch den

steigenden Kurs der Aktien, demnächst die in ihrem Besitz verbliebenen 55 % der Aktien von Air Canada verkaufen wird. Durch den Verkauf erhofft sich das Unternehmen eine Aufstockung seines Kapitals um 500 Mio. kanadische Dollar (US \$ 419 Mio.), wodurch dieser Verkauf zu einer der größten Börseneinführungen der Geschichte würde. In Europa werden 400.000 Aktien der Austrian Airlines der Bevölkerung zum Kauf angeboten. Damit verringert die Regierung ihren Aktienanteil an dem Unternehmen auf 61,4 %. In Lateinamerika hat die mexikanische Regierung gerade ihre Pläne für einen Verkauf der Mexican Airlines im Rahmen ihres Privatisierungsprogramms bekanntgegeben. Aeroméxico wurde bereits im vergangenen November an das Grupo Dictum Konsortium verkauft.

Presseberichten zufolge planen Sambia, Uganda und Tansania die Gründung einer gemeinsamen Reise-Fluggesellschaft, die unter dem Namen African Joint Air Services afrikanische und interkontinentale Strecken bedienen soll.

GEWERKSCHAFTSVERBOT BEI PIA SOLL DEMNÄCHST AUFGEHOBEN WERDEN

Der 1. Mai - traditionell der Tag, an dem Arbeitnehmer weltweit gemeinsam feiern und für ihre Rechte demonstrieren - war in diesem Jahr ein besonderer Jubeltag in Pakistan.

Die neue Regierung von Premierministerin Benazir Bhutto wählte den zum ersten Mal seit zwölf Jahren demokratisch gefeierten 1. Mai, um ihre Absicht bekanntzugeben, das den Beschäftigten bei Pakistan International Airlines (PIA) vor achtenehalb Jahren auferlegte Verbot gewerkschaftlicher Betätigung aufzuheben.

Während eines Aufenthalts in Pakistan zur Jahreswende hatte der ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, in einer in zahlreichen Zeitungen verbreiteten Presseerklärung deutlich gemacht, daß die internationale Gewerkschaftsbewegung die Amtsübernahme durch eine demokratisch gewählte Regierung in Pakistan begrüße und "einer neuen Ära der Meinungs- und Vereinigungsfreiheit in diesem Land entgegen sehe." Er gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß

der Regierungswechsel den Arbeitnehmern und der Bevölkerung in Pakistan ganz allgemein die Gelegenheit geben werde, sich am Aufbau der Nation zu beteiligen.

In seiner Erklärung begrüßte Hoda ferner das von Benazir Bhutto gegebene Wahlversprechen, die Gewerkschaftsrechte der Arbeitnehmer u. a. auch bei Pakistan International Airlines wiederherzustellen, denen mit Kriegsrechtsverordnung Nr. 52 vom 15. August 1981 jegliche gewerkschaftliche Betätigung untersagt worden war.

Die Regierung gab nun ihre grundsätzliche Zustimmung zur Wiederherstellung des Rechtes der Arbeitnehmer bei PIA auf Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft und erklärte sich bereit, Mittel und Wege zu finden, diese Rechte zu schützen.

Es bleibt jedoch das Problem der Streichung des berichtigten Artikels 8 der pakistanischen Verfassung, mit dem die Militärregierung von Präsident Sia alle ihre Aktionen legalisierte. Hierzu ist eine Zweidrittel-Mehrheit erforderlich, und um die-

se zu sichern, muß die Regierung die Unterstützung der Oppositionsparteien gewinnen, was ihr bis jetzt nicht gelungen ist.

Die ITF stand den Arbeitnehmern in der pakistanischen Zivilluftfahrt während der vergangenen acht Jahre unerschütterlich zur Seite und wird auch die augenblickliche Regierung natürlich weiterhin drängen, ihre Absichtserklärung in die Tat umzusetzen.

Nach Überprüfung einer von der ITF eingereichten Beschwerde beschuldigte der Ausschuß für Vereinigungsfreiheit beim Internationalen Arbeitsamt die Regierung von Präsident Sia grober Verletzungen der IAO-Übereinkommen 87 und 98. Als die pakistanische Regierung auf diese Kritik an ihrem Verhalten mit einer Änderung des PIA-Corporation-Gesetzes reagierte, durch die Gewerkschaften innerhalb der Fluggesellschaft gänzlich verboten wurden, protestierte die ITF erneut gegenüber dem IAA und forderte es auf, diese offene Mißachtung der Grundrechte der Arbeitnehmer zur Kenntnis zu nehmen.

ITF VERURTEILT VORGEHEN DER GRIECHISCHEN REGIERUNG GEGEN KABINENPERSONAL BEI OLYMPIC

Inlands- und internationale Flüge von Olympic Airways mußten am 22. und 23. April wegen eines 48stündigen Streiks der Flugbegleiter am Boden bleiben.

Das in der der ITF angeschlossenen griechischen Flugbegleitergewerkschaft EISF organisierte Kabinenpersonal unterstützte mit diesem Streik seine Forderung nach besserer Bezahlung für Arbeit am Wochenende und an öffentlichen Feiertagen.

Ursprünglich wollten die Flugbegleiter im Anschluß an diese Aktion einen weiteren Streik durchführen, der auf den griechisch-orthodoxen Osterfeiertag fallen sollte. Daran wurden sie jedoch am 25. April durch das Eingreifen des Verkehrsministers Yannis Haralambous gehindert, der sie durch Zwangsmobilisierung der militärischen Disziplin unterstellte.

Die EISF war bedauerlicherweise gezwungen, sich an die Anordnungen der Regierung zu halten, da sie anderenfalls mit harten Strafen rechnen mußte. Die Entlassung und Inhaftierung von Mitgliedern der Flugingenieursgewerkschaft vor einigen Jahren, die dem Versuch der Regierung, sie der militärischen Disziplin zu unterstellen, zum Trotz gestreikt hatten, ist allen Gewerkschaftern noch in frischer Erinnerung.

Der Gewerkschaftspräsident der EISF, Heracles Efstathiou, verurteilte die drastische Maßnahme der Regierung als "unannehmbar" und "im Widerspruch zur Demokratie und der Verfassung stehend" und warnte, daß das Kabinenpersonal der staatlichen Fluggesellschaft nun nach anderen Wegen zur Durchsetzung seiner Forderungen suchen werde.

Die ITF gab in einer Solidaritätsbotschaft ihrer nachdrücklichen Unterstützung für die ihr angeschlossene Gewerkschaft Ausdruck. Diese Erklärung wurde auf einer Pressekonferenz in Athen, auf der die

Regierungsmaßnahme verurteilt wurde, vor Journalisten verlesen. Nachdem sie die Einschränkung des Streikrechts durch die Regierung verurteilt hatte, forderte die ITF in ihrer Erklärung die Aufnahme sinnvoller Verhandlungen, die zu einem für ihre Mitgliedsgewerkschaft annehmbaren Ergebnis führen sollten.

Die angeschlossenen Gewerkschaften der Zivilluftfahrt in Europa wurden über den Arbeitskonflikt informiert und gebeten, Solidaritätsbotschaften an die Gewerkschaft zu senden.

DRITTER PILOT AN BORD VON B767 BEI SAS

Wenn das neue Flugzeug demnächst den Linienverkehr aufnimmt, wird im Cockpit aller von der skandinavischen Fluggesellschaft SAS auf längeren Strecken eingesetzten Maschinen des Typs B767 ein dritter Pilot mitfliegen.

Gemäß einer zwischen dem Unternehmen und dem dort beschäftigten fliegenden Personal getroffenen Vereinbarung wird sich auf allen Flügen von mehr als 6,5 Stunden Dauer ein dritter Pilot als Ablösung an Bord befinden. SAS wick damit

von ihrer ursprünglichen Haltung ab, einen Ablösepiloten nur auf Flügen von mehr als 9 Stunden Dauer einzusetzen.

Die neue Vereinbarung gilt für Flüge von bis zu zwölf Stunden Dauer und damit für praktisch alle Flüge, auf denen Maschinen des Typs B767 eingesetzt werden. Zuvor hatte das fliegende Personal mit einem Boykott der Ausbildungslehrgänge für den neuen Flugzeugtyp gedroht, falls SAS dem Mitführen eines dritten Piloten nicht zustimmen sollte.

TRUPPEN STEHEN INDISCHEN HAFENARBEITERN MACHTLOS GEGENÜBER:

Erfolgreicher Lohnstreik in den Häfen

Mehr als 300.000 indische Hafendarbeiter, Mitglieder von Gewerkschaften jeglicher politischen Couleur, traten am 17. April in einen 6tägigen Streik zur Unterstützung ihrer Forderung nach einer 25%igen Lohnhöhung. Der Streik brachte den gesamten Außenhandel des Landes zum Erliegen und provozierte eine scharfe Reaktion seitens der indischen Regierung, die Armee- und Marineeinheiten in dem vergeblichen Versuch in die Häfen entsandte, die Frachten umzuschlagen.

Nach Angaben von Umraomal Purohit, dem Präsidenten der indischen Eisenbahngewerkschaft (AIRF) und Koordinator im Ausschuß der indischen ITF-Mitgliedsgewerkschaft, wurde der Streik "zu 100 % befolgt". Purohit, der sich wenige Tage nach der durch erhebliche Zugeständnisse von seiten der Regierung herbeigeführten erfolgreichen Beendigung des Streiks im ITF-Hauptbüro aufhielt, verwies auf die verzweifelten Versuche der Regierung, die Wirksamkeit des Streiks herunterzuspielen und die offene Manipulierung der Rundfunk- und Fernsehberichterstattung über den Streik. "Die Regierung hatte sich in dem Glauben gewiegt, daß dieser Streik keine Wirkung haben würde, doch die Gewerkschaften haben ihr das Gegenteil bewiesen," erklärte Purohit. Die Regierung setzte nicht nur Militäreinheiten ein, sondern gab sehr öffentlichkeitswirksam die Aufhebung der Hafendarbeitsgesetze bekannt, so daß nicht gewerkschaftlich organisierte Streikbrecher in den Häfen eingesetzt werden konnten. Doch, so Purohit: "Nicht ein einziger Streikbrecher ging tatsächlich an die Arbeit." Während die Bevölkerung in den großen Hafenstädten mit eigenen Augen sehen konnte, daß jede Tätigkeit in den Häfen eingestellt war, verbreiteten die staatlich kontrollierten Medien wahre Fluten von Lügen. So meldeten sie z. B. einmal, daß die Streitkräfte eine dritte Schicht organisieren mußten, um dem entladenen Frachtaufkommen Herr werden zu können. Das Fernsehen zeigte immer wieder Bilder von einer Handvoll Soldaten und Seeleuten, die mit dem Entladen von Schiffen beschäftigt waren, begleitet von Versicherungen, daß die Situation in den Häfen "nahezu normal" sei.

Doch die Regierung merkte bald, daß die Volkswirtschaft des Landes durch einen längeren Hafendarbeiterstreik ernststen Schaden nehmen würde und daher eine Einigung mit der Hafendarbeiterföderation un-

ter Leitung von S. R. Kulkarni erreicht werden mußte. Bei der staatlichen indischen Fluggesellschaft Indian Airlines reservierte die Regierung für die Nacht vom 21. April Sitzplätze für die Nachtflüge von den wichtigsten Hafenstädten nach Delhi. Führende Gewerkschafter aus Bombay, Madras, Kalkutta und Visakhapatnam kamen am frühen Morgen des 22. April in der Hauptstadt an. Während des Vormittags des 22. April wurde in hitzigen Verhandlungen eine Einigung ausgearbeitet, die den Hafendarbeitern eine Lohnerhöhung von etwa 20 % gegenüber den von der Regierung ursprünglich angebotenen 16 % garantierte.

Der Entschluß der Regierung, an den Verhandlungstisch zurückzukehren, wurde sicherlich auch durch die Androhung

den Hafendarbeitern sofort zur Hilfe. Der AIRF-Generalsekretär gab zu verstehen, daß der weitere Einsatz von Truppen als Streikbrecher einen landesweiten Eisenbahnerstreik auslösen könnte. Im Hafen von Kandla erhielten Hafendarbeiter, denen die Entlassung angedroht wurde, nachdem sie sich dem Streik angeschlossen hatten, massive Unterstützung von seiten der Ortsorganisation der AIRF. Kollege M. A. Samdani, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen pakistanischen Organisation of Karachi Port Trust Workers sagte ebenfalls volle Unterstützung seiner Gewerkschaft für die indischen Hafendarbeiter zu.

An ihrem Hauptsitz in London veröffentlichte die ITF eine Presseerklärung, in der sie sich mit dem Arbeitskampf der Ha-

Indischer Hafendarbeiterstreik wurde "zu 100 % befolgt"

von Solidaritätsmaßnahmen von seiten anderer Gewerkschaften beeinflusst. Kurz nach Beginn des Streiks hatte der Koordinierungsausschuß der indischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften eine scharf formulierte Solidaritätserklärung mit den Hafendarbeitergewerkschaften veröffentlicht, in der er die Regierung vor den Konsequenzen eines längeren Arbeitskonfliktes warnte. Gleichzeitig wurde die ITF in London über die Notwendigkeit internationaler Unterstützung unterrichtet. Die zwei der ITF angeschlossenen indischen Schifffahrtsgewerkschaften (National Union of Seafarers of India und Maritime Union of India), die beide Bemannungen auf unter indischer Flagge fahrenden Schiffen organisieren, gaben unverzüglich Solidaritätserklärungen ab. Sie machten auf der Stelle klar, daß die Schiffsbesatzungen keinerlei Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Frachtumschlag übernehmen würden, die normalerweise von den Hafendarbeitern ausgeführt werden. Auch die größte und militanteste Gewerkschaft Indiens, die riesige Eisenbahngewerkschaft AIRF,

fendarbeiter solidarisch erklärte, und bat alle angeschlossenen Seelute- und Hafendarbeitergewerkschaften, gegen Frachten, die in indischen Häfen von Militärpersonal oder Streikbrechern geladen oder gelöst worden seien, mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln vorzugehen. Bei einer Reihe von Kontakten mit indischen Diplomaten unterstrich die ITF, daß die ihr angeschlossenen Gewerkschaften den Einsatz von Truppen als Streikbrecher mit tiefer Sorge beobachteten, und wies auf die sich daraus ergebenden möglichen Konsequenzen für den Umschlag indischer Frachten in anderen Ländern hin.

Nach Beilegung des Konflikts sandte Kollege S. R. Kulkarni folgendes Telegramm an die ITF: "WIR FREUEN UNS EUCH MITTEILEN ZU KÖNNEN DASS DER SECHSTÄGIGE LANDESWEITE STREIK DER HAFENARBEITER AM 23. BEENDET WURDE NACHDEM DIE INDISCHE REGIERUNG EINE EINIGUNG MIT DEN GEWERKSCHAFTEN

Forts. auf Seite 25

Start des ITF-Bildungsprogramms für Hafentarbeiter in der Karibik

Ein auf zwei Jahre angelegtes ITF-Bildungsprogramm für führende Mitglieder von Hafentarbeitergewerkschaften in der Karibik begann vor kurzem mit einem einwöchigem Seminar, das vom 24. bis zum 28. April in Port of Spain (Trinidad) stattfand.

An dem Seminar nahmen 24 Vertreter von Gewerkschaften aus Antigua, Bahamas, Bermuda, Barbados, Curaçao, Dominica, Grenada, Guyana, Jamaica, Saint Kitts, Saint Lucia und Saint Vincent teil.

Es stand unter der gemeinsamen Leitung von David Cockroft, Sekretär der ITF-Hafentarbeitersektion, und Roy Bannis (WAWU - Dominica), hauptamtlicher Koordinator für das Programm. Als Gastgeber fungierte Francis Mungroo (SWWTU - Trinidad), der gleichzeitig Sekretär/Kassenwart des Karibischen Rates für die Schifffahrt und Luftfahrt (CMAC) ist.

Auf der Eröffnungsveranstaltung des Seminars sprachen der Verkehrs-



Die Seminarteilnehmer bei der Arbeit

minister von Trinidad und Tobago, Dr. Carson Charles, David Cockroft, Francis Mungroo sowie Baldwin Spencer (Antigua), Vizepräsident des CMAC.

Darüber hinaus überbrachte Udo Frick von der Norwegischen Transportarbeiterföderation die Grüße der norwegischen Gewerkschaftsbewegung, die das Programm finanziert. Im Namen der ITF-Hafentarbeitersektion nahm außerdem Claude Cumberland von der australischen Waterside Workers' Federation an dem Seminar teil.

Im Laufe der Woche verbrachten die Teilnehmer einen Großteil ihrer Zeit in Arbeitsgruppen, in denen sie detaillierte Pläne für das 2-Jahres-Programm erarbeiteten, das aus nationalen Hafentarbeiterseminaren und Teilzeit-"Studienkreisen" bestehen soll. Andere Arbeitsgruppen verfaßten Entwürfe für gewerkschaftspolitische Erklärungen zu Beschäftigungssicherheit, Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Sicherheit sowie internationaler Solidarität.

Auf einer abschließenden Sitzung wurde über Möglichkeiten diskutiert, wie gegenseitige Solidaritätsmaßnahmen verschiedener Hafentarbeitergewerkschaften der Region wirksamer gemacht werden könnten. Auch über ein mögliches stärkeres Engagement in der ITF-Billigflaggenkampagne, vor allem im Zusammenhang mit dem wachsenden Kreuzfahrtsektor, wurde diskutiert.

... Arbeitgeber vor Streikbrechereinsatz in bestreikten Häfen gewarnt

Forts. von Seite 24

ERREICHT HAT STOP NÄHERE EINZELHEITEN ÜBER VEREINBARUNG MIT GETRENNTER POST STOP IM NAMEN VON DREI LAKH (300.000) HAFENTARBEITERN UND MEINEM EIGENEN SPRECHEN WIREUCHUND ALLEN ANGESCHLOSSENEN GEWERKSCHAFTEN UNSEREN DANK FÜR DIE PROMPTE SOLIDARISCHE UNTERSTÜTZUNG AUS DIE IHR UNS IN UNSEREM STREIK GEWÄHRT HABT STOP DIE ALS STREIKBRECHER EINGESETZTEN STREITKRÄFTE WURDEN ABGEZOGEN."

In einem Schreiben, das auf das Telegramm folgte, unterstrich die Hafentarbeiterföderation: Der Streik "wurde in allen Häfen zu 100 % befolgt und verlief friedlich. Die Hafentarbeiter haben in diesem Streik trotz der von der indischen Regierung angewandten repressiven Maßnahmen zur Einschüchterung der Arbeitnehmer in Form von Streitkräfteeinsatz in al-

len Häfen beispielhafte Solidarität bewiesen. Den Schifffahrtsagenturen und Stauerunternehmen war mit dem Entzug ihrer Lizenz gedroht worden, falls sie keine Streikbrecher beschäftigen würden. Da jedoch allen klar war, daß sie letztendlich doch mit den Hafentarbeitern zusammenarbeiten müßten, beugte sich niemand dieser Drohung." In ihrem Brief gibt die Gewerkschaft außerdem erneut ihrer Dankbarkeit für die prompte Unterstützung von seiten der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften Ausdruck. "Die von Euch an alle angeschlossenen Gewerkschaften gerichtete Bitte um Verhängung eines Boykotts gegen Schifffahrtsunternehmen und Schiffe, die während des Streiks von Streitkräften und Streikbrechern geladen worden waren, zwang die Schifffahrtsunternehmen, sich den Forderungen der Hafenbehörden nach Einstellung von Streikbrechern zu widersetzen," heißt es abschließend in dem Brief.

Große Umwälzungen in australischen Häfen

Am 6. April wurde dem australischen Parlament der Bericht einer mit der Untersuchung der australischen Hafenwirtschaft befaßten Kommission (vergl. ITF-Nachrichten Oktober 1988) vorgelegt. In dem Bericht wird die wichtige Rolle des Staates bei der Kontrolle des Strukturwandels in der Hafenwirtschaft hervorgehoben. Er gibt der Bereitstellung von Anreizen für den Strukturwandel den Vorzug vor einem direkten staatlichen Eingreifen. In dem Bericht, der auf der Stelle die grundsätzliche Zustimmung der Regierung fand, werden eine Änderung der augenblicklichen Beschäftigungsstruktur sowie staatliche Finanzhilfe für eine "Verjüngung" des Wirtschaftsbereichs empfohlen. Diese Verjüngung soll durch eine besondere Vorruhestandsregelung und ein Programm freiwilliger Kündigung verbunden mit der gleichzeitigen Einstellung und Ausbildung

neuer Arbeitnehmer erzielt werden.

Die Kommission schlägt vor, daß Arbeitgeber, Gewerkschaften und Regierung eine Vereinbarung über die Umsetzung dieser Strategie über einen Zeitraum von drei Jahren unterzeichnen sollten und staatliche Finanzhilfe an die Umsetzung jeder einzelnen Phase geknüpft sein sollte. Insbesondere sieht der Bericht vor, daß die augenblicklich für den gesamten Wirtschaftsbereich geltenden Beschäftigungsverhältnisse, die durch Abgaben und Arbeitskräftepools gesichert sind, schrittweise durch mit einzelnen Unternehmen geschlossene Beschäftigungsverträge ersetzt werden sollten. Grundlöhne und Arbeitsbedingungen sollen auch weiterhin auf nationaler Ebene ausgehandelt werden, jeder Arbeitgeber sollte jedoch selbst die Verantwortung für seine Verpflichtungen im Zusammenhang mit Zeiträumen, in

denen keine Arbeit zur Verfügung steht, Krankenurlaub und Abfindungszahlungen sowie für die Einstellung, Beschäftigung und den Einsatz der Arbeitskräfte übernehmen. Dieses neue System soll zunächst in den großen Häfen eingeführt werden. Für kleinere Häfen, denen anfangs weiterhin der Einsatz von Arbeitskräftepools gestattet sein soll, werden spezielle Vorkehrungen getroffen. Der Kommissionsbericht befaßt sich darüber hinaus mit den Praktiken am Arbeitsplatz, einer Umgestaltung der Arbeitsplätze und der Frage der Ausbildung und äußert sich positiv zu Gemeinschaftsunternehmen, die die australische Hafnarbeitergewerkschaft WWF in Zusammenarbeit mit einzelnen Stauereionternehmen gegründet hat.

Zur Frage des *Packens und Entladens von Containern* empfiehlt die Kommission, daß Arbeitnehmer in außerhalb der Hafenbereiche angesiedelten Containerfrachtstationen nicht in den Organisationsbereich der WWF fallen sollten (dies ist eine Fortschreibung der augenblicklichen Lage). Außerdem empfiehlt sie die Einführung eines an die Gegebenheiten des einzelnen Arbeitsplatzes angepaßten Systems von Produktivitätsanreizen. In Massengutterminals sollen die Beschäftigten des Betreiberunternehmens eingesetzt werden. Von der WWF wird erwartet, sich aus diesem Bereich völlig zurückzuziehen.

Zur Überwachung der Umsetzung des Plans wird mit sofortiger Wirkung ein dreiköpfiges Gremium eingesetzt, das nach Ablauf der dreijährigen Übergangsphase wieder abgeschafft wird. Presseberichten zufolge würde die umfassende Umsetzung der in dem Bericht ausgesprochenen Empfehlungen zum Verlust von 3.000 Arbeitsplätzen führen, der jedoch teilweise durch die Einstellung von 1.000 neuen Hafnarbeitern im Alter von weniger als 30 Jahren wieder ausgeglichen würde.

DROHENDER ABBAU VON ARBEITSPLÄTZEN BEI SANTOS LÖST HAFENARBEITERSTREIK IN BRASILIEN AUS

Der Frachtverkehr von und nach den Häfen Brasiliens wurde jüngst durch Arbeitskampfmaßnahmen erheblich gestört. 11.000 Arbeitnehmer im Hafen von Santos begannen am 11. April mit einem unbegrenzten Streik in Unterstützung ihrer Lohnforderung in Höhe von 187 % - eine im weltweiten Vergleich hohe Zahl, angesichts der in Brasilien herrschenden Inflation jedoch äußerst bescheiden. Am 11. und 12. April und noch einmal etwas später führten Hafnarbeiter in anderen Häfen landesweite Streiks in Solidarität mit den Hafnarbeitern von Santos durch. Die Regierung gerät Berichten zufolge unter zunehmenden Druck, den Arbeitskräftebestand in dem Hafen zu verringern, in dem gegenwärtig etwa 6.000 Hafnarbeiter, 3.600 Verwaltungsangestellte und 1.300 Fahrer beschäftigt sind. Am 27. April sprachen sich Hafnarbeiter in allen 27 Häfen Brasiliens für die Ausrufung eines unbegrenzten landesweiten Hafnarbeiterstreiks aus, nachdem sie das 39%ige Lohnangebot des Arbeitsministers zurückgewiesen hatten.

Nachdem das Arbeitsgericht den meisten Hafnarbeitern eine Lohnerhöhung in Höhe von etwa 50 % zugesprochen hatte, kehrten viele von ihnen am 1. Mai an ihren Arbeitsplatz zurück. Die Arbeit im Hafen von Santos lag jedoch noch für einige weitere Tage still, während noch offene Forderungen der Kontrolleure, Lukenleute und des Sicherheitspersonals verhandelt wurden. Diesen Arbeitnehmern sprach das Arbeitsgericht von Sao Paulo am 3. Mai eine Lohnerhöhung in Höhe von 126 % zu.

ARBEITSPLÄTZE DURCH GEWERKSCHAFTSBOYKOTT GERETTET

Bei den ITF-Nachrichten gingen vor kurzem Berichte über einen Arbeitskonflikt in Finnland im Januar und Februar dieses Jahres im Zusammenhang mit der Reservierung von Hafnarbeit für registrierte Hafnarbeiter ein. Die finnische Transportarbeitergewerkschaft AKT hatte mit einem Unternehmen der herstellenden Industrie, Outokumpu Oy, über den Frachtumschlag im Privathafen des Unternehmens im Gebiet um Kokkola verhandelt. Produkte aus allen Betrieben des Unternehmens wurden in diesem Hafen verladen, wo der Frachtumschlag nicht von registrierten Hafnarbeitern, sondern von

den Beschäftigten des Unternehmens ausgeführt wurde. Diese Tatsache konnte nach Meinung der Gewerkschaften zu erheblichen Arbeitsplatzverlusten im kommunalen Hafen von Kokkola führen. Obwohl im Juni 1988 eine Grundsatzvereinbarung unterzeichnet worden war, weigerte sich das Unternehmen, den Frachtumschlag in seinem Hafen auf Güter zu beschränken, die für den dortigen Betrieb bestimmt waren oder von ihm versandt wurden. Nach mehreren Verhandlungsrunden zwischen dem Unternehmen, dem nationalen Gewerkschaftsdachverband SAK und der Metallarbeitergewerkschaft sah sich die

Gewerkschaft zu einem Boykottaufzug gegen alle im Hafen von Kokkola verladenen Produkte von Outokumpu Oy gezwungen, der am 23. Januar begann. Vom 30. Januar an wurde der von der Kommunalarbeiter- und der Metallarbeitergewerkschaft unterstützte Boykott auf alle finnischen Häfen ausgedehnt. Diese Eskalation des Arbeitskonfliktes war es, die das Unternehmen schließlich an den Verhandlungstisch zurückzwang. Am 2. Februar konnte eine Vereinbarung unterzeichnet werden, die garantiert, daß nur für den Betrieb in Kokkola bestimmte oder von dort versandte Produkte im betriebseigenen Hafen umgeschlagen werden.

Arbeitsplätze und -bedingungen bedroht

Neben den Streiks, über die wir bereits an anderer Stelle in dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten berichteten, kam es auch in weiteren Ländern während der vergangenen zwei Monate zu Arbeitskämpfmaßnahmen.

Anfang April wurde der Hafenbetrieb in Japan durch einen Streikaufruf zweier Gewerkschaften - dem nationalen Rat der Hafnarbeitergewerkschaften (Zenkoku Kowan) sowie dem Rat der Hafen- und Transportarbeiter (Zenkoku Niyaku Roshi Kyogikai) - erheblich gestört. Diese Arbeitskonflikte standen im Zusammenhang mit der alljährlichen "Frühjahrsoffensive" der japanischen Gewerkschaftsbewegung bei den Verhandlungen über Löhne und Arbeitsbedingungen. Eine Streikserie lähmte 97 japanische Häfen bis zum Abschluß eines Lohnkollektivvertrages am 17. April, der den Stauern eine Lohnerhöhung von durchschnittlich 10.500,- Yen (79,- US-Dollar) im Monat garantiert.

Am 20. und 21. April riefen griechische Hafnarbeitergewerkschaften ihre 2.700 Mitglieder zu einem 48stündigen Streik auf, an den sich ein Überstundenstreik anschloß, der bis mindestens 2. Mai fortgesetzt werden sollte. Weitere 48-Stunden-Streiks werden erwartet. Die Gewerkschaften fordern die rasche Verabschiedung zweier Gesetzentwürfe, die unter anderem eine Anerkennung der Arbeitsplätze in den Häfen als "ungesunde Schwerstarbeit" zur Folge hätten.

Eine von der italienischen Regierung Anfang 1989 in Angriff genommene weitreichende Reform der Hafnawirtschaft löste eine anhaltende Serie von Arbeitskämpfmaßnahmen der der ITF angeschlossenen Hafnarbeitergewerkschaften aus. Die Regierung scheint fest zur Verabschiedung eines Gesetzes entschlossen, durch das das ausschließliche Recht sogenannter Hafnarbeiterunternehmen (Hafnarbeitergenos-

senschaften) zur Ausführung von Frachtschlagstätigkeiten in den Häfen abgeschafft werden soll.

Auf seiner Sitzung am 21. und 22. März in Paris verabschiedete der ITF-Vorstand eine Entschliebung, in der der einseitige Beschluß der Regierung verurteilt wird. Im Januar begannen die Hafnarbeiter im Hafen von Genua mit einer Reihe von Streiks. Die Streikaktion dauerte mehr als 90 Tage und wurde durch kürzere Streiks in anderen italienischen Häfen unterstützt. Spitzenfunktionäre aller drei italienischen Hafnarbeitergewerkschaften und der Verkehrsminister unterzeichneten am 17. März eine technische Vereinbarung. Wegen Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung dieser Vereinbarung zwischen den Gewerkschaften und dem Minister wurde der Streik jedoch in begrenztem Umfang noch bis weit in den April hinein fortgesetzt.

...ITF-Gewerkschaften sagen Unterstützung zu

Forts. von Seite 1

beeinflussen würde, wandte sich die Gewerkschaft gleichzeitig mit der Bitte an die nationale Vereinigung der Hafnarbeitgeber, Verhandlungen über einen landesweiten Kollektivvertrag aufzunehmen, in dem dem Hafnarbeiterregister gleichwertige Beschäftigungsgarantien und Arbeitsbedingungen festgelegt werden sollten. Die Arbeitgeber trafen zwar mit der Gewerkschaft zusammen, weigerten sich jedoch, in echte Verhandlungen einzutreten bzw. die Angelegenheit an die nationale Schlichtungseinrichtung ACAS zu verweisen. Die Arbeitgeber fordern nicht nur die Abschaffung des Hafnarbeiterregisters (das den registrierten Hafnarbeitern Beschäftigungssicherheit garantiert), sondern "aller Formen landesweiter Verhandlungen in diesem Wirtschaftsbereich". In ihren Zukunftsvisionen träumen sie von unabhängigen Häfen, die ihre eigenen Löhne und Beschäftigungsbedingungen auf lokaler Ebene festsetzen und miteinander um die niedrigsten Löhne bzw. die "flexibelsten" Arbeitskräfte wetteifern.

Nachdem sich die Hafnarbeitgeber also geweigert hatten, Verhandlungen aufzunehmen, führte die TGWU auf Anraten einer Delegiertenkonferenz der Hafnarbeiter unter ihren Mitgliedern in den dem Hafnarbeiterregister unterstehenden Hä-

fen eine Urabstimmung über die Durchführung eines Streiks gegen den Beschluß der Arbeitgeber durch (ebenfalls vom britischen Recht vorgeschrieben). Am 8. Mai begann auf Antrag des größten Hafnarbeiters des Landes, Associated British Ports (ABP) ein Gerichtsverfahren gegen die Gewerkschaft, mit dem die Arbeitgeber ein Verbot eines landesweiten Streiks erwirken wollten. Sie stützten sich dabei auf das Argument, daß es sich bei einem solchen Streik um einen - verbotenen - "politischen" Streik handeln würde.

Am 19. Mai wurden die Ergebnisse der Urabstimmung bekanntgegeben. 74,3 % stimmten für einen Streik.

Wenn die Arbeitgeber ihre Haltung nicht noch grundlegend ändern, erscheint ein landesweiter Streik der registrierten Hafnarbeiter nun unumgänglich. Nach dem Arbeitsgesetz aus dem Jahre 1982 muß er innerhalb von 28 Tagen nach Bekanntgabe des Ergebnisses der Urabstimmung ausgerufen werden. Ein Streik würde der britischen Volkswirtschaft voraussichtlich großen Schaden zufügen. Die dem Hafnarbeiterregister unterstehenden Häfen schlagen vom Umfang her etwa 70 % des gesamten britischen Seehandels um, wertmäßig haben sie einen Marktanteil von etwas unter 50 %. Felixstowe, der größte nicht dem Register unterstehende Hafen

(aber trotzdem zu 100 % von der TGWU organisiert), hat bereits eindeutig zu verstehen gegeben, daß dort keine umgeleiteten Frachten zusätzlich angenommen werden können, während ein Teil möglicherweise auf RoRo-Schiffe umgeladen und im Hafen von Dover umgeschlagen werden könnte. In vertraulichen Dokumenten; die die Hafnarbeitgeber noch vor der Ankündigung der Regierung erarbeitet hatten, wurde auch vorgeschlagen, Hafnarbeiter aus anderen Ländern nach Großbritannien zu bringen, um einen möglichen Streik zu brechen. Am 12. April, kurz nach Bekanntgabe der Regierungspläne, sandte der Sekretär der ITF-Hafnarbeitersektion, David Cockroft, eine Botschaft an alle angeschlossenen Seelöute- und Hafnarbeitergewerkschaften, in der er sie auf die Möglichkeit eines bevorstehenden landesweiten Hafnarbeiterstreiks hinwies und sie um größtmögliche Solidarität mit der britischen Gewerkschaft bat. Die ITF-Hafnarbeitersektion sagte der TGWU auf einer Sitzung in London am 22. und 23. Mai ihre volle Unterstützung zu und unterstrich, daß die der ITF angeschlossenen Hafnarbeitergewerkschaften in anderen Ländern alles in ihrer Macht stehende tun würden, um zu einem erfolgreichen Abschluß dieses Arbeitskonfliktes beizutragen.

NEUE AUSGABE DES SEELEUTE- BULLETINS VERÖFFENTLICHT

Die vierte Ausgabe des ITF-Seeleutebulletins liegt nun in englischer Sprache vor. Die Ausgaben in chinesischer, französischer, deutscher, griechischer, spanischer, schwedischer und koreanischer Sprache befinden sich in Vorbereitung und werden demnächst veröffentlicht.

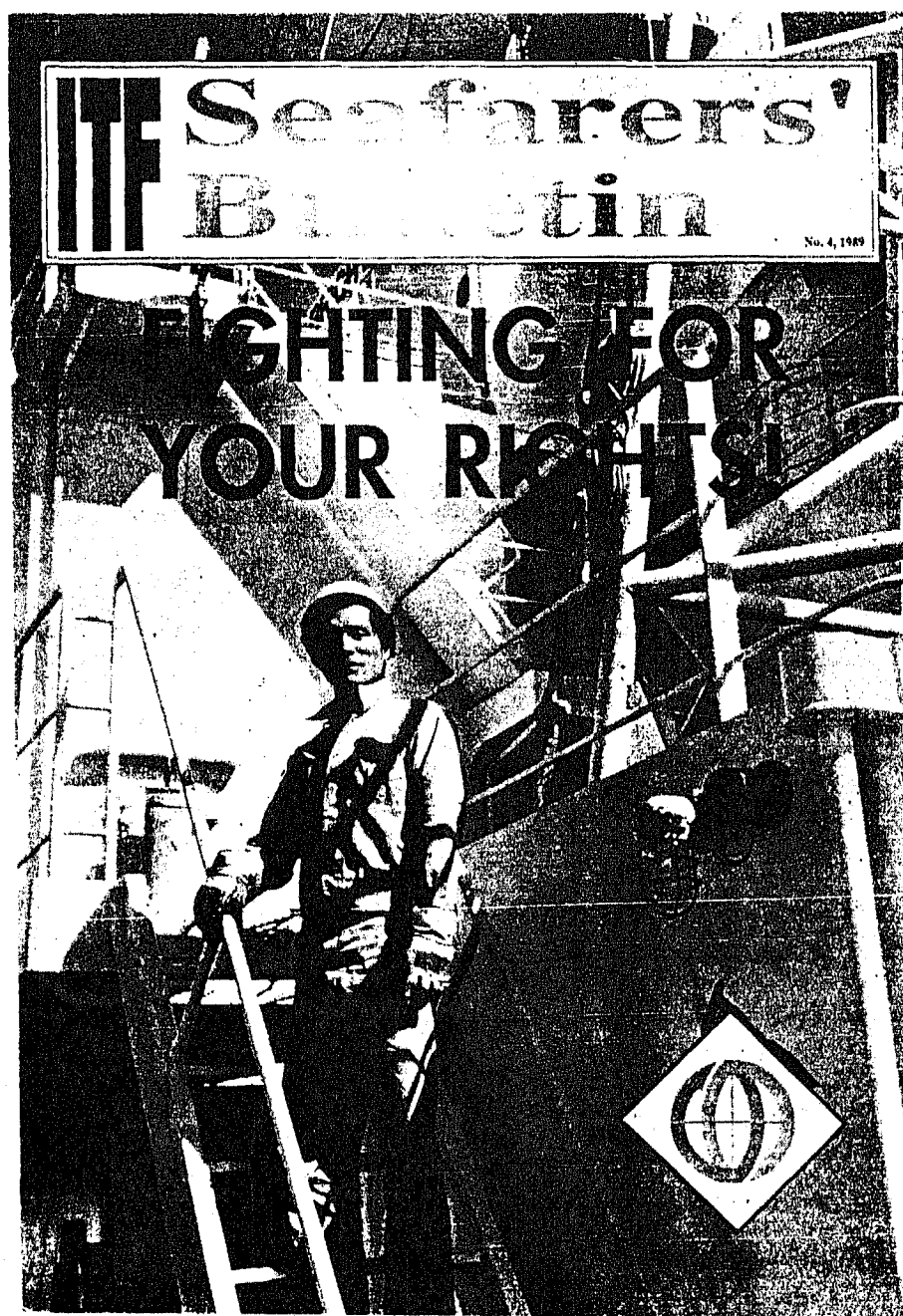
Das Seeleutebulletin ist insofern einzigartig unter den ITF-Veröffentlichungen, als es sich direkt an gewerkschaftlich organisierte Seeleute aus der ganzen Welt wendet. Es bemüht sich, im Namen Tausender Seeleute an Bord von Billigflaggenschiffen zu sprechen, für die die ITF der wichtigste Vertreter ihrer Interessen ist.

Das Bulletin wird von den der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften, von Billigflaggeninspektoren in den Häfen, in Seeleutemissionen, -zentren und -klubs und Hotels sowie per Post an einzelne Seeleute verteilt.

Falls Ihr oder Eure Gewerkschaft bereits eine Bestellung aufgegeben habt, sind die Bulletins im Augenblick auf dem Weg zu Euch. Falls Ihr gerne ein Exemplar beziehen möchtet oder - noch besser - wenn Ihr das Bulletin an Seeleute weitergeben könnt, wendet Euch bitte an die ITF. Wir werden dafür sorgen, daß Euch regelmäßig eine bestimmte Anzahl Bulletins in den gewünschten Sprachen zugeschickt wird.

Gewerkschaften und Zentren, die bereits eine bestimmte Anzahl von Exemplaren bestellt haben, sollten sich nicht scheuen, zusätzliche Exemplare zu bestellen, falls dies nötig ist. Wir sind nur zu gerne bereit, Euch weitere Exemplare zu schicken, wenn wir dadurch eine größere Zahl von Seeleuten ansprechen können. Unser Ziel ist es, das Bulletin an möglichst alle Seeleute in der Welt zu verteilen - und wir sind dabei auf die Unterstützung unserer freiwilligen Helfer angewiesen.

Dieses neueste Seeleutebulletin ist gleichzeitig das umfangreichste. Auf 48 Seiten geben wir eine Zusammenfassung der internationalen Entwicklungen in der Schifffahrtswirtschaft, eine ausführliche Erläuterung der Ziele und Tätigkeit der ITF und ihrer Billigflaggenkampagne sowie einen Einblick in den wirtschaftlichen Aufschwung der Schifffahrtswirtschaft. Darüber hinaus enthält es eine große Zahl von Artikeln über das Schicksal von Seeleuten und Fälle, in denen die ITF tätig



geworden ist.

In vielen dieser "menschlichen" Geschichten werden grundsätzliche Fragen in Hinblick auf die Rechte der Seeleute angesprochen. Daneben enthält das Bulletin zahlreiche praktische Ratschläge und Informationen für Seeleute, z. B. über Unfälle an Bord und was im Falle eines Unfalls zu tun ist, was ein ITF-Vertrag ist, welche möglichen Gefahren von den Treibstoffölen im Maschinenraum ausgehen und sogar Tips zur Abwehr von Piratentüberfällen. Wir hoffen, daß wir mit dieser Kombination aus interessanter Lektüre und Rat-

schlägen in wichtigen Fragen den Seeleuten bei der Verteidigung ihrer Interessen helfen und sie ermutigen können, sich dabei die Dienste der ITF zu Nutze zu machen.

Seitdem vor drei Jahren die erste Ausgabe des ITF-Seeleutebulletins veröffentlicht wurde, ist es uns - so hoffen wir - gelungen, ein weltweit verteiltes Gewerkschaftsmagazin für Seeleute zu schaffen, das für Seeleute aller Nationen von Interesse und Nutzen ist. Wir hoffen, daß das Bulletin als wirksame und mächtige Stimme der Seeleute auch in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnt.