



**Aus dem
INHALT**

Türkei: Lohnerhöhung im öffentlichen Dienst (S. 4)
Wahlsieg für Solidarnosc in Polen (S. 5)

SEELEUTE

Fair-Practices-Ausschuß tagt (S. 7)
Flaggenübersicht (S. 8)
Betreiber der *Herald of Free Enterprise* wegen Totschlags vor Gericht (S. 9)

BINNENVERKEHR

Streikwelle in Großbritannien (S. 10)
Malawi: Bahnverbindung zum Meer (S. 11)

HAFENARBEITER

ITF-Hafenarbeiter-sitzung (S. 12)
Britischer Hafentarbeiterstreik (S. 13)

ZIVILLUFTFAHRT

Neues vom Eastern-Streik (S. 14)
Fluggesellschaften im Überblick (S. 14)

TODESFÄLLE (S. 16)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN (S. 16)**

FISCHER

Nordamerika fordert Verbot für Treibnetze (S. 17)

LEUTE (S. 18)

DAS MASSAKER VOM TIENANMEN-PLATZ:

EIN AUGENZEUGENBERICHT VON DEN TRAGISCHEN EREIGNISSEN IN PEKING

Am Abend des 3. Juni, als sich die Truppen an der Nordostseite des Tienanmen-Platzes versammelten, zogen Mitglieder der Autonomen Arbeitervereinigung von Peking, deren Zelt sich an dieser Ecke des Platzes befand, mit ihren Fahnen und Spruchbändern in die vorderste Reihe der Menschenmenge, den Truppen direkt gegenüber. Von dieser Ecke des Platzes aus begann das Massaker, das die Welt niemals vergessen wird.

Studenten, die den Angriff überlebten, berichteten, daß die Vertreter der Autonomen Arbeitervereinigung größtenteils bereits während der ersten Angriffswelle getötet wurden.

Am 8. Juni erklärte die Regierung sowohl die Autonome Studentenvereinigung als auch die Autonome Arbeitervereinigung zu "konterrevolutionären Organisationen". Sie forderte die Verhaftung ihrer Führer und gab eine spezielle Telefonnummer für Informanten bekannt.

Die ganze Welt weiß von der Demokratiebewegung und der brutalen Gewalt, mit der die chinesische Regierung gegen die Besetzer des Tienanmen-Platzes vorging. Der Rolle der Arbeitnehmer und der Autonomen Arbeitervereinigungen wurde jedoch kaum Aufmerksamkeit geschenkt, obwohl die chinesischen Arbeitnehmer eine wichtige Rolle in dieser Bewegung spielten. In Verbindung mit den Anzeichen dafür, daß die Arbeiter Schritte in Richtung auf die Gründung unabhängiger Gewerkschaftsstrukturen unternahmen, könnte dies der Faktor gewesen sein, der die Regierung in einer Panikreaktion zur Anordnung des Massakers veranlaßte.

Zwei Gewerkschafter aus Hongkong, Trini Leung und Lee Cheuk Yan, hielten sich Anfang Juni fünf Tage lang in Peking auf. Sie trafen mit den Arbeitnehmern im Zelt der Autonomen Arbeitervereinigung zusammen und erlebten den Überfall der Truppen auf den Platz aus nächster Nähe. Viele von denen, mit denen sie zusammengetroffen waren, sind inzwischen tot oder inhaftiert.

Trini Leung bemüht sich nun auf einer Reise durch Europa, der Gewerkschaftsbewegung und der Öffentlichkeit die Rolle der Arbeitnehmer und der Autonomen Arbeitervereinigung bei den jüngsten Ereignissen in China zu erläutern. Ende Juni besuchte sie das ITF-Hauptbüro, wo sie mit dem Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, und dem Stellvertretenden Generalsekretär Ake Selander zusammentraf.

Im Anschluß an diese Zusammenkunft richtete ITF-Generalsekretär Harold Lewis einen Appell an alle angeschlossenen Gewerkschaften in Zusammenhang mit der Situation in China. ITF-Mitgliedsgewerkschaften sind insbesondere gebeten, in Protestnoten an die chinesische Regierung die Inhaftierung chinesischer Transportarbeiter zu verurteilen, die im Rahmen der Gegenmaßnahmen der Regierung verhaftet wurden.

Wer sind die Autonomen Vereinigungen?

Mitte Mai errichtete eine Gruppe von etwa 100 Arbeitnehmern ein Zelt auf dem Tienanmen-Platz. Sie hißten die rote Fahne und forderten auf Spruchbändern Vereinigungsfreiheit und mehr Demokratie. Über Lautsprecher und Mikrophon sprachen sie zu den vor den Zelten versammelten Menschen und verteilten Flugblätter.

In ihren Gesprächen mit den Gewerkschaftern aus Hongkong bezeichneten die Gründer der neuen Gewerkschaft den Ausbau eines Netzes von Kontakten unter den Arbeitnehmern an der Basis und die Wegbereitung für eine neue, wirklich repräsentative Gewerkschaftsorganisation als ihre vorrangigen Ziele.

Forts. auf Seite 2

... ARBEITERPROTESTE IN CHINA ENDEN MIT VERHÄNGUNG DER TODESSTRAFE

Echoes From Tiananmen

Issue No. 1 — 15 June 1989



"Echoes from Tiananmen" - die erste in einer Serie von Veröffentlichungen mit Nachrichten und Analysen der weiteren Entwicklungen der Lage in China und Hongkong. Die Hefte werden von einer Gruppe namens "Friends of Chinese Minzhu" (Minzhu ist chinesisch für Demokratie) in Hongkong veröffentlicht und konzentrieren sich vor allem auf die Rolle der Studenten und Arbeiterorganisationen.

Forts. von Seite 1

Ihrer Meinung nach ist die staatlich kontrollierte Gewerkschaftsbewegung Chinas - der All-Chinesische Gewerkschaftsbund (ACFTU) - weder eine angemessene Interessensvertretung der chinesischen Arbeitnehmer noch eine Organisation, die den Bedürfnissen der Arbeitnehmer entsprechend umgeformt werden könnte. Sie hofften allerdings, mit den fortschrittlicheren Kräften im ACFTU zusammenarbeiten zu können. Bis zu dem Massaker hegten sie ferner die Hoffnung, ihre Existenz auf friedliche, demokratische

und gesetzlich zulässige Verfahren stützen zu können. Sie hoben immer wieder nachdrücklich hervor, daß sie in keiner Weise die Vormachtstellung der Kommunistischen Partei Chinas in Frage stellen wollten.

Die Rolle des ACFTU

In den vergangenen Jahren bemühte sich der ACFTU, der keiner der internationalen Gewerkschaftsorganisationen angehört, um Kontakte mit Gewerkschaften in anderen Ländern der Welt und seine Anerkennung als echte, keiner staatlichen Kontrolle unterwor-

fene Gewerkschaft, die sich ernsthaft eine echte innere Demokratie zubewege.

Trini Leung, eine der beiden Gewerkschafter aus Hongkong, hat ein Buch über die Entwicklungen in der chinesischen Gewerkschaftsbewegung geschrieben. Sie war bisher zuversichtlich, daß der ACFTU sich zu einer echten Gewerkschaft entwickeln würde. Diese Hoffnung wurde allerdings zutiefst enttäuscht.

"Zu Beginn der Bewegung schienen bestimmte Kräfte innerhalb des ACFTU die Forderungen der Studenten wohlwollender gegenüberzustehen", berichtete sie. "Die Delegationen einzelner Betriebe hatten an den Demonstrationen unter dem Banner des ACFTU teilgenommen. Doch am Tag vor dem Massaker veröffentlichte der ACFTU eine Erklärung in der Zeitung Beijing Daily, in der die Autonomen Arbeitervereinigungen denunziert und die Regierung aufgefordert wurde, sie zu unterdrücken."

Als es darum ging, Stellung zu beziehen, offenbarte der ACFTU seinen wahren Charakter als willfähriger Helfer der greisen Führung der Kommunistischen Partei. Leung und zahlreiche andere Gewerkschafter aus Hongkong appellieren nun an die Gewerkschaften auf der ganzen Welt, alle Kontakte zum ACFTU wegen seiner Haltung zu den unabhängigen Gewerkschaften abubrechen.

Zahlreiche aktive Mitglieder der Arbeitervereinigungen sind heute tot oder in den Untergrund gegangen. Viele Tausend wurden inhaftiert. Ihnen droht möglicherweise die Todesstrafe. Nach Angaben von Leung handelt es sich bei den Personen, an denen die Todesstrafe bisher vollzogen wurde, größtenteils um Arbeiter.

Die ITF appelliert an ihre Mitgliedsorganisationen, Protestnoten zu entsenden, in denen sie die Freilassung der Inhaftierten, den Nichtvollzug der Todesstrafe und die Respektierung grundlegender Gewerkschaftsrechte durch die Behörden fordern.

Echoes from Tiananmen
ist von folgender Adresse zu beziehen

Friends of Chinese Minzhu,
c/o Hong Kong Trade Union
Education Centre
57 Peking Road
3/F, Kowloon
Hong Kong

General Secretary: Harold Lewis

Publications Officer: David Cockroff

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-ERKLÄRUNG ZUR LAGE IN CHINA

Die ITF gibt der Haltung des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) zu den jüngsten Ereignissen in China ihre uneingeschränkte Unterstützung. Sie verurteilt das von der chinesischen Regierung an den auf dem Tienanmen-Platz versammelten unbewaffneten Studenten und Arbeitern verübte Massaker und ist zutiefst empört über die Unterdrückung der neu gegründeten Autonomen Arbeitervereinigungen durch die Regierung.

Sie unterstützt den Appell des IBFG an die chinesische Regierung, auf die Vollstreckung der Todesurteile gegen die wegen ihrer Beteiligung an den jüngsten Ereignissen Inhaftierten zu verzichten und die vielen Tausend Gefangenen freizulassen. Sie bekräftigt den Appell des IBFG an die chinesische Regierung, die Übereinkommen 87 und 98 über Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen der Internationalen Arbeitsorganisation zu respektieren und unterstützt die beim IAA wegen der schweren Verletzung dieser grundlegenden Gewerkschaftsrechte eingereichte Beschwerde.

Die ITF als Vertretung der Transportarbeitergewerkschaften der Welt ist insbesondere beunruhigt über das Schicksal einer Reihe chinesischer Transportarbeiter, die führende Positionen in der Demokratiebewegung einnahmen, und diese Sorge wurde größer, seit die Autonomen Arbeitervereinigungen vom Staat als "konterrevolutionäre Organisationen" bezeichnet wurden - nach der chinesischen Verfassung ein mit dem Tode bestrafter Tatbestand.

Transportarbeiter haben bei der Besetzung des Tienanmen-Platzes und in der Demokratiebewegung in China eine führende Rolle gespielt. Eisenbahner, Busfahrer und Straßenbahnfahrer schlossen sich der Bewegung begeistert an. Viele von ihnen wurden inzwischen verhaftet oder werden gesucht.

Bai Dongping, ein 26jähriger Eisenbahner und Mitglied des Zentralkomitees der Autonomen Arbeitervereinigung in Peking, wurde am 17. Juni in Chendue verhaftet. Ihm wird die "Beteiligung an einer konterrevolutionären Revolte" vorgeworfen. Andere führende Mitglieder der Autonomen Arbeitervereinigung unter den Verhafteten sind Liu Qiang, Lie Huanwen und Li Jiang. Ein weiteres führendes Mitglied, Han Dongfang, wird von den Behörden noch immer gesucht.

Die ITF teilt die Sorge der internationalen Gemeinschaft um das Schicksal der vielen Tausend inhaftierten Chinesen, denen wegen ihrer Teilnahme an den jüngsten Demonstrationen die Todesstrafe droht. Die Mitglieder der Autonomen Arbeitervereinigungen wurden hauptsächlich wegen ihrer Beteiligung an der Gründung einer unabhängigen, selbstverwalteten Gewerkschaft verhaftet.

Die ITF gibt ihrem tiefen Bedauern darüber Ausdruck, daß der All-chinesische Gewerkschaftsbund (ACFTU) - eine Vereinigung, die sich international den Anschein einer progressiven, unabhängigen und echten Gewerkschaft zu geben versuchte - auf die Linie der chinesischen Regierung eingeschwenkt ist und sich ebenfalls gegen die neuen Autonomen Arbeitervereinigungen wendet. In einer am 2. Juni - dem Tag vor dem Massaker auf dem Tienanmen-Platz - veröffentlichten Erklärung distanzierte sich der ACFTU von den Autonomen Arbeitervereinigungen und forderte ihre Unterdrückung durch die Regierung.

Als Zeichen ihrer Empörung über das brutale Vorgehen der chinesischen Regierung wird die ITF nicht, wie geplant, an einem Seminar des Internationalen Ausschusses für Seeleutewohlfahrt teilnehmen, das unter Beteiligung der chinesischen Regierung und des ACFTU in Schanghai stattfinden sollte.

Die ITF appelliert an die chinesische Regierung, das Grundrecht der chinesischen Arbeitnehmer auf Gründung eigener Gewerkschaften anzuerkennen und fordert die sofortige Freilassung von Bai Dongping und allen anderen inhaftierten Mitgliedern der Autonomen Arbeitervereinigung. Sie bittet die ihr angeschlossenen Gewerkschaften, die Position der ITF durch Entsendung von Protestbotschaften an die chinesische Regierung und/oder die chinesische Botschaft in ihrem Land zu unterstützen.

Amnesty International fordert Verbot der Todesstrafe

Amnesty International hat eine weltweite, auf ein Jahr angelegte Kampagne gegen die Todesstrafe gestartet. Damit soll die Weltmeinung gegen diese schwerste aller Menschenrechtsverletzungen mobilisiert werden.

Amnesty appelliert an alle Regierungen,

die Todesstrafe abzuschaffen, und führt eine aktive Kampagne gegen jedes einzelne Todesurteil. Im Rahmen dieser Kampagne, für die die Gewerkschaften um Unterstützung gebeten werden, veröffentlichte Amnesty einen umfassenden Bericht mit dem Titel "Wenn der Staat tötet ... Todes-

strafe gegen Menschenrechte" über die 80 Länder, in denen die Todesstrafe praktiziert wird. Ferner wurde ein Sonderartikel über die Todesstrafe und die Gewerkschaftsbewegung verfaßt. Beide Veröffentlichungen sind bei den örtlichen AI-Büros in Euren jeweiligen Ländern erhältlich.

"MASSENKRANKMELDUNGEN" IN DER TÜRKEI FÜHREN ZUM ERFOLG **Umfangreiche Lohnerhöhungen im öffentlichen Dienst**

Mit der Durchsetzung einer 142%igen Lohnerhöhung bei den diesjährigen Kollektivverhandlungen für den öffentlichen Dienst konnten die türkischen Arbeitnehmer einen wichtigen Sieg erringen. Der Abschluß eines neuen Vertrages für mehr als 600.000 Arbeitnehmer (darunter die der ITF angeschlossenen Eisenbahner, Seeleute und Hafentarbeiter) konnte durch eine geeinte Gewerkschaftskampagne erzwungen werden, in deren Rahmen die Arbeitnehmer, denen ein Streik gesetzlich untersagt ist, zahlreiche neuartige Formen von Arbeitskämpfmaßnahmen erprobten (vergl. ITF-Nachrichten April/Mai 1989).

"Die Ergebnisse des neuen Vertrages liegen weit über allem, was die Gewerkschaften jede für sich hätten erreichen können, und sind das Ergebnis eines entschlossenen Kampfes der Arbeitnehmer in enger Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften," erklärt der Vorsitzende der türkischen Eisenbahnergewerkschaft DEMIRYOL-IS, Mehmet Acidereli.

Die Vertragsverhandlungen waren in diesem Jahr besonders schwierig. Angesichts der hohen Inflationsrate hatten die Arbeitnehmer seit 1980 einen ständigen Rückgang der Kaufkraft ihrer Löhne auf

heute ein Drittel ihres Wertes von 1980 hinnehmen müssen. Die gemeinsame Forderung der Gewerkschaften war daher eine Neuanpassung der Löhne als Ausgleich für diesen Reallohnverlust sowie die automatische Inflationsanpassung, um den Wert der Löhne in Zukunft zu sichern.

Die Arbeitgeberorganisationen im öffentlichen Dienst sowie die türkische Regierung wiesen diese Forderungen im Vertrauen auf die von der Zivilregierung des Premierministers Özal aus den Tagen der Militärdiktatur übernommenen gewerkschaftsfeindlichen Unterdrückungsgesetze zurück: Im öffentlichen Sektor gilt uneingeschränktes Streikverbot.

Die Gewerkschaften reagierten mit einer disziplinierten Demonstration der Einheit. Alle Gewerkschaften im öffentlichen Dienst vereinbarten, geschlossen in die Verhandlungen einzutreten und keinesfalls als Einzelgewerkschaften getrennte Verträge zu unterzeichnen. Ein aus vier Mitgliedern bestehender Sonderkoordinierungsausschuß wurde eingerichtet, ohne dessen vorherige Zustimmung, so hatten die Gewerkschaften beschlossen, kein Vertrag unterzeichnet werden durfte.

Angesichts des für sie geltenden Streik-

verbots ergriffen die verschiedenen Gewerkschaften eine Reihe phantasievoller "kollektiver Aktionen", mit denen sie im Rahmen der Gesetze blieben. Die Eisenbahner z. B. organisierten massenweise Arzttermine.

Nach etwa einem Monat dieser äußerst wirksamen Aktionen gab die Regierung nach. Zunächst bot sie eine 142%ige Lohnerhöhung im Laufe von zwei Jahren an, ließ sich dann aber dazu bewegen, dieses Angebot auf 142 % für dieses Jahr und 37,5 % im nächsten Jahr aufzustoßen. Auch ein System der Inflationsanpassung für die Löhne wurde vereinbart.

"Einer der wichtigsten Erfolge bei diesem Vertrag ist die Aufnahme einer Schutzklausel für die Kaufkraft der Löhne in Form von Inflationsanpassung," erklärt Acidereli.

Dieses Element war eine von den türkischen Arbeitnehmern seit langem erhobene Forderung, und seine Aufnahme ist ein äußerst willkommener Schritt vorwärts. Die Lohnerhöhungen gleichen praktisch die massiven Reallohnverluste während der vergangenen 10 Jahre aus und schaffen die Voraussetzung für künftige weitere Realloohnerhöhungen.

ITF SCHLIESST SICH INTERNATIONALEM BOYKOTT GEGEN TRUSTHOUSE-FORTE-HOTELS AN

Bitte nicht in einem Hotel oder Restaurant der Trusthouse-Forte-Gruppe übernachten oder essen!

Die ITF hat sich dem im Juni von der Internationale des Hotel-, Gaststätten- und Verpflegungspersonals (IUL) verhängten internationalen Boykott gegen Einrichtungen der Trusthouse-Forte-Gruppe (THF), einer in Großbritannien ansässigen Kette von Hotels und Restaurants, angeschlossen und fordert alle ITF-Gewerkschaften und ihre Mitglieder auf, es ihr gleichzutun.

Anlaß zum Boykottaufruf der IUL war die offene Weigerung von Trusthouse Forte, die britische Gewerkschaft General, Municipal, Boilermakers' and Allied Trades Union (GMB) anzuerkennen.

Der Arbeitskonflikt der GMB mit THF in Großbritannien begann im Mai 1988, als das Unternehmen die Aktienmehrheit an der 17 Hotels umfassenden Kennedy-

Brooks-Hotelkette übernahm.

Drei der ursprünglich sieben Hotels, für die die GMB Verträge abgeschlossen hatte, wurden später von THF verkauft. Gleichzeitig weigerte sich das Unternehmen einige Monate lang, der Forderung der GMB nach Übernahme des mit dem früheren Besitzer abgeschlossenen Kollektivvertrages für die übrigen vier Hotels nachzukommen.

Daraufhin rief die GMB zum Boykott von THF in Großbritannien auf - mit großem Erfolg: der britische Gewerkschaftsdachverband TUC wechselte für seinen diesjährigen Gewerkschaftstag in Blackpool die Hotels.

Mit ihrem Boykottaufruf reagiert die IUL auf eine Bitte ihrer Mitgliedsgewerkschaft um internationale Unterstützung. Sie bittet Gewerkschafter ganz allgemein um solidarische Unterstützung. Alle Maßnah-

men von ITF-Mitgliedsgewerkschaften sind daher Teil einer weltweiten Kampagne, mit der dem Unternehmen klargemacht werden soll, daß es die Gewerkschaft seiner Beschäftigten nicht so ohne weiteres übergehen kann. Alle ITF-Gewerkschaften und ihre Mitglieder sind also gebeten, bis auf weiteres keine Einrichtungen von THF zu benutzen. Über jede Änderung der Lage werden wir Euch natürlich sofort unterrichten.

THF betreibt Hotels auf den Bahamas, in Bahrain, Barbados, Belgien, auf Bermuda, in Kanada, China, Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland, in Guatemala, Guyana, Indien, Irland, Jamaika, Jordanien, Malta, Mexiko, Monaco, den Niederlanden, Norwegen, Portugal, Spanien, Schweden, der Schweiz, Tahiti, in den Vereinigten Arabischen Emiraten und den Vereinigten Staaten.

SOLIDARNOSC TRIUMPHIERT IN POLNISCHEN PARLAMENTSWAHLEN

Haushoch unterlag die regierende Kommunistische Partei Polens der Oppositionsbewegung Solidarnosc am 4. und 18. Juni bei den ersten in diesem Land seit 40 Jahren abgehaltenen Wahlen, zu denen mehrere Kandidaten zugelassen waren.

Nur 20 % der Wahlberechtigten gaben den Kommunisten ihre Stimme. Solidarnosc konnte 99 der 100 Sitze im Senat und alle den Oppositionsparteien im 460 Mitglieder starken polnischen Parlament, dem "Sejm", zugestanden 161 Sitze erringen. Bei Verhandlungen am runden Tisch zwischen Regierung und Opposition war vereinbart worden, daß die Kommunistische Partei und ihre Verbündeten weiterhin über 65 % der Sitze im Sejm verfügen sollten, wodurch ihnen die parlamentarische Mehrheit gesichert wurde.

Der schwerste Schlag für die Kommunistische Partei war das Scheitern fast aller 35 prominenten Persönlichkeiten auf der Landesliste der Regierung, denen es nicht gelang, die für den Einzug ins Parlament erforderlichen 50 % der Stimmen zu bekommen - darunter auch Ministerpräsident Mieczyslaw Rakowski. Selbst der Appell von Lech Walesa, die Kandidaten auf der offiziellen Liste zu schonen, wurde von den Wählern ignoriert.

Die Solidarnosc konnte darüber hinaus auch eine Reihe der für die Regierungskoalition reservierten Sitze mit Sympathisanten besetzen. Schätzungen zufolge wurden 30 bis 40 der Solidarnosc positiv gegenüberstehende Kandidaten über die offiziellen Liste gewählt. In Poznan verfügen zwei erfolgreiche Kandidaten der Bauernpartei ZSL sowie der erfolgreiche Kandidat der Demokratischen Partei SD über Verbindungen zur Opposition. SD und ZSL gehören der kommunistischen Regierungskoalition an.

Für das neu geschaffene Amt des Präsidenten sind zwei Bewerber, General Wojciech Jaruzelski sowie der Innenminister, General Czeslaw Kiszczak, im Gespräch. Ursprünglich wollte sich Jaruzelski aus Angst vor einer Niederlage nicht zur Wahl stellen. Das Zentralkomitee bat ihn jedoch, seine Haltung noch einmal zu überdenken. Seine endgültige Entscheidung steht noch aus. General Kiszczak wurde von Jaruzelski als mögliche Alternative vorgeschlagen.

Mitglieder der Parlamentsfraktion der Solidarnosc berieten auf einer Sitzung am 1. und 2. Juli darüber, welchen Kandidaten sie unterstützen wollen. Weder General Jaruzelski noch General Kiszczak, der während des Kriegsrechts Innenminister war, können als ihre Wunschkandidaten angesehen werden. Die Fraktion wird am Vortag der Parlamentssitzung, auf der der

Präsident gewählt wird, erneut zusammenzutreten. Die Diskussionen innerhalb der unabhängigen Gewerkschaftsbewegung konzentrieren sich nun auf den Vorschlag, im Gegenzug zur Bildung einer Regierung unter Führung der Solidarnosc für einen kommunistischen Präsidentschaftskandidaten zu stimmen.

Polen befindet sich in einer schweren Wirtschaftskrise. Im Laufe der vergangenen fünf Monate stieg die Inflationsrate auf über 100 %. Bis Ende des Jahres könnte sie sich auf 250-300 % belaufen. Die Preise für Zucker, Haushaltswaren, Benzin, Tabak und Wodka stiegen vor kurzem in einer einzigen Woche um 30-80 %.

Die Preiserhöhungen lösten eine Streikwelle aus. Die Regierung kam den Forderungen der Streikenden unverzüglich nach, um schwerwiegende Arbeiterunruhen angesichts der wachsenden Inflation und der Lebensmittelverknappung zu verhindern. Betroffen war von den Streiks lediglich der Dienstleistungssektor.

Die Transportarbeiter in der Industriestadt Bydgoszcz legten am 28. Juni die Arbeit nieder. Innerhalb von 12 Stunden

sagte die Unternehmensleitung eine Lohnerhöhung um 80 % von 300 auf 550 Zloty in der Stunde zu. Einen Tag später streikten Transportarbeiter in Torun und Kielce. 10.000 Transportarbeiter in Warschau konnten wenige Tage danach eine 50%ige Lohnerhöhung durchsetzen, ohne daß es überhaupt zum Streik kam.

Bis zum 30. Juni gab es weitere Streiks in 12 polnischen Städten. Milchmänner und Zeitungsausdräger in Bydgoszcz und Mitarbeiter der Fernmeldeämter in Danzig, Wroclaw und Walbrzych legten die Arbeit nieder. Busfahrer streikten in Czeszochowa, Gruziazd und Stalowa Wola. Auch die Busverbindungen zwischen fünf Städten wurden bestreikt. Nach Angaben der offiziellen Nachrichtenagentur PAP konnten die Busfahrer in Czeszochowa und die Milchmänner und Zeitungsausdräger in Bydgoszcz rasch Lohnerhöhungen durchsetzen und kehrten nach wenigen Stunden an ihre Arbeitsplätze zurück. Es ist unwahrscheinlich, daß Lech Walesa unter diesen Umständen das Risiko eingehen wird, eine von Solidarnosc geführte Regierung zu bilden.

Südafrika: Putco-Vier begnadigt

Der südafrikanische Staatspräsident hob im vergangenen Monat die gegen Stanford Ngubo, Johannes Buthelezi, Bethwell Sabelo und William Khuzwayo - die PUTCO-Vier - verhängten Todesurteile auf.

Die Todesurteile gegen Ngubo, Buthelezi und Sabelo - Mitglieder der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union (TGWU) - wurden in Freiheitsstrafen von 18 Jahren umgewandelt. Das Urteil gegen den arbeitslosen ehemaligen Busfahrer Khuzwayo wurde in eine 20jährige Haftstrafe umgewandelt.

Die PUTCO-Vier waren am 23. August 1988 vom südafrikanischen Obersten Gerichtshof in Durban wegen des während des Busfahrerstreiks bei PUTCO im Oktober/November 1986 begangenen Mordes an einem beim PUTCO-Depot Durban South beschäftigten Busfahrer zum Tode verurteilt worden.

Die Vier legten gegen dieses Urteil Berufung ein, ihre Verurteilung und die gegen sie verhängte Todesstrafe wurden jedoch im Dezember 1988 bestätigt (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1988).

Die ITF setzte sich nachdrücklich für die Begnadigung der vier Männer ein, und ITF-Mitgliedsgewerkschaften ebenso wie befreundete Organisationen sandten zahllose Protestbotschaften an die südafrikanische Regierung.

Die TGWU erklärte sich "trotz der hohen Freiheitsstrafen hoch erfreut über die Begnadigung und überzeugt, daß der internationale Aufschrei des Protests einen wesentlichen Beitrag hierzu geleistet hat."

ITF-Generalsekretär Harold Lewis bat die ITF-Nachrichten, den zahlreichen angeschlossenen Gewerkschaften, die im Anschluß an den Appell der ITF in Protestbotschaften an die südafrikanische Regierung die Begnadigung der Verurteilten gefordert hatten, auf diesem Wege seinen Dank auszusprechen.

Streikdrohung in finnischen Häfen zurückgenommen

Das unter der Flagge von St. Vincent und Grenadine fahrende Schiff *Orion* sorgte in diesem Frühjahr in Finnland für Schlagzeilen, nachdem Bemühungen der Gewerkschaftsbewegung um Aushandlung angemessener Löhne und Arbeitsbedingungen für die aus Staatsbürgern verschiedener Länder bestehende Besatzung in der Androhung eines landesweiten Hafenstreiks gipfelten.

Die Fähre verkehrt seit letztem Sommer regelmäßig zwischen den Häfen von Viborg und Hamina. Ihre Besatzung, bestehend aus Seeleuten verschiedener Nationalitäten, darunter eine Reihe von Finnen, arbeitete ohne jeden kollektivvertraglichen Schutz.

Als die drei der ITF angeschlossenen finnischen Schifffahrtsgewerkschaften davon erfuhren, verhängten sie unverzüglich eine Blockade gegen das Schiff und entzogen den auf dem Schiff tätigen finnischen Seeleuten die Gewerkschaftsmitgliedschaft.

Eine Zeitlang hörte man nichts mehr von der Angelegenheit, bis die *Orion* im Frühjahr wieder auf ihrer alten Strecke verkehrte, diesmal mit einer aus acht Filipinos, zwei Holländern, einem Chinesen, vier Esten sowie einer Reihe von Finnen bestehenden Besatzung an Bord.

Auf die Forderung der Gewerkschaft nach Unterzeichnung eines Vertrages über Löhne und Arbeitsbedingungen für die Besatzung der *Orion* reagierte das Unternehmen nicht, so daß die finnischen Gewerkschaften am 24. April erneut eine Blockade gegen das Schiff verhängten. Darüber hinaus untersagten sie ihren Mitgliedern, eine Tätigkeit an Bord des Schiffes anzunehmen.

Zwar wurden dem Schiff nun Treibstoff- und Lebensmittelversorgung sowie Lotsen- und andere Hafendienste verweigert, doch ließ es sich dadurch nicht aufhalten, da der Hafen von Hamina offensichtlich an der Aufrechterhaltung der Verbindung interessiert war.

Die Gewerkschaft konnte ihrerseits nicht hinnehmen, daß der Hafen gemeinsame Sache mit Reedern machte, die ihren grundlegenden Verpflichtungen gegenüber ihren Beschäftigten nicht nachkamen. Der Angelegenheit wurde so große Bedeutung beigemessen, daß sie auf einer Vorstandssitzung der mächtigen Föderation finnischer Transportarbeitergewerkschaften am 3. Mai zur Sprache kam.

Der Vorstand vertrat die Auffassung, daß die Haltung des Hafens lediglich die Reeder in ihrer Entschlossenheit bestärken könne, keinen Vertrag für das Schiff zu unterzeichnen, und er nur durch scharfe Sanktionen dazu bewegt werden könne, sich an die Regeln zu halten.

Die Föderation kündigte daher an, daß die von den Seeleutegewerkschaften verhängte Blockade am nächsten Tag auf den ganzen Hafen ausgedehnt werden würde - ein äußerst ernstzunehmender Schritt, der Maßnahmen von seiten aller zwölf in der Föderation zusammengeschlossenen Gewerkschaften bedeutet hätte. Diese Drohung reichte aus, um den Hafen zum Einlenken zu bewegen. Um seinen Betrieb nicht völlig einstellen zu müssen, sagte er zu, keine Hafendienste für die *Orion* bereitzustellen und dem Unternehmen den Zugang zum Fahrgastterminal sowie dem Zollbereich zu verweigern.

Doch so leicht ließen sich die Reeder nicht abschrecken. Sie umgingen die Hür-

de, indem sie die Zollformalitäten nicht in der Zollabfertigungshalle, sondern auf dem Kai abwickeln ließen.

Die Blockade von Hamina begann schließlich am 10. Mai um 10.00 Uhr, nachdem der Hafen der *Orion* erneut die Einfahrt gestattet hatte. Bis zum 15. Mai konnte kein Schiff Hamina - den größten Hafen des Landes - anlaufen oder verlassen. Schließlich kam die Hafenverwaltung zur Einsicht und schlug Schlichtungsgespräche über den Fall *Orion* vor.

Dieses Gesprächsangebot wurde von der Gewerkschaftsföderation unverzüglich aufgegriffen, und am 18. Mai konnte eine befriedigende Einigung erzielt werden, so daß der für den 19. Mai angedrohte Streik in der gesamten Passagier- und Frachtabfertigung aller finnischen Häfen abgesagt werden konnte. Im Rahmen der Einigung wurde für die 24köpfige Besatzung der *Orion* inzwischen ein sogenannter "Kombinationsvertrag" mit Elementen sowohl des ITF- als auch des finnischen Kollektivvertrages abgeschlossen. Die Besatzung der *Orion* ist mit ihren neuen Heuern natürlich sehr zufrieden. Als das Schiff in diesem Jahr zum ersten Mal in Hamina festmachte, wurde dem Verpflegungspersonal an Bord eine monatliche Grundbezahlung von 350 US-Dollar plus 150 Dollar Überstundenbezahlung ausgezahlt, d. h. weniger als die Hälfte dessen, auf das es unter einem ITF-Vertrag Anspruch gehabt hätte.

Die finnische Presse und örtliche Fernsehstationen in Finnland berichteten über die *Orion*-Affäre, die jedem Reeder, der die Häfen dieses Landes benutzt und sich mit dem Gedanken trägt, seine Besatzung ähnlich großzügig zu behandeln, als mahnendes Beispiel dienen sollte.

ANGRIFF AUF STREIKRECHT PERUANISCHER SEELEUTE

Anfang dieses Jahres traten 26 Offiziere und Mannschaftsdienstgrade an Bord der *Lima II* des größten privatwirtschaftlichen Schifffahrtsunternehmens Perus im belgischen Hafen von Antwerpen in Streik, um gegen niedrige Heuern, diskriminierende Bezahlung und schlechte Bedingungen an Bord des Schiffes zu protestieren.

Sie nahmen ihre Arbeit jedoch wieder auf, als sie dazu vom peruanischen Arbeitsministerium aufgefordert wurden. Damit, so dachten sie, sei die Angelegenheit erledigt. Sie hatten nicht damit gerechnet, daß sie für die Ausübung des in Artikel 55 der peruanischen Verfassung garantier-

ten und auch in den Bestimmungen der peruanischen Handelsmarine festgeschriebenen Streikrechts zur Rechenschaft gezogen würden.

Doch genau dies geschah. Kapitän Don Carlos Cobos Vargas wurde im Auftrag der peruanischen Marine und auf Kosten des Unternehmens nach Belgien entsandt. Auf seinen Befehl wurde die Besatzung von Bord genommen und nach Hause geschickt.

Die peruanischen Gewerkschaften, die die Offiziere und Mannschaftsdienstgrade in der Handelsmarine vertreten, protestierten öffentlich aufs schärfste gegen die

Machtüberschreitung von seiten der Schifffahrtsbehörden des Landes durch ihr Eingreifen in einen Arbeitskonflikt, der nicht in ihren Zuständigkeitsbereich fällt.

Die Marine hat das Recht, auf einem zur Handelsflotte des Landes gehörenden Schiff als Ordnungsmacht einzugreifen. Dieses Recht beschränkt sich allerdings auf Fälle schwerer Unruhen an Bord. Im vorliegenden Fall konnte davon jedoch nicht die Rede sein. Das Eingreifen der Marine erscheint noch weniger gerechtfertigt, da der Konflikt, wenn auch vielleicht nicht endgültig beigelegt, so doch zumindest beendet worden war.

BILLIGFLAGGENSTATUS FÜR PHILIPPINEN NÄHERGERÜCKT

Der Fair-Practices-Ausschuß - das mit der Überwachung der ITF-Kampagne gegen die Billigflaggenschiffahrt betraute gemeinsame Gremium der Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften - trat vom 24. bis zum 26. Mai in London zu seiner alljährlichen Sitzung zusammen.

Die Weltschiffahrtswirtschaft leidet weiterhin unter der Zunahme der unternormigen Billigflaggenschiffahrt und der damit zwangsläufig verbundenen Ausbeutung der auf diesen Schiffen beschäftigten Seeleute.

Die Schiffahrt ist ein sich rasch wandelnder, internationaler Wirtschaftsbereich, und der FPC verwendet daher einen Großteil seiner Zeit während seiner alljährlichen Sitzungen auf die Anpassung und Verfeinerung seiner Politik vor dem Hintergrund der weltweiten Entwicklung.

Die Teilnehmer der Sitzung nahmen zwei neue Register in das Verzeichnis der Billigflaggenländer auf. Auf Antrag der angeschlossenen Gewerkschaften aus den USA wurde das Register der Marshallinseln zur Billigflagge erklärt. Zur Diskussion stand ebenfalls das Register Burmas, das in jüngster Zeit offensichtlich eine Reihe von Schiffen deutscher Reeder aufgenommen hat. Die Delegierten verzichteten jedoch darauf, sofort eine Entscheidung zu treffen, sondern verwiesen die Frage nach dem Status des Registers an den Unterausschuß des FPC, um zuvor weitere Informationen über Zahl und Art der in dem Register verzeichneten Schiffe sammeln zu können.

Zahlreiche unter philippinischer Flagge fahrende Schiffe werden von nun an als Billigflaggenschiffe behandelt. Dies ist das Ergebnis einer Überprüfung des dortigen Systems der Bareboat-Charter-Registrierung. Der FPC befand, daß durch die Zulassung von im Besitz ausländischer Reeder befindlichen und von ausländischen Reedern kontrollierten Schiffen zur Registrierung unter philippinischer Flagge diesen sämtliche Vorzüge von Billigflaggen-einrichtungen gewährt würden, ohne daß sie von den Nachteilen in Form von Maßnahmen seitens der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften betroffen sind. Der FPC beschloß daher, daß alle mit einem Bareboat-Charter unter philippinischer Flagge fahrenden Schiffe mit Doppelregistrierung als Billigflaggenschiffe zu behandeln seien, während über alle anderen unter philippinischer Flagge fahrenden Schiffe von Fall zu Fall auf der Grundlage der für sie vorliegenden Informationen über die eigentliche Eigentümerschaft und Kontrolle entschieden werde. Unter Bareboat-Charter fahrende Schiffe ausländischer Reeder mit philippinischer Flagge werden von den ITF-Mitgliedsgewerkschaften als Billigflaggenschiffe behandelt.

Traditionelle Schiffsregister benutzen zunehmend die Einrichtung von "Zweit-

registern" als Mittel, um ihre Schiffe unter einer Art von Nationalflagge zu halten.

Das Dänische Internationale Schiffsregister (DIS) wurde Anfang dieses Jahres eingerichtet. Die gesamte dänische Flotte wurde diesem Zweitregister unterstellt, wodurch alle bestehenden Kollektivverträge für dänische Seeleute nichtig wurden. Der Vorsitzende der Seeleutesektion, K. Mols Sorensen, teilte den versammelten Delegierten mit, daß sich die dänischen Gewerkschaften um Aushandlung eines Vertrages für im DIS verzeichnete Schiffe bemühen. Die dänischen Gewerkschaften baten den FPC um die Vollmacht, das DIS zu einem Billigflaggenregister erklären zu können, falls bei diesen Gesprächen keine befriedigende vertragliche Regelung gefunden werden könne. Der Ausschuß kam dieser Bitte nach.

Auch das bundesdeutsche Zweitregister

(GIS) trat vor kurzem in Kraft. Die bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), in der auch die Seeleute organisiert sind, läßt überprüfen, ob das neue Register mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Gleichzeitig versucht auch sie, Kollektivverträge für dem GIS unterstellte Schiffe abzuschließen. Wie auch im Falle des DIS hat die Gewerkschaft das Recht, das GIS zur Billigflagge zu erklären, falls diese Verhandlungen scheitern.

Der FPC verabschiedete eine Politik hinsichtlich der Definition der nutznießenden Eigentümerschaft sowie der Verfahren für die Prüfung der eigentlichen Kontrolle über Schiffe. Gewerkschaftspolitische Erklärungen zur Beschäftigung ausländischer Seeleute sowie zum Problem der Bemannungen aus Ostblockländern wurden ebenfalls verabschiedet.

VOLLE UNTERSTÜTZUNG DER ITF FÜR MITGLIEDERWERBEKAMPAGNE DER SOLIDARNOSC

Die Wiedermehrzulassung der Gewerkschaft Solidarnosc in Polen könnte neue Hoffnung für polnische Seeleute bedeuten.

In den vergangenen Jahren waren die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zunehmend beunruhigt über die von der polnischen Regierung für die Arbeit auf Billigflaggschiffen bereitgestellten Billigbemannungen. Die offizielle polnische Seeleute-"Gewerkschaft", die polnische Regierung und Bemannungsagenturen wie z. B. "PolSERVICE" arbeiten Hand in Hand, wenn es darum geht, dafür zu sorgen, daß polnischen Staatsbürgern auf Billigflaggschiffen niedrige Heuern ausgezahlt und ihnen ihre Grundrechte vorenthalten werden. Polnische Seeleute werden teilweise zur Unterzeichnung der berüchtigten "Loyalitätserklärung" gezwungen, in der sie sich verpflichten, nicht mit der ITF in Kontakt zu treten und, falls sie aufgrund eines Eingreifens der ITF höhere Heuern ausgezahlt bekommen, diese an die Regierung zurückzuzahlen.

Das eigentliche Problem besteht darin, daß polnischen Seeleuten das Recht auf echte gewerkschaftliche Vertretung verweigert wird. Die ITF lehnt konsequent jeden Kontakt zu den "offiziellen" Gewerkschaften ab, da es sich bei ihnen um nichts anderes als Unterabteilungen von Ministerien handelt. Durch die Wiedermehrzulassung der Solidarnosc sowie ihren bemerkenswerten Wahlerfolg hat sich die Lage jedoch nun grundlegend geändert.

In jüngster Zeit gab es eine Reihe von Kontakten zwischen der ITF und Solidarnosc, um über mögliche Zusammenarbeit insbesondere im Bereich der Seeschiffahrt zu diskutieren. Generalsekretär Harold Lewis traf Anfang Juni in Genf den internationalen Sekretär der Solidarnosc, Bogdan Lis, und sicherte ihm die volle Unterstützung der ITF bei der Organisierungstätigkeit in den verschiedenen Bereichen der Verkehrswirtschaft zu. Insbesondere machte er deutlich, daß die ITF alles in ihrer Kraft stehende tun werde, um bei der Schaffung einer echten Gewerkschaftsvertretung für polnische Seeleute auf unter Nationalflagge ebenso wie auf unter Billigflagge fahrenden Schiffen behilflich zu sein. Die Gespräche wurden in der darauffolgenden Woche in London mit einem Vertreter der neugegründeten Seeleuteabteilung der Solidarnosc fortgesetzt. Auch Diskussionen zwischen dem Solidarnosc-Büro in Stockholm und der schwedischen Seeleutegewerkschaft über die Einrichtung einer Reihe von Ausbildungslehrgängen für die Mitgliederwerbung unter Seeleuten und Hafentarbeitern wurden fortgesetzt. Wichtigstes Ziel ist es, PolSERVICE und den offiziellen "Gewerkschaften" die Kontrolle über die Bereitstellung von Billigflaggenbemannungen zu entreißen. Ein weiteres Ziel besteht darin, Solidarnosc dazu zu bewegen, sich für die Rechte polnischer Seeleute einzusetzen, die erwägen, sich über unternormige Heuern und Bedingungen zu beschweren, wenn ITF-Mitgliedsgewerkschaften in ausländischen Häfen Kontakt zu ihnen aufnehmen.

Luxemburg-Flagge: Probleme in letzter Minute

Im Juni wurden die lang erwarteten Pläne für die Zukunft der französischen Handelsflotte bekanntgegeben. Daneben erreichten uns Nachrichten über Probleme mit der luxemburgischen Flagge und über die Eröffnung eines weiteren offenen Registers, diesmal in Mauritius.

Umfangreiche staatliche Subventionen in Höhe von 506 Mio. Francs (83,3 Mio. US-Dollar) pro Jahr im Laufe der nächsten vier oder fünf Jahre sind in den seit langem erwarteten Plänen für die französische Handelsflotte vorgesehen, die Anfang dieses Monats endlich veröffentlicht wurden. Die Pläne sehen Investitionshilfen in Höhe von insgesamt 250 Mio. Francs für die reguläre Schifffahrt einschließlich des Fährverkehrs über den Ärmelkanal und nach Korsika sowie für die auf Kerguelen registrierten Schiffe vor. Der Autor des Berichts, stellvertretender Sozialistenführer Jean-Yves Le Drian plädiert für eine Ausweitung des Kerguelen-Registers auf Tanker und möglicherweise Trampschiffe, wobei die Tanker ihre ursprünglichen französischen Besatzungen beibehalten und die nach Kerguelen transferierten Trampschiffe zu mindestens 35-40 % mit französischen Seeleuten bemannt sein müssen. Le Drian schlägt darüber hinaus Steuerbefreiungen für Schiffe und Besatzungen sowie eine Steuerbefreiung für den Transfer von Schiffen vor. Eine Entscheidung der Regierung über diese Vorschläge wird für Juli erwartet.

Die indische Regierung hat einen gemeinsamen Ausschuss eingerichtet, der die schwierige Frage der Beschäftigung indischer Offiziere auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffe überprüfen soll. Bis zur Vorlage des Ausschussberichts wird sie ihre Staatsbürger nach eigenen Angaben nicht an der Aufnahme derartiger Tätigkeiten hindern. Dem Ausschuss gehören jeweils zwei Vertreter inländischer und ausländischer Reeder sowie zwei Gewerkschaftsmitglieder an. Den Vorsitz führt NUSI-Generalsekretär Leo Barnes. Barnes ist der Meinung, daß es Indien leichter fallen würde, seine Seeleute zu halten, wenn es Seeleuten auf unter indischer Flagge fahrenden Schiffen eine Einkommenssteuerbefreiung gewähren oder zumindest ausreichende Anreize bieten würde, um die Beschäftigung auf unter indischer Flagge fahrenden Schiffen attraktiver zu machen. Seine Gewerkschaft werde sich einer Beschränkung der Beschäftigungsmöglichkeiten auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen so lange widersetzen, bis feste Zusagen in der Frage der Arbeitsplatzsicherheit vorliegen (einen ausführlichen Bericht veröffentlichten wir in den

ITF-Nachrichten März 1988).

Die Beunruhigung über den Einsatz ausländischer Seeleute im neuen japanischen Kreuzfahrtgeschäft hat seit der Entscheidung der Showa Line, auf ihrem gerade in Dienst gestellten, unter japanischer Flagge fahrenden Schiff *Oceanic Grace* neun Ausländer zu beschäftigen, weiter zugenommen. Die JSU gab ihre Zustimmung zur Besetzung der Arbeitsplätze mit ausländischen Staatsbürgern, da keine entsprechend ausgebildeten japanischen See-

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



leute zur Verfügung stehen. Sie erhielt jedoch gleichzeitig eine Zusage von Seiten der Showa Line, daß japanische Seeleute ausgebildet würden, um die Arbeitsplätze zu übernehmen. In der Zwischenzeit besteht die Gewerkschaft nachdrücklich darauf, daß die Arbeitsbedingungen japanischer Seeleute durch den Einsatz ausländischer Staatsbürger nicht untergraben werden dürfen. Sie verlangt außerdem, daß Ausländern die gleichen Rechte zugestanden werden wie japanischen Seeleuten, und daß sie über angemessene Befähigungsnachweise verfügen müssen.

Der Zeitplan für die Einrichtung einer luxemburgischen Flagge - die der Gründung des GIS in der benachbarten Bundesrepublik Deutschland eigentlich auf dem Fuße folgen sollte - wurde durch die jüngsten Parlamentswahlen im Großherzogtum durcheinandergebracht. Befürchtungen der Regierung hinsichtlich der Auswirkungen jüngster Schiffsunglücke für die neue Flagge hatten zur Folge, daß das Gesetz die letzten parlamentarischen Hürden nicht rechtzeitig nehmen konnte. Aufgrund der Verfassung muß der Gesetzgebungsprozeß nun wieder von vorne anfangen. Belgische Reeder, die eigentlichen Antriebsmotoren für die Pläne, waren über die Verzögerung so verärgert, daß sie nun damit drohen, sich eine andere Flagge - möglicherweise außerhalb der EG - zu suchen, falls bis zum Herbst keine Fortschritte erzielt werden. Aller im Lande offensichtlich im Umlauf befindlicher gegenteiliger Gerüchte zum Trotz hat der mangelnde Fortschritt bei der Verabschiedung des Re-

gisters nichts mit der Billigflaggenkampagne der ITF zu tun. Der Fair-Practices-Ausschuss bestätigte auf seiner Sitzung 1989 erneut den im vergangenen Jahr in Rotterdam gefaßten Beschluß, Luxemburg im Zusammenhang mit Schiffen belgischer Reeder nicht als Billigflagge, sondern als "Zweitregister" zu behandeln.

Die im indischen Ozean gelegene Insel Mauritius wird ihr Register für ausländische Reeder öffnen und erwartet noch vor Ende dieses Jahres den Einzug der ersten Schiffe. Bei der Vorstellung des Haushaltsplanes 1989/90 im Parlament kündigte der Finanzminister von Mauritius diesen Schritt mit dem Hinweis darauf an, daß das Schifffahrtsgesetz von 1986, in dessen Rahmen das Register eingerichtet wird, demnächst in Kraft treten werde. Den Reedern wird der inzwischen allgemein übliche Anreiz der Befreiung von der Einkommenssteuer gewährt, und auch die Seeleute auf unter Mauritius-Flagge fahrenden Schiffen kommen in den Genuß gewisser Steuervorteile. Augenblicklich sind in Mauritius nur vier oder fünf Schiffe ausländischer Reeder registriert, die alle unter Bareboat-Charter an örtliche Agenturen verchartert sind. Die Insel ist nun auf der Suche nach einem Leiter ihrer neugeschaffenen Schifffahrtssicherheitsbehörde.

Das staatliche Schifffahrtsunternehmen der Philippinen soll privatisiert werden - gegen den Wunsch seiner Unternehmensleitung ebenso wie der auf seinen Schiffen beschäftigten Seeleute. Der Direktor des Unternehmens ist über den Beschluß zum Verkauf der National Shipping Corporation so verärgert, daß er kündigen und nach Vollzug der Privatisierung sein eigenes Unternehmen gründen will. Die Organisationsstruktur der National Shipping Corporation wurde bereits gestrafft, so daß das Unternehmen nun ebenso effizient wie rentabel arbeitet. Seine drei Containerschiffe sind im 14-tägigen Transpazifik-Verkehr eingesetzt und konnten sich trotz des Wettbewerbs von solchen Unternehmensgiganten wie Evergreen und Sea-Land einen 40%igen Marktanteil an den Containerfrachtexporten an die Westküste der Vereinigten Staaten sichern. Die von dem Unternehmen angebotenen äußerst wettbewerbsfähigen Frachtraten haben sich als äußerst attraktiv für die Verloader erwiesen, und die Tatsache, daß es im Direktverkehr ohne Umladen tätig ist, hat ihm treue Kunden eingebracht. Ein früherer Versuch, das Unternehmen zu verkaufen, scheiterte im vergangenen September, weil sich nur ein Kaufinteressent fand und nach den Bestimmungen für die Privatisierung mindestens zwei Angebote vorliegen müssen.

MANAGER VON TOWNSEND THORESEN WEGEN TOTSCHLAGS ANGEKLAGT

Mehr als zwei Jahre nach dem tragischen Untergang der *Herald of Free Enterprise* vor Zeebrügge, bei dem knapp 200 Menschen ums Leben kamen (vergl. ITF-Nachrichten März 1987), sollen drei ehemalige Direktoren von Townsend Thoresen in einem bisher in der britischen Rechtsgeschichte einmaligen Fall wegen von einem Unternehmen verübten Totschlags vor Gericht gebracht werden.

Die Anklagen basieren auf der Entscheidung der Geschworenen bei der 6wöchigen Untersuchung der Todesursachen der Opfer des Untergangs der *Herald of Free Enterprise*, die auf gesetzeswidrige Tötung erkannt hatten. Der Untersuchungsrichter gab die Akte an die Staatsanwaltschaft weiter, die eine polizeiliche Untersuchung anordnete. Nach Überprüfung der Akte entschloß sich die Staatsanwaltschaft nun zur Einleitung eines strafrechtlichen Verfahrens.

In der öffentlichen Untersuchungskommission unter Vorsitz von Richter Sheen, die sich mit der Tragödie befaßte, wurde die Nachlässigkeit der Unternehmensleitung von Townsend Thoresen im Hinblick auf die Arbeitsorganisation der Offiziere scharf kritisiert. Das Unternehmen wurde beschuldigt, auf jeder Ebene seiner Unternehmensstruktur vom "Bazillus der Nachlässigkeit" infiziert zu sein - eine Formulierung, an die man sich sicherlich lange erinnern wird. Die Tatsache, daß die Unternehmensleitung an Land es versäumt habe, angemessene und klare Anweisungen zu geben, habe wesentlich dazu beigetragen, daß es zu der Katastrophe kommen konnte.

Die in diesem Monat getroffene Entscheidung, ein Gerichtsverfahren gegen die drei ehemaligen Direktoren einzuleiten (sie müssen am 1. August vor einem Gericht in der Londoner Innenstadt erscheinen), be-

deutet, daß die Staatsanwaltschaft den Direktoren zumindest einen Teil der Verantwortung für das Unglück zuweist.

Die britischen Schifffahrtsgewerkschaften vertraten von Anfang an die Auffassung, daß die eigentliche Ursache für die katastrophale Kette von Ereignissen, die schließlich zum Kentern des Schiffes führte, bei der Unternehmensleitung von Townsend Thoresen und ihrer fehlerhaften und unzureichenden Betriebsstrategie zu suchen sei, die Gewinnen Vorrang vor der Sicherheit einräumte.

Während die Gewerkschaften ein Verfahren gegen die Spitzenkräfte in der Unternehmensleitung von Townsend Thoresen eindeutig befürworteten, bedauern sie zutiefst, daß auch gegen den Kapitän und zwei Besatzungsmitglieder der *Herald of Free Enterprise* Anklage erhoben werden soll. Gleichzeitig mit den Direktoren wurden auch der Schiffsführer, Kapitän David Lewry, der erste Offizier Leslie Sabel und der Bootsmannsmaat Marc Stanley vorgeladen, die nicht dafür gesorgt hatten, daß die Ladetüren des Schiffes geschlossen waren, bevor es auslief. Auch gegen den bei Townsend Thoresen angestellten ersten Kapitän John Kirby, dessen Aufgabe es war, die Fährtkapitäne des Unternehmens zu überwachen, der sich aber selbst nicht an Bord der *Herald of Free Enterprise* befand, wird Anklage erhoben.

Die Gewerkschaften weisen darauf hin, daß die drei Besatzungsmitglieder während der vergangenen zwei Jahre aufgrund zahlreicher Presse- und Fernsehberichte über die Tragödie bereits ein "öffentliches Gerichtsverfahren" durchgemacht haben. Ihrer Meinung nach wäre der Gerechtigkeit durch eine Verurteilung zu lebenslanger Haft wenig gedient, die ihnen droht, falls sie für schuldig befunden werden.

Der designierte Generalsekretär der

NUMAST, John Newman, erklärt, daß ein Gerichtsverfahren gegen seine Mitglieder in keiner Weise zur Verbesserung der Schifffahrtssicherheit beitragen kann und "ein Herausgreifen von Einzelpersonen" einen beunruhigenden Präzedenzfall für alle Arbeitnehmer darstellen würde.

Die eigentliche Bedeutung des vorliegenden Falles liegt darin, daß erstmals die rechtliche Verantwortlichkeit der landgestützten Unternehmensleitung eines Schifffahrtsunternehmens für die Sicherheitsverfahren, die von dem an Bord befindlichen Personal ohne Gefahr für die Sicherheit des Schiffes befolgt werden können, anerkannt wird. Dies hat weitreichende Auswirkungen auf andere Bereiche der Verkehrswirtschaft (insbesondere den Luftverkehr), in denen Beschäftigte durch Einhaltung der vom Unternehmen vorgegebenen Regeln genau die Umstände herbeiführen könnten, die unweigerlich in die Katastrophe führen würden.

Das geplante Verfahren stellt eine deutliche Aufforderung an andere Unternehmen dar, Sicherheitsfragen größere Aufmerksamkeit zu schenken. Das wichtigste Ergebnis eines solchen Verfahrens könnte durchaus darin bestehen, daß Verkehrsunternehmen, denen ihre Gewinne traditionell wichtiger sind als die Sicherheit, aufgerüttelt werden.

Die durch das Verfahren erweckte Aufmerksamkeit sollte das Bewußtsein der Öffentlichkeit über die wichtige Rolle des an Bord befindlichen Personals für die Sicherheit eines Schiffes schärfen. Die ITF ist der Hoffnung, daß es die Unternehmensleitungen von Schifffahrtsunternehmen dazu bewegen kann, ihr zu See fahrendes Personal mit größerem Respekt zu behandeln und seine wertvollen Erfahrungen zu nutzen, indem sie es stärker in die Betriebsabläufe miteinbeziehen.

DIE SCHWEDISCHE FLOTTE - EINE ERFOLGSSTORY

Während andere traditionelle Schifffahrtsregister ihre Schiffe an Billigflaggen verlieren oder im Rahmen ihrer Zweitregister billigflaggenähnliche Bedingungen anbieten, kann die unter schwedischer Nationalflagge fahrende Flotte einen Zuwachs verzeichnen.

Anstatt dem allgemeinen Trend zu folgen, weigerte sich Schweden, ein Zweitregister einzurichten. Statt dessen (wir berichteten darüber in früheren Ausgaben der ITF-Nachrichten), verabschiedete die schwedische Regierung auf Drängen der der ITF angeschlossenen schwedischen Seeleutegewerkschaft (SSU) ein weitreichendes Finanzpaket, um die Wettbewerbsfähigkeit der echten Nationalflaggenflotte zu stärken.

In der Zeit vom 15. Dezember 1988 bis zum 30. April 1989 konnte das schwedische Register 24 neue Schiffe mit einer Gesamttonnage von 218.448 BRT verzeichnen. Während des gleichen Zeitraums wurden 12 Schiffe an andere Länder verkauft oder einem anderen Register unterstellt.

Insgesamt bedeutet dies, daß die schwedische Flotte einen Zuwachs um 12 Schiffe und 76.941 BRT verzeichnen konnte. Dieser Zuwachs ist direkt auf die Verabschiedung positiver Hilfsmaßnahmen für die Schifffahrt durch die schwedische Regierung zurückzuführen. Eines der 12 Schiffe, die das Register verließen, wurde - mit einer teureren US-Bemannung - auf das US-Register übertragen, da es im Verkehr zwischen US-Häfen eingesetzt werden soll und hierzu aufgrund der Bestimmungen des "Jones Act" der US-Flagge unterstellt werden mußte.

Bei einem weiteren Schiff handelt es sich um eine mobile Offshore-Plattform, auf der niemals eine schwedische Bemannung beschäftigt war. Zwei weitere Schiffe waren überalterte Fähren, die verschrotet und durch modernere Schiffe ersetzt wurden.

Zwei der Schiffe, die das schwedische Register verließen - die *Saxen* und die *Diani* - waren schlecht geführte Schiffe in miserablen Zustand, denen von den schwedischen Behörden umfangreiche Reparaturen zur Auflage gemacht worden waren, Schiffe, die nach Auffassung der SSU sowieso nicht in dem Register geführt werden sollten.

Schwedens Beispiel sollte die Schifffahrtsverwaltungen in anderen Ländern daran erinnern, daß die Einrichtung von Zweitregistern und die Absenkung der Normen nicht den einzigen Weg zur Rettung der Nationalflotte darstellen.

ALLWÖCHENTLICHE STREIKS BRINGEN BRITISH RAIL ZUM STILLSTAND

Mit breiter Unterstützung der Reisenden, die zunehmend unzufrieden sind über den schlechten Service auf Großbritanniens immer schlechter werdendem Eisenbahnnetz, intensivierten die beiden größten britischen Eisenbahnergewerkschaften in jüngster Zeit ihre Arbeitskämpfmaßnahmen, mit denen sie ihren Lohnforderungen Nachdruck verleihen und den Versuchen des Eisenbahnunternehmens British Rail, den landesweiten Kollektivverhandlungsmechanismus zu zerstören, entgegenwirken wollen.

Das in der NUR organisierte Zugbegleit- und Bahnhofspersonal legte in drei aufeinanderfolgenden Wochen im Juni und Juli jeweils mittwochs für 24 Stunden die Arbeit nieder - diese Streikserie soll auf unbegrenzte Zeit fortgesetzt werden. Die in der Gewerkschaft ASLEF organisierten Lokführer sprachen sich Anfang Juli in einer Urabstimmung für einen zeitlich unbegrenzten Überstundenstreik sowie die Verweigerung des Dienstes an Ruhetagen aus. ASLEF- und NUR-Mitglieder streiken auch auf der Londoner U-Bahn. Hierbei handelt es sich zwar um einen eigenständigen Arbeitskonflikt, der aber zeitlich mit den Eisenbahnstreiks abgestimmt wurde, um größtmögliche Wirkung zu erzielen. Auch mit einer Streikserie der Busfahrer und des Wartungspersonals der Busse mußten sich die Pendler in London abfinden.

Im Mittelpunkt des Eisenbahnstreiks stehen zwei Fragen: einmal wurde den Gewerkschaftsmitgliedern eine von den Gewerkschaften als unzureichend abgelehnte 7%ige Lohnerhöhung aufgezwungen. Gleichzeitig versucht British Rail (BR), die landesweiten Lohnverhandlungsmechanismen abzuschaffen. Das weit unter der augenblicklichen Inflationsrate liegende Lohnangebot ist für die Eisenbahner, deren Grundlöhne zu den niedrigsten im Lande gehören, unannehmbar. Bei dem Angriff auf die landesweiten Verhandlungsstrukturen handelt es sich eindeutig um den Versuch, den Einfluß der Eisenbahnergewerkschaften zu schwächen. Am 12. Juni sprachen sich die 75.000 Mitglieder bei British Rail mit 34.988 zu 15.762 Stimmen für einen Überstundenstreik und mit 29.675 zu 20.704 Stimmen für 24-Stunden-Streiks aus.

Wie dies inzwischen bei Arbeitskonflikten in Großbritannien üblich zu sein scheint, gab British Rail seine Absicht bekannt, die NUR vor Gericht zu bringen. Etwas ungewöhnlicher war es schon, daß die Unternehmensleitung diese Ankündigung bereits knapp 40 Minuten nach Aufnahme von Gesprächen über eine mögliche Beilegung des Konflikts im Rahmen des unabhängigen Schlichtungsgremiums ACAS wahrnahm. Dabei stützten sich

die Arbeitgeber auf das Argument, daß etwa 200 der 75.000 Gewerkschaftsmitglieder die Urabstimmungsformulare offensichtlich nicht rechtzeitig erhalten hatten. Am 18. Juni weigerte sich das Oberste Gericht, die von British Rail beantragte einstweilige Verfügung, die den Streik untersagte hätte, zu erlassen. Diese Entscheidung wurde später vom Berufungsgericht bestätigt.

Auch ein von zwei NUR-Mitgliedern mit Unterstützung des vor kurzem von der Regierung eingesetzten "Kommissars für die Rechte der Gewerkschaftsmitglieder" unternommener Versuch, den Streik zu unterbinden, wurde vom Obersten Gericht zurückgewiesen.

Nach der Bekanntgabe eines Jahresgewinns in Höhe von 304 Mio. Pfund durch BR forderte NUR-Generalsekretär Jimmy Knapp die Beteiligung der Eisenbahner an den von ihnen erwirtschafteten Gewinnen. Er nutzte die Gelegenheit auch zu dem

AB 1999 40-TONNER AUCH AUF BRITISCHEN STRASSEN

Ein Zugeständnis der Verkehrsminister der Europäischen Gemeinschaft ermöglicht es der britischen Regierung, 40-Tonnen-Lkw noch bis 1999 den Zugang zu britischen Straßen zu verwehren.

Ursprünglich sollte die in Großbritannien augenblicklich geltende Gewichtsbeschränkung von 38 Tonnen bereits 1996 aufgehoben werden. Die meisten anderen Mitgliedsstaaten akzeptierten die Einführung des neuen Gewichtslimits bereits für 1993.

Hohen britischen Regierungsbeamten gelang es jedoch nun in hartnäckiger Arbeit, die übrigen Mitgliedsstaaten und die Kommission davon zu überzeugen, daß der hierfür erforderliche Ausbau der Hauptverbindungsstraßen mindestens 10, bei kleineren Straßen sogar 15 Jahre in Anspruch nehmen wird. Sie hielten außerdem an ihren Schätzungen fest, daß 10.500 Brücken verstärkt werden müssen - nicht 4.000, wie es in einer im Auftrag der Kommission durchgeführten Studie heißt.

Die Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 700 Mio. Pfund werden aus öffentlichen Mitteln finanziert. Im Gegensatz dazu wird erwartet, daß Irland einen Zuschuß in Höhe von 100 Mio. irischen Pfund (85 Mio. Pfund Sterling) aus dem EG-Strukturfonds beantragen wird.

Hinweis, daß BR seinen Kunden weiterhin Fahrpreiserhöhungen zumute. Die erheblichen Gewinne (größtenteils auf den Verkauf von Bahneigentum zurückzuführen) und der Versuch, die Gewerkschaften zu "zähmen", sind ganz klar Teil einer Strategie, das Unternehmen im Vorfeld einer Ganz- oder Teilprivatisierung, die die konservative Regierung den Investoren der Londoner Finanzwelt schon vor einiger Zeit versprochen hat, zu "mästen".

Busfahrer in London führten ebenfalls 24stündige Blitzstreiks durch, um eine 14%ige Lohnerhöhung durchzusetzen. Das Londoner kommunale Busunternehmen London Regional Transport legte anfänglich ein Angebot von 8,1 % vor. Gespräche bei ACAS erbrachten eine Anhebung des Angebots auf 9 %, was die Mitglieder nach Ansicht der Gewerkschaft TGWU akzeptieren sollten.

Die Regierung zeigt sich zunehmend beunruhigt über die neue Streikwelle. Die Machtübernahme durch Margaret Thatcher im Jahre 1979 wird im allgemeinen mit einer Streikserie im öffentlichen Dienst 1978 in Verbindung gebracht, die unter der Bezeichnung "Winter der Unzufriedenheit" in die Geschichte einging. In den vergangenen Jahren verwies Frau Thatcher immer wieder stolz darauf, daß es praktisch keine Streiks mehr gebe - in ihren Augen ein Erfolg ihrer Arbeitsgesetzgebung. Die verbreiteten Unmutsäußerungen der Arbeitnehmer in diesem Sommer kommen ihr daher äußerst ungelogen und setzen ihre öffentlich vertretene Politik der Nichteinmischung in Arbeitskonflikte einer harten Bewährungsprobe aus. Die Premierministerin hat ebenso wie verschiedene Mitglieder ihrer Regierung ihre gegen die Transportarbeitergewerkschaften gerichteten Drohungen und Beleidigungen verschärft. Es ist immer deutlicher zu erkennen, daß der Eisernen Lady nichts daran gelegen ist, "den Mitgliedern die Kontrolle über ihre Gewerkschaften zurückzugeben", sondern daß sie vielmehr einfach darauf aus ist, ein ordnungsgemäßes Funktionieren der Gewerkschaften unmöglich zu machen. Die einzigen Streiks, die von ihr oder ihrer Regierung befürwortet werden, sind völlig unwirksame Streiks.

Minister reagierten auf die jüngsten Streiks nicht nur mit der Androhung einer frühzeitigen Privatisierung der Eisenbahnen, sondern dachten auch öffentlich über die Möglichkeit eines völligen Verbots von Streiks in "wesentlichen öffentlichen Dienstleistungen" nach. Ein solcher Schritt, bei den Regierungen totalitärer Länder schon immer sehr beliebt, wäre etwas Neues in dem Land, das häufig als Wiege der demokratischen Gewerkschaftsbewegung angesehen wird.

MALAWI: LEBENSWICHTIGE VERBINDUNGSSTRECKE ZUM MEER WIEDERHERGESTELLT

Ein einsamer Zug war Anfang Juni auf der Strecke von der malawischen Grenze quer durch Mosambik zu der 600 km entfernt am Indischen Ozean gelegenen Hafenstadt Nacala unterwegs. Es war der erste Zug auf dieser Strecke seit knapp vier Jahren.

Die Leitung des Eisenbahnunternehmens und Hilfsorganisationen hoffen, daß Züge auf diesem "Nacala-Korridor" wieder ein gewohnter Anblick werden, wenn im nächsten Monat erst einmal die letzten Reparaturarbeiten in Angriff genommen wurden. Bis 1982 wickelte Malawi etwa 95 % seines gesamten Handels über die mosambikischen Häfen Nacala und Beira

ab. Wiederholte Sabotageakte der rechtsgerichteten Widerstandsorganisation in Mosambik (Renamo oder MNR) führten 1985 jedoch zur Schließung dieser beiden Hauptverkehrsverbindungen zum Meer. Seither muß Malawi Jahr für Jahr für immenshohe Transportkosten aufkommen, die sich im letzten Jahr auf mehr als 100 Mio. US-Dollar beliefen. Der Koordinierungsrat für die Entwicklung des südlichen Afrika (SADCC) begann im Jahre 1983 mit einem Projekt zur Wiederbelebung der Nacala-Strecke, das, wie der anfangs erwähnte Zug beweist, langsam aber sicher Fortschritte macht.

Nach Schätzungen der malawischen Eisenbahnen werden sich die Transportkosten des Landes, das nicht über einen eigenen Zugang zum Meer verfügt, um Zweidrittel reduzieren, wenn die Nacala-Strecke - voraussichtlich 1991 - voll betriebsbereit ist. Mindestens Dreiviertel aller Importe und Exporte des Landes könnten auf dieser Strecke befördert werden. Heute wird fast der gesamte Handel Malawis über Durban in Südafrika abgewickelt, wodurch sich die Transportwege im Vergleich zur Nacala-Strecke um das 4fache verlängert haben.

Auch andere dem SADCC angehörende Länder, die augenblicklich ebenfalls von Durban abhängig sind, werden von der Eröffnung der Nacala-Strecke profitieren. Ungeachtet wiederholter Renamo-Angriffe auf Nacala machen die Reparaturen gute Fortschritte.

Die Arbeiten wurden von Malawi und Mosambik sowie mit Spenden aus Kanada, Großbritannien, der EG, Frankreich, Italien und Portugal finanziert. Bis Ende 1988 stellten diese Länder 191 Mio. US-Dollar für das Nacala-Projekt zur Verfügung.

Das Projekt ist in drei Hauptbereiche unterteilt: an Ort und Stelle vollzogene Reparaturarbeiten an der Strecke, langfristige Wiederaufbauarbeiten - d. h. die völlige Wiederherstellung der Strecke - sowie Modernisierung der Hafeneinrichtungen von Nacala. Malawi Railways und ihr Gegenstück in Mosambik, Caminhos de Ferro de Mozambique Norte, stehen kurz vor dem Abschluß wichtiger Reparaturarbeiten vor Ort auf zwei Dritteln der Strecke von Nampula bis zur Grenze von Malawi.

Ein Konsortium italienischer und französischer Unternehmen beendete den Wiederaufbau des letzten Drittels der Strecke von Nacala nach Westen bis Nampula Anfang 1987. Arbeiten im Rahmen der zweiten Phase wurden im April 1988 nur 75 km westlich von Nampula eingestellt, nachdem mehrere Arbeiter und Soldaten bei Überfällen der Rebellen getötet worden waren. Mitarbeiter der Hilfsorganisationen erklärten, daß die Arbeiten im Juli wiederaufgenommen werden sollen.

Die Strecke wird von etwa 1.000 Mitgliedern der malawischen Streitkräfte - etwa ein Fünftel ihrer gesamten Stärke - sowie einer unbekannteren Zahl von mosambikischen Frelimo-Kämpfern bewacht. Malawi war früher beschuldigt worden, Renamo-Rebellen Unterschlupf zu gewähren. Die Zusammenarbeit mit Frelimo stellt, diplomatischen Kreisen zufolge, eine deutliche Wende dar und scheint bisher gut zu funktionieren.

Unser Dank geht an AIA/Melinda Ham, die die Veröffentlichung dieses Artikels möglich gemacht haben.

KRITIK AN SICHERHEIT BEI FRANZÖSISCHEN EISENBAHNEN

Eine Untersuchungskommission, die mit der Überprüfung der Sicherheitsverfahren beim französischen Eisenbahnunternehmen SNCF beauftragt war, übte scharfe Kritik am Führungsstil des Unternehmens. Der Vorsitzende der SNCF, Jacques Fournier, erläuterte die wichtigsten in dem Bericht der Kommission enthaltene Punkte. Sein Vorgänger war im Anschluß an eine Reihe schwerer Eisenbahnunfälle im vergangenen Jahr zurückgetreten.

Die der ITF angeschlossene FGTE-CFDT forderte eine umfassende Untersuchung, nachdem im Jahre 1988 57 Tote und 142 Verletzte auf den französischen Eisenbahnen zu beklagen waren. Die Gewerkschaften geben der Sparpolitik der SNCF die Schuld an der unglaublich hohen Unfallrate. Während in den vergangenen zwei Jahren 20.000 Arbeitsplätze abgebaut wurden, fiel die Sicherheit der Fahrgäste ganz offensichtlich finanziellen Überlegungen zum Opfer.

Die Untersuchungskommission bestand ausführenden Mitarbeitern der SNCF sowie unabhängigen Fachleuten. Ihre Kritik konzentrierte sich auf die Managementstruktur bei SNCF. Sie kam zu dem Schluß, daß das Sicherheitsniveau nicht verbessert werden kann, ohne den Eisenbahnern ein größeres Mitspracherecht bei allen Entscheidungen, insbesondere im Zusammenhang mit Sicherheitsvorkehrungen, zu gewähren.

Der Bericht weist nachdrücklich darauf hin, daß bei den Sicherheitsvorschriften unvermeidliches menschliches Versagen zu berücksichtigen ist. Die Verantwortung für Unfälle muß bei der Organisation insgesamt, nicht bei einzelnen Beschäftigten liegen. Man kann von den Mitarbeitern nicht erwarten, die Verantwortung für Unfälle zu übernehmen, die sich aufgrund ungeeigneter Sicherheitsvorschriften ereignen, an deren Erarbeitung sie nicht beteiligt waren.

Die Schlußfolgerungen des Berichts scheinen eindeutig zu sein. Doch eine größere Beteiligung der Arbeitnehmer würde eine grundlegende Änderung der Haltung eines Unternehmens voraussetzen, in dem noch immer eine beinahe militärische Hierarchie herrscht. Von den Mitarbeitern bei SNCF wurde schon immer erwartet, daß sie Entscheidungen ausführen, an denen sie nicht beteiligt waren.

Auch die Art und Weise, mit der die SNCF die Einführung neuer Technologien handhabte, kam unter Beschuß. Den psychologischen und sozialen Auswirkungen der technischen Neuerungen wurde wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Auch in diesem Bereich müssen die Entscheidungsverfahren dezentralisiert werden, wenn die Bedingungen für die Eisenbahner verbessert werden sollen.

Dies ist nicht das erste Mal, daß die Managementstruktur der SNCF kritisiert wird, doch ist zu erwarten, daß dieser Bericht weitreichende Auswirkungen hat. Über die Schlußfolgerungen dieses Berichts können sich die Spitzenkräfte bei der SNCF nicht so leicht hinwegsetzen wie in der Vergangenheit über von anderer Stelle geübte Kritik.

Die Gewerkschaften weisen schon seit langem auf die auch in dem Bericht angesprochenen Punkte hin, wurden jedoch stets ignoriert. Heute bedauern sie, daß die Unternehmensleitung nicht früher auf sie gehört habe. Sie hegen darüber hinaus Zweifel an der Bereitschaft der SNCF, echte Veränderungen durchzusetzen.

Ein Vertreter der CFDT stellte fest, daß das Unternehmen diesmal erstmals Kritik zugelassen habe. Er fügte hinzu: "Diese Selbstkritik spiegelt sich leider in der täglichen Praxis nicht wider."

ITF-GEWERKSCHAFTEN BEUNRUHIGT ÜBER ABBAU VON ARBEITSPLÄTZEN

Die alljährliche Sitzung der ITF-Hafenarbeitersektion fiel in diesem Jahr zusammen mit einer in dieser Weise noch nie dagewesenen weltweiten Welle von Angriffen auf Arbeitsplatzsicherheit und Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter.

Bester Maßstab für den Ernst der Lage war die Tatsache, daß der Sektionsvorsitzende John Connolly von der britischen TGWU an der Sitzung, die am 22. und 23. Mai in London stattfand, größtenteils nicht teilnehmen konnte, da seine Anwesenheit vor dem britischen Obersten Gerichtshof erforderlich war, wo die Hafenarbeitgeber versuchten, einen geplanten Streik der britischen Hafenarbeiter zu unterbinden.

In seiner Abwesenheit wurde die Sitzung vom Stellvertretenden Sektionsvorsitzenden Tas Bull von der australischen Waterside Workers Federation (WWF) geleitet. Doch auch er mußte sofort nach Ende der Sitzung abreisen, um sich mit den Problemen zu befassen, die sich in den australischen Häfen zusammenbrauen.

Neben den Krisen in Australien und Großbritannien wurden die Delegierten ferner über erhebliche Probleme in Indien, Italien, Neuseeland sowie Trinidad und Tobago unterrichtet.

Manohar Kotwal von der Transport and Dockworkers' Union in Bombay dankte den angeschlossenen Gewerkschaften und der ITF im Namen von 300.000 indischen Hafenarbeitern für ihre Unterstützung bei dem jüngsten erfolgreichen Streik in den indischen Häfen. Trotz dieses Erfolges, so sagte er, befürchtet die Gewerkschaft jedoch, daß die Inbetriebnahme eines neuen mit Hochtechnologie ausgerüsteten, automatisierten Containerhafens in Nhava-Sheva zum Abbau einer großen Anzahl von Arbeitsplätzen für indische Hafenarbeiter führen könnte. Die Kapazität des neuen Terminals würde alleine ausreichen, um alle Containerimporte Indiens umzuschlagen.

Aus Italien berichteten die Hafenarbeiter über anhaltende Streiks im Zusammenhang mit Plänen der Regierung für eine Umstrukturierung der Häfen, die es den Arbeitgebern erlauben würde, unqualifizierte Gelegenheitsarbeiter in den Häfen zu beschäftigen und zu unannehmba-

ren Veränderungen der Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter führen könnten.

In Neuseeland sehen sich die Hafenarbeiter einer ähnlichen Bedrohung wie in Großbritannien gegenüber. Die Regierung gab bekannt, daß das seit 50 Jahren bestehende Gesetz über die Einrichtung eines Hafenarbeiterregisters mit Wirkung vom 1. Oktober dieses Jahres außer Kraft gesetzt werden soll. Die Gewerkschaft verhandelt mit den Hafenarbeitgebern über einen neuen landesweiten Vertrag, der an die Stelle des Registers treten soll. Wenn sie keine Einigung erzielen können, bleibt der Gewerkschaft nach Angaben ihres Generalsekretärs Sam Jennings keine andere Wahl, als "die neuseeländischen Häfen dicht zu machen".

In Trinidad und Tobago führte ein umfangreiches Rationalisierungsprogramm der Regierung zum Abbau Tausender von Arbeitsplätzen für Hafenarbeiter. In den Häfen wurde zwangsweise Schichtarbeit eingeführt, und ein weiterer drastischer Rückgang der Zahl der Arbeitnehmer wird erwartet.

Positive Neuigkeiten hatte nur Hans Wahlström von der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft vorzutragen, der den versammelten Delegierten von der Neueingruppierung von 23.000 Arbeitsplätzen in den Häfen als höher bezahlte Arbeitsplätze für registrierte Hafenarbeiter berichten konnte, um die die schwedischen Hafenarbeiter seit 26 Jahren gekämpft hatten.

Jim Herman von der International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) in den USA bezeichnete diese nationalen Entwicklungen als "Aufschlag auf eine unvermeidlichen weltweiten Konfrontation."

"Die Hafenarbeiter müssen sich zusammenschließen und gemeinsam etwas unternehmen, anderenfalls werden alle anderen Hafenarbeiter den ersten Opfern folgen ... Hafenarbeitergewerkschaften sitzen nicht einfach da und beobachten gegenseitig ihren Untergang," sagte er.

Er hatte damit die Stimmung aller Delegierten getroffen, die anschließend einstimmig eine Entschliebung über gegenseitige Unterstützung der Hafenarbeiter-

gewerkschaften angesichts der augenblicklichen Welle von Angriffen verabschiedeten. In der Entschliebung bekräftigten die der ITF angeschlossenen Hafenarbeitergewerkschaften ihre Bereitschaft, sich gegenseitig bei Maßnahmen gegen Arbeitgeber und Regierungen zu unterstützen, die ihre Arbeitsbedingungen und Arbeitsplatzsicherheit zerstören wollen. Insbesondere verpflichten sich die Hafenarbeitergewerkschaften darin, keine in einem Land, dessen Gewerkschaft sich im Streik befindet, durch Streikbrecher geladenen Frachten umzuschlagen.

Die Sitzung beriet auch über die internationale Kampagne für den Boykott von Kohleexporten aus Südafrika. Sektionssekretär David Cockroft berichtete von einer Sitzung einer IBFG-Arbeitsgruppe, die im April über Möglichkeiten der Koordinierung einer solchen Kampagne diskutiert hatte. Die Sitzungsteilnehmer sprachen sich nachdrücklich für einen Kohleboykott aus, hoben jedoch hervor, daß einseitige Maßnahmen der Hafenarbeiter für sich allein keine Wirkung haben würden. Sie könnten kein Ersatz für wirksame zwischenstaatliche Aktionen sein. Die Hafenarbeiter müßten daher gemeinsam mit anderen Gewerkschaften versuchen, Einfluß auf ihre Regierungen zu nehmen und die großen Verbraucher von Dampfkohle (z. B. Elektrizitätsversorgungsunternehmen und Zementhersteller) dazu zu bewegen, ihre Kohle aus anderen Ländern zu beziehen.

Die Delegierten beschlossen, in der Sektion eine Kampagne zur Information und Bewußtseinsbildung über den Kohlehandel mit Südafrika durchzuführen. Die angeschlossenen Gewerkschaften kamen überein, bei ihren Regierungen - nach Möglichkeit über ihre nationalen Gewerkschaftsdachverbände - auf Maßnahmen zur Einschränkung des Handels sowie auf die Gewährung rechtlicher Immunität für Hafenarbeitergewerkschaften, die Maßnahmen gegen südafrikanische Kohleimporte ergreifen, zu drängen.

Darüber hinaus wurden gewerkschaftspolitische Erklärungen zu selbsttätig entladenden Schiffen und Gesundheit und Sicherheit in den Häfen verabschiedet.

IAO-KONFERENZ VERABSCHIEDET MASSNAHMEN GEGEN GEFÄHRLICHE CHEMIKALIEN

Positive Maßnahmen zur Ausweitung des Schutzes aller Berufsgruppen von Transportarbeitern gegen die gesundheitsgefährdende Wirkung von Chemikalien wurden auf der 76. Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf im Juni diesen Jahres verabschiedet. Die einmal im Jahr zusammentretende dreigliedrige Konferenz, oberstes beschlußfassendes Organ der

Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), diskutierte über eine Reihe von Entwürfen für neue internationale Arbeitsübereinkommen, darunter eines über den sicheren Einsatz von Chemikalien. Auf nachhaltiges Drängen der ITF, die dabei von der Arbeitnehmergruppe der Konferenz unterstützt wurde, nahm die Konferenz in die Definition des Begriffes "Einsatz" von

Chemikalien auch den Transport innerhalb und außerhalb von Unternehmen auf. Die Diskussion war Teil eines auf zwei Jahre angelegten Prozesses, der hoffentlich zur Verabschiedung eines Internationalen Übereinkommens im Jahre 1990 führen wird. Wenn es denn verabschiedet wird, werden in dem Übereinkommen Sicher-

Forts. auf Seite 13

BRITISCHE HAFENARBEITER STIMMEN ERNEUT FÜR STREIK

Am 7. Juli sprachen sich registrierte Hafendarbeiter in Großbritannien zum zweiten Mal innerhalb von zwei Monaten mit überwältigender Mehrheit für einen Streik zur Verteidigung ihrer Arbeitsbedingungen und Arbeitsplatzsicherheit aus. Trotz aller bösen Stimmen, die vorausgesagt hatten, daß der Streik keine Unterstützung mehr finden werde, stimmten 74 % für Arbeitskampfmaßnahmen - genauso viel wie bei der ersten Urabstimmung Ende Mai (vergl. ITF-Nachrichten April/Mai 1989).

Die zweite Urabstimmung war aufgrund der von der konservativen britischen Regierung seit 1979 verabschiedeten Arbeitsgesetze erforderlich geworden, Gesetze, die von Fachleuten der Internationalen Arbeitsorganisation als unvereinbar mit den grundlegenden IAO-Übereinkommen über Gewerkschaftsrechte bezeichnet wurden. In diesem Fall hatte die Gewerkschaft zwar in geheimer Urabstimmung eine massive Mehrheit für einen Streik gewinnen und eine Reihe von dagegen vor Gericht unternehmenen Schritten erfolgreich abwehren können, dadurch aber die gesetzlich vorgeschriebene Frist für die Ausrufung

eines Streiks nach Abschluß einer Urabstimmung überschritten. Daß diese Verzögerung völlig außerhalb der Kontrolle der Gewerkschaft lag, weil sie auf einer Reihe außerordentlicher, von den Arbeitgebern, die einen Hafendarbeiterstreik mit der vollen Macht der repressiven britischen Arbeitsgesetzgebung verhindern wollten, eingeleiteter, komplexer (und teurer) Gerichtsverfahren zurückzuführen war, spielte dabei keine Rolle.

Gerichtsverfahren Nr. 1 wurde sofort nach Veröffentlichung des Ergebnisses der ersten Urabstimmung Ende Mai eingeleitet. Der Sekretär der Hafendarbeitersektion der TGWU, John Connolly, konnte weder an der Hafendarbeiter- noch an der Fair-Practices-Ausschußsitzung teilnehmen, weil die Arbeitgeber auf der persönlichen Befragung aller drei, mit dem Konflikt in Zusammenhang stehenden führenden Gewerkschaftsfunktionäre bestand, anstatt sich, wie sonst in solchen Fällen üblich, mit eidesstattlichen Erklärungen zufriedenzugeben. Die Arbeitgeber wollten beim Obersten Gerichtshof ein Verbot des Streiks erwirken, da es sich angeblich um einen

ungesetzlichen politischen Konflikt handelte. Am 27. Mai urteilte der Richter zugunsten der Gewerkschaft. Er erklärte, daß ein "nicht zu bestreitender Arbeitskonflikt" zwischen der TGWU und der Organisation der Hafendarbeiter, NAPE, bestehe.

Gegen dieses Urteil legten die Arbeitgeber auf der Stelle Berufung ein, wodurch sie den Anstoß zu Gerichtsverfahren Nr. 2 gaben. Im Laufe der Berufungsverhandlung führte NAPE völlig neue und recht ungewöhnliche Argumente ein. Diesmal behaupteten die Arbeitgeber, daß alle Hafendarbeiter im Rahmen des Hafendarbeiterregisters (um dessen Abschaffung die Arbeitgeber so bitter gekämpft hatten) jederzeit zur Arbeit verpflichtet seien, wenn sie von den Arbeitgebern dazu aufgefordert würden. Dies bedeute, so die Arbeitgeber, daß die registrierten Arbeiter kein Streikrecht genießen! Solange dieses Argument nicht umfassend angehört worden war, konnte der Streik nach Abwägung der Interessen in den Augen des Gerichts nicht beginnen.

Gerichtsverfahren Nr. 3 begann, als die TGWU gegen dieses absurde und parteiische Urteil vor dem höchsten britischen Berufungsgericht, dem Oberhaus, Berufung einlegte. Am 20. Juni hob das Oberhaus das Urteil des Berufungsgerichts auf.

Damit waren die rechtlichen Probleme der TGWU jedoch noch lange nicht zu Ende. Obwohl ihr das höchste Gericht des Landes nun das Streikrecht zugesprochen hatte, war inzwischen die Frist abgelaufen. Das entsprechende Gesetz schreibt vor, daß ein Streik innerhalb von 28 Tagen nach Abschluß einer Urabstimmung ausgerufen werden muß. Ausnahmebestimmungen oder eine Verlängerung wegen anhängiger Gerichtsverfahren sind nicht vorgesehen.

Das Hafendarbeitergesetz, durch das das Register abgeschafft wurde, trat am 3. Juli in Kraft. Von diesem Termin an stand es den Arbeitgebern frei, Hafendarbeiter zu entlassen. Alle Hafendarbeiter, die sich am 7. Juli für Arbeitskampfmaßnahmen aussprachen, taten dies den Drohungen der Arbeitgeber zum Trotz, daß sie entlassen und den Anspruch auf eine Abfindungszahlung von bis zu 35.000 Pfund verlieren würden.

Nach Bekanntgabe des Ergebnisses der zweiten Urabstimmung rief die Gewerkschaft alle registrierten Hafendarbeiter ab 11. Juli, 0.00 Uhr zum Streik auf. Der Sekretär der ITF-Hafendarbeitersektion, David Cockroft, unterrichtete alle angeschlossenen Seeleute- und Hafendarbeitergewerkschaften über die Situation, wobei er sie an die von der Hafendarbeitersitzung im Mai verabschiedete Entscheidung erinnerte und sie bat, alle ihnen möglichen Maßnahmen gegen Schiffe zu ergreifen, die von Streikbrechern geladen oder gelöscht bzw. aus bestreikten Häfen umgeleitet werden.

... bessere Ausbildung gefordert

Forts. von Seite 12

heitsnormen für alle Berufsgruppen von Arbeitnehmern festgeschrieben, die im Rahmen ihrer Arbeit mit möglicherweise gesundheitsgefährdenden Chemikalien in Kontakt kommen. Der verabschiedete Entwurf sieht vor, daß alle IAO-Mitgliedsstaaten eine schlüssige nationale Politik für den sicheren Einsatz von Chemikalien erarbeiten, anwenden und überprüfen sollen. Es sollen nationale Systeme für die Klassifizierung von Chemikalien geschaffen und gesundheitsgefährdende Substanzen unter Angabe aller wesentlichen Informationen wie Name, Schädlichkeitsgrad und die von ihnen ausgehenden Gefahren gekennzeichnet werden. Den Arbeitgebern sollten Informationsblätter und Daten über den sicheren Einsatz von Chemikalien zur Verfügung gestellt werden. Die Zulieferer von gesundheitsgefährdenden Substanzen sollten zur Kennzeichnung ihrer Produkte sowie zur Bereitstellung von Informationsblättern über diese Produkte verpflichtet sein. Arbeitgeber, die diese Chemikalien einsetzen, sollten dafür Sorge tragen, daß den Arbeitnehmern und ihren Vertretern alle darüber vorliegenden Informationen zugänglich gemacht werden.

Um die Arbeitnehmer vor den Folgen des Kontaktes mit chemischen Substanzen zu schützen, sollen die Arbeitgeber im Rahmen des Übereinkommens verpflichtet werden, Chemikalien mit möglichst geringem Gesundheitsrisiko und sichere Technologien einzusetzen, sichere Arbeitssysteme und -praktiken bzw. Kontrollmaßnahmen in Kraft zu setzen und in Fällen, in

denen die anderen Methoden eindeutig unzureichend sind, kostenlos persönliche Schutzausrüstungen und -kleidung für ihre Beschäftigten zur Verfügung zu stellen und zu reinigen.

Darüber hinaus fordert das Übereinkommen die Information und Ausbildung der Arbeitnehmer in Hinblick auf die möglicherweise von den Chemikalien ausgehenden Gesundheitsrisiken und Vorbeugemaßnahmen von seiten des Arbeitgebers sowie Vorkehrungen von Arbeitgeberseite zur Überwachung des Kontaktes der Arbeitnehmer mit den Chemikalien.

Von besonderer Bedeutung ist die Tatsache, daß im Text des Übereinkommens das Recht des Arbeitnehmers anerkannt wird, einer vom Einsatz chemischer Substanzen ausgehenden Gefahr aus dem Weg zu gehen, "wenn er ausreichend Grund zu der Annahme hat, daß seine Gesundheit und Sicherheit direkt und ernsthaft bedroht sind".

Wenngleich der Text auf der Konferenz weitreichende Unterstützung fand, werden beträchtliche Anstrengungen erforderlich sein, um sicherzustellen, daß er auf der Konferenz im nächsten Jahr endgültig verabschiedet wird. Wenn dies geschieht, und wenn die Regierungen das Übereinkommen ratifizieren und anwenden, sind Situationen wie die, in der sich die Hafendarbeiter von Koko (Nigeria) 1987 wiederfanden, die tonnenweise Giftmüll entluden, ohne über die Substanzen oder die von ihnen ausgehenden Gefahren Bescheid zu wissen, in Zukunft möglicherweise leichter zu verhindern.

EASTERNS ZUKUNFT AUF DER KIPPE

Der sich seit Monaten wegen rechtlicher Komplikationen im Zusammenhang mit Easterns Konkursverfahren hinziehende Verkauf des Northeast-Lufttaxidienstes der Fluggesellschaft wurde schließlich Ende Mai genehmigt, nachdem ein Konkursrichter des Bundes in den USA einem von Immobilienhai Donald Trump, der erstmals im Herbst 1988 Interesse an der Übernahme des Lufttaxidienstes angemeldet hatte, vorgelegten 365-Millionen-Dollar-Angebot den Zuschlag gab. Während es die streikenden Gewerkschaften bei Eastern (vergl. unseren Bericht in den ITF-Nachrichten März 1989) im Rahmen ihrer Strategie zur Übernahme der Kontrolle über die Fluggesellschaft von Texas-Chef Frank Lorenzo vorgezogen hätten, wenn Eastern als ganzes verkauft worden wäre, begrüßten sie die Übernahme durch Trump als "zweitbeste Lösung", da der Lufttaxidienst nun weiterhin als gewerkschaftlich organisierte Fluggesellschaft betrieben wird.

Verhandlungen zwischen dem neuen Management des Lufttaxidienstes und den Gewerkschaften machen gute Fortschritte und lassen auf eine Einigung über eine Rückkehr an die Arbeitsplätze noch vor Abschluß eines formellen Vertrages hoffen.

Der Verkauf des Lufttaxidienstes könn-

te gleichzeitig den ersten Schritt zum Verkauf des gesamten Unternehmens darstellen. An Kaufinteressenten mangelt es jedenfalls nicht.

Seit dem Scheitern des von der Gewerkschaft favorisierten Angebots von Peter Ueberroth im April steht das Unternehmen nach offiziellen Angaben von Eastern nicht mehr zum Verkauf. Flugzeuge und anderes Vermögen im Werte von insgesamt etwa 1,8 Mrd. US-Dollar sollen verkauft werden, um die erforderlichen Finanzmittel für den Betrieb einer gestrafften Fluggesellschaft mit niedrigeren Kosten aufzubringen, deren Größe sich auf etwa Zweidrittel der früheren Größe von Eastern belaufen würde und die sich vor allem auf dem Markt der Freizeitreisen etablieren soll.

Die Wirtschaft ist jedoch weniger optimistisch als Lorenzo über seine Erfolgsaussichten (es wird z. B. bezweifelt, daß Lorenzo genügend neue Piloten einstellen kann), und von den meisten Wirtschaftsanalysten wird die Fluggesellschaft bereits stillschweigend abgeschrieben.

Als ausschlaggebend für Erfolg oder Scheitern der Pläne von Lorenzo könnten sich nach Meinung von Wirtschaftskreisen die äußerst schlechten Arbeitgeber-/Arbeit-

nehmerbeziehungen bei der Fluggesellschaft erweisen. Diese Stimmen halten die Erfolgsaussichten für den Wiederaufbau einer Fluggesellschaft, deren Fluggäste zum Spießrutenlauf zwischen den Streikposten hindurch verurteilt sind, für schlecht. Lorenzo könnte natürlich versuchen, die Gewerkschaften völlig auszuschalten und bei seinen Beschäftigten eine Art neuen Teamgeist zu wecken, aber viele sind der Meinung, sein Image sei durch den Eastern-Streik so stark beschädigt worden, daß seine Führungsqualitäten irreparable Schäden davongetragen haben.

Am besten wäre es für Eastern sicherlich, wenn die Fluggesellschaft von einem Käufer übernommen würde, der sich die Loyalität und den Respekt seiner Beschäftigten sichern kann. Es war von Anfang an klar, daß die Gewerkschaften einem neuen Eigentümer gegenüber zu weitreichenden Konzessionen und gemeinsamen Anstrengungen bereit wären, um Eastern in ein effizientes und rentables Unternehmen zu verwandeln.

In Ermangelung einer Einigung befinden sich die Gewerkschaftsmitglieder bei Eastern noch immer im Ausstand bzw. respektieren die aufgestellten Streikposten. Gleichzeitig wird ein äußerst erfolgreicher

Forts. auf Seite 15

NEUES AUS DER LUFTVERKEHRSWIRTSCHAFT

Sabenas neue Partner in Europa

Im Rahmen der allgemeinen Tendenz zu internationalen Zusammenschlüssen zwischen Fluggesellschaften gab es im Juni mehrere neue Entwicklungen. Fast alle von ihnen sind mit dem Namen der staatlichen niederländischen Fluggesellschaft KLM verknüpft, die offensichtlich über ihre Position in einer liberaleren Luftverkehrswirtschaft zunehmend besorgt ist.

Die größte Neuigkeit in Europa war die Bekanntgabe einer neuartigen Verbindung zwischen British Airways und KLM Royal Dutch Airlines, die jeweils einen 20%igen Aktienanteil an einer speziell zu diesem Zweck gegründeten Tochtergesellschaft der belgischen Fluggesellschaft Sabena - Sabena World Airlines - übernehmen werden.

Die drei Fluggesellschaften, die sich

ihre Unabhängigkeit und Autonomie bewahren, wollen im Betriebs- und Marketingbereich zusammenarbeiten, u. a. bei gemeinsamen Langstreckenflügen und der Modernisierung von Flugzeugen, bei Ausbildung und Wartung. Sabena World Airlines wird alle Reiseflug-, Fracht- und Postbeförderungsdienste von Sabena übernehmen und ihre Flugzeuge von der Muttergesellschaft sowie voraussichtlich auch von ihren beiden Partnern mieten.

Das Geschäft wurde allen drei beteiligten Regierungen zur Genehmigung vorgelegt und benötigt auch die formelle Zustimmung der Europäischen Kommission. Diese ist jedoch keineswegs sicher, da Zusammenschlüsse von Fluggesellschaften immer kritischer auf ihre Vereinbarkeit mit den europäischen Wettbewerbsregeln

überprüft werden.

In den Vereinigten Staaten scheint ein erbitterter Kampf um die Kontrolle von NWA Inc (der Muttergesellschaft von Northwest Airlines), nun vorüber zu sein, durch den der Wert ihrer Aktien seit April um 30 % in die Höhe getrieben wurde.

NWA nahm ein von einer Gruppe US-amerikanischer Investoren unter Führung des Geschäftsmanns Alfred Checchi aus Los Angeles vorgelegtes Angebot im Werte von 3,65 Mrd. US-Dollar an, nachdem sie alle konkurrierenden Angebote mit der Begründung zurückgewiesen hatte, daß sie die Fluggesellschaft weit unterbewerteten.

Der Checchi-Gruppe gehören neben der niederländischen Fluggesellschaft KLM

Forts. auf Seite 15

NEUES LIBERALISIERUNGSPAKET FÜR EG ERWARTET

Im Anschluß an das Flugpreis-Urteil des Europäischen Gerichtshofes (vergl. ITF-Nachrichten April/Mai 1989) sind die europäischen Staaten nun mit der Vorbereitung von Maßnahmen für eine weitere "Liberalisierung" der Luftverkehrswirtschaft beschäftigt.

Durch das "Ahmed-Sayeed-Urteil" wurde die Position der Befürworter einer umfassenden Entregulierung der europäischen Zivilluftfahrt (insbesondere die Kommission, Großbritannien und die Niederlande) gestärkt.

Die Europäische Gemeinschaft bereitet sich im Augenblick auf die zweite Phase des Liberalisierungsprozesses vor (die erste Phase wurde im November 1987 verabschiedet). Liberalisierung - im Gegensatz zu Entregulierung - ist weiterhin das Schlüsselwort in aller Munde. Dies vor allen Dingen deshalb, weil die Entregulierung in den Vereinigten Staaten sich als derartiger Fehlschlag erwiesen hat, daß selbst das Wort einen schlechten Beigeschmack

bekommen hat. Ob es Europa jedoch gelingen wird, eine hinsichtlich der Flugpreisflexibilität und größerer Auswahlmöglichkeiten für die Fluggäste "liberalere" Luftverkehrswirtschaft zu schaffen, ohne dabei die wesentlich weniger liberalen Aspekte der Entregulierung in den USA (Marktherrschaft durch Monopole, Verschlechterung des Sicherheitsstandards und geringerer Auswahlmöglichkeiten für die Fluggäste) zu übernehmen, bleibt weiterhin die zentrale Frage.

Für die Arbeitnehmer in diesem Wirtschaftsbereich sind schwere Zeiten großer Spannungen angebrochen. Die Luftfahrtgewerkschaften wollen einer Reform der Flugtarife, die einer größeren Zahl von Bürgern Flugreisen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht, nicht im Wege stehen: eine Expansion des Luftverkehrs ist ebenso sehr im Interesse der Arbeitnehmer wie der Unternehmen. Völlig unkontrollierter Wettbewerb würde diesen Wirtschaftsbe- reich jedoch schaden und zum Bankrott

von Fluggesellschaften und damit geringeren Auswahlmöglichkeiten und höheren Flugpreisen führen.

Auf einer Sitzung in Luxemburg Anfang Juni einigten sich die EG-Verkehrsminister über die ersten Schritte im Rahmen der zweiten Phase des Liberalisierungsprozesses, die noch im Laufe dieses Jahres der Öffentlichkeit vorgestellt werden soll.

Die erste Vereinbarung geht über die erste Phase hinaus, indem bestimmte Beschränkungen für Flüge von Regionalflughäfen aufgehoben werden. Im Rahmen der ersten Phase war die Liberalisierung der Beförderungstarife von Regionalflughäfen auf Flüge mit einer Reichweite von weniger als 400 km und Flugzeuge mit einer Kapazität von maximal 70 Fluggästen beschränkt. Diese beiden Beschränkungen wurden nun aufgehoben.

Zu begrüßen ist die Verabschiedung

Forts. auf Seite 16

... GEWERKSCHAFTEN STIMMEN VERKAUF VON NORTHWEST AIRLINES ZU

Forts. von Seite 14

auch der Finanzbereich des australischen Unternehmens Elders IXL an. Die Größe ihres gemeinsamen Aktienanteils ist nicht bekannt. Allerdings ist es ausländischen Unternehmen nach dem amerikanischen Recht untersagt, US-amerikanische Unternehmen in nennenswerter Weise zu kontrollieren oder mehr als 25 % der stimmberechtigten Aktien zu besitzen. KLM wird diese letztgenannte Hürde voraussichtlich durch den Kauf nicht stimmberechtigter Vorzugsaktien umgehen.

Northwest mit Sitz in St. Paul/Minnesota ist ein blühendes Unternehmen, das 1988 Rekorderlöse verzeichnen konnte. Es ist die viertgrößte Inlandsfluggesellschaft der USA und größter Carrier im Pazifikverkehr, dem Bereich des internationalen Luftverkehrsmarktes mit den größten Zuwachsraten. Das Unternehmen verfügt darüber hinaus über umfangreichen Grundbesitz in Tokio, der jederzeit problemlos verkauft werden kann. Mit dem Erlös könnten die Kosten für die Übernahme

der Fluggesellschaft ausgeglichen werden. Andere Interessenten, darunter PanAm, waren zweifellos enttäuscht über den Erfolg der Checchi-Gruppe. Die Gewerkschaften bei NWA begrüßten ihn jedoch als "bestes Angebot". Nach Angaben des Fluggesellschaftskoordinators bei der IAM, Bill Scheri, hoffen die Gewerkschaften, daß dadurch die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in dem Unternehmen verbessert werden können (die Piloten arbeiten augenblicklich ohne Verträge). NWA-Chef Steven Rothmeier ist kein Freund der Gewerkschaften und steht Continentals Frank Lorenzo an Unbeliebtheit kaum nach.

Unterdessen waren die US-Fluggesellschaften American und Delta gezwungen, ihre Pläne für eine Verschmelzung ihrer computergestützten Buchungssysteme aufzugeben, nachdem das Justizministerium angekündigt hatte, es werde aufgrund der Kartellgesetze gerichtlich dagegen vorgehen. Delta sollte als Gegenleistung für das Zugriffsrecht auf das riesige Sabre-System 650 Mio. US-Dollar an American zahlen.

Eine Reihe von US-amerikanischen und westeuropäischen Fluggesellschaften zeigen Interesse am Erwerb eines Anteils an Mexican Airlines. Durch diese Privatisierung soll neues Kapital aufgebracht werden, mit dessen Hilfe die Wettbewerbsposition des finanziell umstrukturierten Unternehmens gegenüber amerikanischen Carriern verbessert werden soll. Die mexikanische Regierung erklärte, daß sie ihren 51%igen Anteil an Mexicana nicht abstoßen, sondern über die nächsten zwei Jahre treuhänderisch verwalten werde.

... Lorenzo auf Bermuda unerwünscht

Forts. von Seite 14

Verbraucherboykott gegen Eastern und ihr größtes nicht gewerkschaftlich organisiertes Schwesterunternehmen, Continental, geführt. Der nationale Gewerkschaftsdachverband in den USA, AFL-CIO, hat unter dem Motto "Fairmeß bei Eastern/Continental" eine Kampagne gestartet, in deren Rahmen Gewerkschaften aus dem ganzen Land bereits mehrere Millionen Dollar gespendet haben.

Auch die internationale Solidarität mit den streikenden Arbeitnehmern bei Eastern wächst weiter. Ottiwell Simmons von der Bermuda Industrial Union (BIU) organisiert die Aufstellung von Streikposten vor den Verkaufsschaltern von Eastern und Continental in Bermuda und gab dem Management der Fluggesellschaft ebenso wie der Regierung eindeutig zu verstehen, daß Lorenzos gewerkschaftsfeindliche Unternehmen auf der Insel nicht willkommen sind. Die Gewerkschaften bei der skandinavischen Fluggesellschaft SAS, die

einen 10%igen Aktienanteil an der Texas Air Corporation hält, suchen ebenfalls aktiv nach Möglichkeiten, Lorenzo zu einer Verhandlungslösung zu zwingen. Und auch die der ITF-Sektion Zivilluftfahrt angehörenden Gewerkschaften halten nach Wegen Ausschau, wie sie den Gewerkschaften bei Eastern ihre direkte solidarische Unterstützung geben können.

Auch im US-Senat und -Repräsentantenhaus werden die Bemühungen fortgesetzt, Druck auf Frank Lorenzo, den Chef der Fluggesellschaft, auszuüben. Gewerkschafter aus allen Teilen der Vereinigten Staaten intensivierten ihre Boykottkampagnen, und nachdem der Streik nun in seinen vierten Monat geht, werden Arbeitnehmer aufgefordert, "den Treueschwur zu leisten", d. h. mit keiner der beiden Fluggesellschaften zu fliegen, bis der Streik beendet ist - eine Maßnahme, die sich in Continentals Einnahmen spürbar niederschlägt.

... Wettbewerbspolitik vorherrschendes Thema

Forts. von Seite 15

eines Systems rechtsverbindlicher Vorschriften über den Einsatz von computergestützten Buchungssystemen (CRS) wie Galileo und Amadeus durch die Minister. Die neuen Bestimmungen geben allen Fluggesellschaften gleichberechtigten Zugang zu diesen Systemen und schreiben vor, daß Informationen über Tarife und Flugpläne in neutraler Form weitergegeben werden müssen.

Einen Hinweis auf die endgültige Gestalt des Pakets für die zweite Phase gab der für Wettbewerbsfragen zuständige EG-Kommissar Leon Brittan in einer Rede auf

einem IATA-Symposium in Marokko Anfang Juli.

Brittan und der für den Verkehr zuständige Kommissar Karel Van Miert sind gemeinsam für die Erarbeitung von Vorschlägen für die zweite Phase zuständig, die dann den 12 EG-Mitgliedsstaaten vorgelegt werden sollen.

Brittan erklärte, das Ziel der Luftverkehrspolitik sei es, "einen ganzen Berg von Regeln für die Kapazitätsquoten, den Zugang zum Markt, Eigentümerschaft, Streckenplanung, Beförderungstarife und Kapazitäten loszuwerden."

Er wolle "größtmöglichen Bewegungs-

spielraum für die Fluggesellschaften, die von ihnen als kommerziell sinnvoll angesehenen Dienste anzubieten."

Brittan sprach sich für die Aufhebung der Beschränkungen des Anteils an Fluggesellschaftsaktien aus, den ausländische Interessen halten dürfen. Es blieb jedoch unklar, ob dies nur innerhalb Europas gelten, oder ob dadurch den expansionshungrigen US-Megacarriern die Gelegenheit gegeben werden soll, sich ihren Anteil an den europäischen Fluggesellschaften zu sichern.

Die Liberalisierung, so fuhr Brittan fort, dürfe allerdings nicht im Widerspruch zur strikten Umsetzung der kartellrechtlichen Vorschriften der EG stehen: "Die Regelungen sollten nur dann eingreifen, wenn es wettbewerbsfeindliches Verhalten zu korrigieren gilt," erklärte er.

*Im breiteren europäischen Kontext gab die Europäische Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC), der neben den 12 EG-Staaten auch Österreich, Zypern, Island, Malta, Norwegen, Schweden, die Schweiz, die Türkei und Jugoslawien angehören, am 23. Juni neue Grundsätze für die Liberalisierung der Zivilluftfahrt in den ECAC-Staaten bekannt.

Darin wird vor allem ein größerer Austausch multilateraler und bilateraler Rechte unter der fünften Freiheit zwischen den Mitgliedsstaaten sowie ein größeres Paket von Niedrigflugpreisen für den Verkehr zwischen Regionalflughäfen befürwortet.

Es wurden drei "Flexibilitätsfelder" für Niedrigflugpreise verabschiedet, die von 35 % bis 99 % der normalen Economy-Tarife reichen würden. Solange die Flugpreise allen Voraussetzungen für die Preisnachlässe entsprechen, bedürfen sie nicht der vorherigen Zustimmung der Mitgliedsstaaten.

Generell folgt die ECAC in ihrer Luftverkehrspolitik der EG (was bleibt ihr auch anderes übrig), und die erwähnten Maßnahmen können als Vorbereitung für eigene Schritte im Laufe des Jahres angesehen werden.

TODESFÄLLE

Unto Keijonen, langjähriger Vorsitzender der finnischen Eisenbahnergewerkschaft, ist tot. Keijonen war eine führende Persönlichkeit in der finnischen Gewerkschaftsbewegung und zunächst als Mitglied, später als Vorsitzender der Nordischen Eisenbahnergewerkschaft den Eisenbahnern in ganz Skandinavien ein Begriff. Als ehemaliges Mitglied des Sektionsausschusses Eisenbahn der ITF war er auch außerhalb Skandinaviens in der internationalen Arbeit aktiv.

Der ehemalige IAM-Präsident **Floyd E. "Red" Smith** verstarb am 27. Februar im Alter von 76 Jahren. Nachdem er 8 Jahre lang als für elf Bundesstaaten zuständiger Vizepräsident von Cleveland/Ohio aus für die Gewerkschaft gearbeitet hatte, übernahm Smith von 1969 bis 1977 das Spitzenamt der Gewerkschaft. In einem Nachruf rühmte der vor kurzem in Ruhestand getretene IAM-Präsident **William Winpisinger Smiths** Planung und Weitsicht, die ihm seine Aufgabe als Präsident wesentlich erleichtert hatten.

Hubert Vomberg, ehemaliger Stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) verstarb am 18. Januar im Alter von 67 Jahren. Vomberg, der seit Anfang der 50er Jahre im Hauptbüro der Gewerkschaft in Frankfurt tätig war, wurde erstmals 1959 in den Vorstand der GdED gewählt. Er übte das Amt des Stellvertretenden GdED-Vorsitzenden von 1967 bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand im Jahre 1984 aus. Als ehemaliges Mitglied des Sektionsausschusses Eisenbahn der ITF war er auch auf internationaler Ebene tätig.

Kazuo Yamauchi, seit 1987 Generalsekretär der japanischen Föderation der Transportarbeitergewerkschaften Kotsu-Roren, verstarb im Mai im Alter von 53 Jahren. Yamauchis gewerkschaftliche Laufbahn begann vor 30 Jahren, als er zu Anfang der 60er Jahre zum Stellvertretenden Vorsitzenden einer örtlichen Taxifahrgewerkschaft gewählt wurde. Hauptamtlicher Funktionär bei Kotsu-Roren wurde er 1974.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

31. August - 1. September

4. - 7. September

19. - 21. September

17. - 18. Oktober

23. - 24. Oktober

30. November - 1. Dezember

FPC-Unterausschuß

Schiffsinspektoren

Sektionskonferenz Eisenbahn

Vorstand

Sitzung der Gewerkschaften
des Kabinenpersonals

Gefahrguttransport

London

Eastbourne

Santander

London

London

Genf

USA UND KANADA FORDERN VERBOT FÜR TREIBNETZE

Die Tintenfisch-Fangflotten Japans, Taiwans und Südkoreas sehen sich wegen ihres Einsatzes von Treibnetzen Angriffen aus Nordamerika ausgesetzt. Fischer und Gesetzgeber in Kanada und den USA fordern Wirtschaftssanktionen gegen die Schiffahrtswirtschaft dieser drei asiatischen Länder, falls die Netze nicht verboten werden.

Etwa 700 mit den leichtgewichtigen Monofil-Netzen ausgerüstete Schiffe durchpflügen den Nordpazifik. Sie lassen die Netze, die dann einen Unterwasserwall von 30 bis 55 km Länge und neun Meter Höhe formen, des nachts "treiben". Treibnetze ermöglichen den Fang einer großen Zahl von Tintenfischen mit relativ wenig Personal. Mehr als 48.000 km Netz werden von den Flotten ausgelegt.

Die Netze sind für den Fang von Tintenfischen bestimmt. Gegner des Systems erklären jedoch, daß damit ohne Unterschied auch Seevögel, Tümmler, Lachse, Forellen und andere Fische gefangen werden.

Lachse und Forellen laichen in kanadi-

schen und US-amerikanischen Binnengewässern und können von nordamerikanischen Fischern nach internationalem Seerecht nur zu bestimmten Jahreszeiten gefangen werden.

Taiwan, Japan und Korea bestreiten, daß ungewollt auch Lachse gefangen werden und weisen die Behauptung gewisser nordamerikanischer Kreise aufs Schärfste zurück, daß nicht ausgewachsene Lachse auf die asiatischen Märkte gelangen. (Wenn zufällig Lachse gefangen werden, sind die Fischer gesetzlich verpflichtet, sie ins Meer zurückzuwerfen.)

Es gibt Hinweise darauf, daß der Lachsang in Nordamerika stärker als erwartet zurückgeht. Im vergangenen Jahr sagten Fachleute für Alaska ein Fangaufkommen von 40 Mio. Lachsen voraus - tatsächlich wurden nur 12 Mio. gefangen. Es muß allerdings gesagt werden, daß Expertenschätzungen in bezug auf Fischbestände im allgemeinen äußerst unzuverlässig sind.

Umweltschützer sind außerdem über die ökologischen Folgen des Einsatzes von Treibnetzen für das Tier- und Pflanzenle-

ben im Meer beunruhigt. Ein Sprecher des in den USA ansässigen Internationalen Projekts für Meeressäugertiere verurteilte den Treibnetzeinsatz als "biologischen Raubbau am Meer." Die Organisation warnt, daß die Netze unabsehbare Schäden an zahlreichen Fischarten und Säugetieren verursachen können.

Seacops - eine nordamerikanische Organisation der kommerziellen Fangunternehmen und der Sportfischer - macht den Einsatz von Treibnetzen für den Rückgang des Fangaufkommens bei Lachsen verantwortlich. Sie drängt bei der US- und der kanadischen Regierung auf Maßnahmen zur Überwachung der Treibnetz-Flotten und auf ein schrittweises Verbot der Netze.

1987 verabschiedete der US-Kongreß das Treibnetzgesetz, in dem die Regierung zum Abschluß von Kontrollvereinbarungen mit Japan, Taiwan und Südkorea aufgefordert wird. Falls solche Vereinbarungen nicht bis Sommer diesen Jahres getroffen wurden, verpflichtet das Gesetz die Regierung, diesen Ländern den Verstoß gegen internationale Fischfangabkommen zu bescheinigen. Der US-Präsident wäre dann verpflichtet, den Import von Meeresprodukten aus den betreffenden Ländern zu verbieten.

Im Mai diesen Jahres unterzeichneten die Regierungen der USA und Japans eine "vorläufige" Vereinbarung über die Überwachung des Treibnetzeinsatzes der japanischen Fangflotte, um festzustellen, was mit diesen Netzen außer Tintenfischen noch gefangen wird. Wenige Tage, nachdem sie den Abschluß dieser Vereinbarung bekanntgegeben hatte, wurde die US-Regierung vom Kongreß jedoch gezwungen, neue Verhandlungen in dieser Frage anzukündigen.

Die Vereinbarung wurde von den Mitgliedern des Ausschusses für Handel, Wissenschaft und Verkehr des US-Senats scharf kritisiert, die erklärten, daß die für die Überwachung der gesamten 470 Schiffe starken japanischen Flotte vorgesehenen mehreren Dutzend Beobachter völlig unzureichend seien und nicht in der Lage wären, irgendwelche nützlichen Informationen zu sammeln. Mehrere Senatoren forderten, die im Treibnetzgesetz 1987 vorgesehenen Sanktionen mit dem Ziel eines grundsätzlichen Verbots von Treibnetzen zu verhängen.

Die Zeit wird knapp, und der US-Handelsminister Robert A. Mosbacher gab nun bekannt, daß er sich um Neuverhandlungen über die Vereinbarung bemühen wird.

ITF fordert Schutz für Walfänger

Internationale Schritte in Richtung auf eine Beschränkung und möglicherweise das Verbot des Walfangs sollten die Interessen der Arbeitnehmer berücksichtigen, die ihren Lebensunterhalt damit verdienen, und der von der Meeresverschmutzung ausgehenden weitreichenderen Bedrohung der Fischbestände Rechnung tragen.

Dies war die Botschaft, die der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander auf der 41. Jahrestagung der Internationalen Walfangkommission (IWC), die vom 12. bis zum 16. Juni in San Diego (USA) stattfand, vortrug.

Die ITF genießt in diesem Gremium Beobachterstatus, um die Interessen der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft gegenüber der IWC vertreten zu können.

In einer an die IWC gerichteten Sondererklärung unterstrich Selander, daß über der Notwendigkeit der Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts "die Bedürfnisse der betroffenen Fischer nicht vergessen werden" dürften.

Die ITF legte der IWC fünf Punkte vor, die sie bei ihren weiteren Beratungen berücksichtigen sollte. Die ITF fordert:

1. größtmögliche Konsultationen mit allen Seiten der Fischereiwirtschaft, einschließlich der Vertreter der Fischer;
2. die Verhinderung des Ausflaggens von (Wal-)Fangschiffen, um nationale Vorschriften zu umgehen;
3. die Verabschiedung sozialer Sofortmaßnahmen zum kurz- und langfristigen Schutz freigesetzter Fischer durch die Regierungen;
4. Unterstützung für Gesetze zur Beseitigung von nicht mit dem Walfang zusammenhängenden Bedrohungen der vorhandenen Bestände wie z. B. Meeresverschmutzung;
5. die Aktualisierung des Internationalen Übereinkommens zur Regelung des Walfangs aus dem Jahre 1946, ohne dabei seinen ursprünglichen Zweck, d. h. den Schutz der Wale vor Überfischung und damit die Sicherung ihres Überlebens und ihrer rationalen Nutzung, aus den Augen zu verlieren.

Die ITF-Walfangpolitik wird auf der für nächstes Jahr geplanten ITF-Sektionskonferenz der Fischer zur Diskussion stehen.

Heribert Maier, Generalsekretär des Internationalen Bundes der Privatangestellten (FIET) wurde zum Stellvertretenden Generalsekretär des Internationalen Arbeitsamtes ernannt. Er nahm seine neue Tätigkeit mit besonderer Zuständigkeit für die Kontakte mit Regierungen, Arbeitgebern und Arbeitnehmern Anfang Juni auf. Der aus Österreich stammende Maier war zunächst Leiter des IBFG-Büros in Genf und Sekretär der Arbeitnehmergruppe im IAO-Verwaltungsrat, bevor er das Amt des Stellvertretenden Generalsekretärs des IBFG in Brüssel übernahm. 1973 ging er als Generalsekretär zur FIET nach Genf. Viele Jahre lang war er außerdem als Vertreter der österreichischen Gewerkschaftsbewegung stellvertretendes Mitglied der Arbeitnehmergruppe im IAO-Verwaltungsrat.

Philip Jennings (36) wurde vom Welt-exekutivausschuß der FIET für die Zeit bis zum nächsten FIET-Kongreß im August 1991 zum amtierenden Generalsekretär ernannt. Jennings leitet seit 1980 die Sektionen Banken und Versicherungen bei der FIET. Zuvor war er hauptamtlicher Funktionär der britischen Banking Insurance and Finance Union (BIFU).

Die Zwischenstaatliche Organisation für Seeschifffahrt (IMO) wählte aus einem Kreis von vier Kandidaten den Kanadier **William O'Neil** zu ihrem neuen Generalsekretär. O'Neil wird Anfang 1990 die Nachfolge von **C. P. Srivastava** antreten, der die Organisation während der vergangenen 16 Jahre leitete. O'Neil möchte der IMO, die aufgrund ihrer Hinterzimmerrolle bei den Regierungen ebenso wie bei der Öffentlichkeit nicht den von ihm gewünschten Bekanntheitsgrad genießt, größere Öffentlichkeitswirksamkeit verschaffen. Er erwartet, daß die 90er Jahre zunehmend von umweltpolitischen Fragen beherrscht sein

werden, und strebt die Verabschiedung einer an den Interessen der Seeleute ausgerichteten IMO-Politik an, insbesondere im Bereich der Seeleuteausbildung. Hierfür kann er natürlich auf die uneingeschränkte Unterstützung der ITF zählen.

Hans Schmölz, Vorsitzender der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, tritt Anfang nächsten Monats auf Anraten seines Arztes in den vorzeitigen Ruhestand. Sein Nachfolger wird **Franz Hums**, seit 1986 Stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft, der schon seit vielen Jahren eng mit Schmölz zusammenarbeitet. Zur Freude der ITF erklärte sich Schmölz bereit, sein Amt als Vorsitzender der ITF-Sektion Eisenbahn bis zum Kongreß im nächsten Jahr weiterzuführen.

Neue Führungskräfte stehen an der Spitze der Schaffner-Sektion (vormals die unabhängige Gewerkschaft der Schaffner - BRC) der US-amerikanischen Transportation-Communications International Union (TCU). Der Sektionspräsident **Ed Wheeler**, der 1983 vor dem Zusammenschluß der BRC mit der TCU ins Amt des BRC-Präsidenten gewählt wurde, trat im Februar in den Ruhestand. Sein Nachfolger ist **William Fairchild**, bisher Assistant General President der Sektion. Neuer Assistant General President ist **Lowell Cantrell**.

Bill Connor wurde zum Stellvertretenden Generalsekretär der britischen Union of Shop, Distributive and Allied Workers (USDAW) gewählt. Er übernimmt damit die Nachfolge des in Ruhestand getretenen **John Flood**. John Flood hatte das Amt des Stellvertretenden USDAW-Generalsekretärs seit elf Jahren inne. In seiner neuen Position ist Connor für Mitgliederwerbung und Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen zuständig.

Neil Milligan kündigte an, daß er das Amt des Generalsekretärs der britischen Lokführergewerkschaft ASLEF Ende dieses Jahres vorzeitig niederlegen wird. Damit will er die Wahl seines Nachfolgers gemäß den Satzungen der Gewerkschaft ermöglichen, bevor von der Regierung verordnete Beschränkungen greifen. Wenn er in den Ruhestand tritt, kann Milligan auf knapp 50 Jahre Tätigkeit im Eisenbahnsektor zurückblicken. Während der Hälfte dieser Zeit füllte er Funktionen in der Gewerkschaft ASLEF aus. Im Juni 1986 wurde er zum amtierenden Generalsekretär gewählt und in diesem Amt im darauffolgenden Jahr bestätigt. Designierter neuer Generalsekretär der ASLEF ist **Derrick Fullick**, bisher Stellvertretender ASLEF-Generalsekretär.

Victor Schiwoff, Stellvertretender Verbandssekretär des schweizerischen Verbands des Personals Öffentlicher Dienste (VPÖD) wird Ende diesen Monats nach 18 Jahren im Dienste des VPÖD in Ruhestand treten. Schiwoff ist den Mitgliedern der ITF-Sektion Straßentransport als aktives Mitglied des Sektionsausschusses ebenso wie in den letzten Jahren als Vorsitzender des Ausschusses für den öffentlichen Personennahverkehr wohlbekannt. Sein Nachfolger ist **Stefan Giger**. Der VPÖD wählte außerdem **Peter Keimer** zu seinem neuen Präsidenten, der damit die Nachfolge von **Christiane Brunner** antritt, die vor kurzem zur Zentralsekretärin der Metallarbeitergewerkschaft SMUV gewählt wurde.

Oddvar Skaar wurde bis zum Kongreß der Gewerkschaft im Herbst zum amtierenden Stellvertretenden Vorsitzenden der norwegischen Lokführergewerkschaft ernannt. Er tritt die Nachfolge von **Reidar Reksten** an, der eine volle Stelle bei den norwegischen Eisenbahnen übernommen hat.

ITF-HANDBUCH ZUR OFFSHORE-SICHERHEIT VERÖFFENTLICHT

Am 6. Juli, genau ein Jahr nach der Piper-Alpha-Katastrophe, veröffentlichte die ITF ihr neues Offshore-Sicherheits- und Ausbildungsprogramm. Das vom ständigen Ausschuß für mobile Offshore-Schiffseinheiten der Seeleutesektion erarbeitete Programm enthält Empfehlungen zu folgenden Themen: Konstruktion und Stabilität; Handbücher zur Betriebssicherheit; Durchführung von Studien; Geräte zur Auffindung von Stellen, an denen Gas entweicht; Ballastsysteme; Notgeneratoren; Brandschutzmaßnahmen; Lebensrettungseinrichtungen; Bereitschaftsschiffe; Musterrollen; Appelle und Übungen; Wartung der Rettungsgeräte; allgemeine Notfallverfahren; Transport (Hubschraubereinsatz); ärztliche Untersuchungen und Gesundheitszeugnisse; Befähigungsnachweise (Grundausbildung in Sicherheitsfragen). Das nur in englischer Sprache vorliegende Programm kann auf Anfrage vom ITF-Sekretariat bezogen werden.