

Aus dem INHALT

IBFG reicht Beschwerde
gegen chinesische
Regierung ein (S. 3)
Gewerkschaftszusammen-
schluß in Irland (S. 4)

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 4)

FISCHER
Fangquote bedroht
Arbeitsplätze (S. 5)

BINNENVERKEHR
Deutsche Taxis - striktere
Vorschriften gefordert (S. 6)
"Geister-Bahn" in der
Schweiz? (S. 7)

SEELEUTE
Flaggenübersicht (S. 9)
Sicherheit auf Kreuzfahrt-
schiffen vor Gericht (S. 10)

ZIVILLUFTFAHRT
Entregulierung in
Europa? (S. 11)
Gewerkschaften gegen
französischen "Frank
Lorenzo" (S. 12)
Fluggesellschaften im
Überblick (S. 13)
USA: Notausgänge
bleiben freil (S. 13)

HAFENARBEITER
Britischer Hafен-
arbeiterstreik (S. 14)

PASSAGIERE AUS FINNLAND AUSGEFLOGEN:

SIEG FÜR GESTRANDETE BEMANNUNG

Nach monatelangem Hin und Her und gegenseitigen Beschuldigungen wurde schließlich am 6. Juli in Oslo ein Vertrag unterzeichnet, der mehr als einhundert philippinischen Seeleuten, die vom norwegischen Kreuzfahrtunternehmer Fred Olsen ohne Arbeitsplatz und völlig mittellos in Helsinki zurückgelassen worden waren, eine Entschädigung garantiert.

Vierhundert Urlauber aus Großbritannien und den USA mußten mit dem Flugzeug in ihre Heimat zurückgebracht werden, als die Besatzung des unter philippinischer Flagge fahrenden Kreuzfahrtschiffes *Black Prince* im Mai dieses Jahres in der finnischen Hauptstadt in Streik trat. Die Geschichte der *Black Prince* sorgte in Norwegen für Schlagzeilen, wo der Millionär Fredrik Olsen als Reeder wohlbekannt ist.

Der Fall der *Black Prince* war nicht nur wegen der Ausbeutung der Besatzungsmitglieder wichtig, sondern weil es sich hierbei um die erste Maßnahme einer der ITF angeschlossenen Gewerkschaft gegen ein unter philippinischer Flagge fahrendes Bareboat-Charter-Schiff eines ausländischen Reeders handelte. Derartige Aktionen sind im Rahmen der ITF-Politik aufgrund eines Beschlusses des Fair-Practices-Ausschusses möglich, solche Schiffe generell als Billigflaggenschiffe zu behandeln. Diese Entscheidung des FPC fiel, während das Schiff noch in Helsinki vor Anker lag.

Die ausschließlich aus Filipinos bestehende Besatzung war schon seit einiger Zeit unzufrieden über die Bedingungen an Bord und hatte das ITF-Hauptbüro in London über ihre Probleme informiert. Da die finnischen Gewerkschaften für ihre großzügig gewährte Unterstützung von Seeleuten weltweit bekannt sind, wandten sich die Filipinos nach ihrer Ankunft in Helsinki als erstes an den örtlichen Billigflaggeninspektor, Lauri Heinonen von der finnischen Seeleutengewerkschaft, und baten ihn um Hilfe. Sie klagten vor allem über schlechte Behandlung, niedrige Bezahlung und schlechte Bedingungen an Bord.

Heinonen holte rasch die Zustimmung der finnischen Gewerkschaften zur Verhängung einer Blockade gegen die *Black Prince* ein, doch mitten in der Nacht vom 22. Mai verließ das Schiff klammheimlich auf Anordnung von Olsen seinen Liegeplatz und stach in See. Dies war möglich, weil der Reeder zusätzlich zu einer erheblichen Anzahl europäischer Offiziere, die sich als "Supernumerare" oder außerordentliche Offiziere bereits an Bord befanden, etwa 17 weitere europäische Offiziere und Mannschaftsdienstgrade anheuerte. In Wirklichkeit führte nicht der philippinische Kapitän das Kommando auf dem Schiff, sondern einer der Supernumerare, ein "Kreuzfahrt-Kommodore". Einer der Hauptklagepunkte der philippinischen Besatzungsmitglieder war denn auch die wesentlich bessere Bezahlung und Behandlung dieser "Supernumerare". Die Filipinos waren lediglich an Bord, weil eine zu 100 % aus den Philippinen stammende Besatzung als Voraussetzung für eine Registrierung unter der Flagge des Landes vorgeschrieben ist. Durch das von den Reedern angeordnete Auslaufen des Schiffes saßen die über 100 Filipinos fest. Sie hatten nichts außer den Kleidern, die sie an hatten, denn ihr Gepäck war noch an Bord des Schiffes, das in voller Fahrt auf den Nord-Ostsee-Kanal zusteuerte.

Nachdem es ihr gelungen war, sich aus Helsinki davonzustehlen, dachte die Reederei Olsen offensichtlich, daß sie die ITF überlistet habe. Ihr Triumph war jedoch von kurzer Dauer. Der ITF angeschlossene Gewerkschaften in den nordischen Ländern gaben zu verstehen, daß das Schiff, egal welchen Hafen es anlaufe, Schwierigkeiten mit den Schiffahrts-

Forts. auf Seite 2

... **Bemannung der Black Prince in Helsinki gestrandet**



Die Black Prince auf einer früheren Fahrt

(Foto: Skyphotos)

Forts. von Seite 1

gewerkschaften erwarten könne. Am 2. Juni hoben die philippinischen Schiffsbehörden die Registrierung des Schiffes auf den Philippinen auf und verhängten eine Geldstrafe von P200.000,- gegen Vinta Maritime, ein mit Olsen in Verbindung stehendes Unternehmen in Manila, das für die Bemannung des Schiffes verantwortlich war. Angesichts des zunehmenden Drucks beschloß Olsen, das Schiff dem Norwegischen Internationalen Schiffsregister zu unterstellen. Im NIS können allerdings in Skandinavien verkehrende Passagierschiffe nur registriert werden, wenn sie über eine spezielle Ausnahmegewilligung der Regierung verfügen, und die norwegischen Gewerkschaften gaben deutlich zu verstehen, daß sie sich einer solchen Ausnahmegewilligung solange widersetzen würden, wie keine Einigung mit der Bemannung erzielt werde. Die Mindestforderung war die Rückgabe ihrer persönlichen Habe, die Auszahlung aller ausstehenden Heuern und die Wiedereinstellung bzw. die Zahlung einer angemessenen Abfindung. Die der ITF angeschlossenen norwegischen Seeleutegewerkschaften nahmen an einer Reihe von Sitzungen mit Fred Olsen teil, um eine Einigung auszuhandeln. Die Registrierung des Schiffes im NIS wurde am 6. Juni vollzogen, am 8. Juni konnte in Oslo eine Rahmenvereinbarung getroffen werden. Das Unterneh-

men gab seine ursprüngliche Forderung auf, daß alle Besatzungsmitglieder, die eine Weiterbeschäftigung wünschten, bis spätestens 8. Juni wieder an Bord sein sollten (rein praktisch nicht möglich) und akzeptierte stattdessen, daß jedes ehemalige Besatzungsmitglied der *Black Prince*, das sich bis spätestens 15. Juni bei Olsens örtlicher Bemannungsagentur melde und sich vor Beginn der nächsten Kreuzfahrt am 8. Juli an Bord befindet, seinen Arbeitsplatz zurückbekommen werde. Gleichzeitig wurde ein Vertrag über die mit den norwegischen Schiffs- und Seeleutegewerkschaften in Zusammenarbeit mit der der ITF angeschlossenen philippinischen Seeleutegewerkschaft AMOSUP ausgehandelten neuen Heuersätze unterzeichnet. Das Unternehmen verpflichtete sich ferner zur Auszahlung der den Filipinos vor Beginn ihres Streiks zustehenden Heuern.

Ein paar Tage lang herrschte unter den Seeleuten eitel Freude. Sie brauchten sich nur zu Hause in Manila die notwendigen Unterlagen zu besorgen und nach Europa zurückzufliegen, um wieder auf ihr Schiff zurückzukehren. Leider lief dann doch nicht alles ganz so reibungslos. Fred Olsen begann, neue Filipinos für das Schiff anzuheuern. Bald wurde deutlich, daß nur eine kleine Zahl der ursprünglich 100 Seeleute wirklich Aussicht auf Wiedereinstellung hatte. Kurz bevor die Seeleute die Philippinen verließen, um vor dem 8. Juli in Norwegen zu sein,

verklagte sie die Bemannungsagentur Vinta Maritime wegen Meuterei und forderte die philippinischen Gerichte auf, ihnen die Ausreisereiseerlaubnis zu verweigern. Olsen stritt trotz der engen Eigentumsbeziehungen zwischen Vinta und Olsen und seinen führenden Managern jegliche Beteiligung an dieser Aktion ab.

Inmitten heftiger Beschuldigungen sowohl seitens der norwegischen Gewerkschaften als auch der ehemaligen philippinischen Besatzungsmitglieder wurde schließlich am 6. Juli zwischen Olsen und den norwegischen Schiffs- und Seeleutegewerkschaften ein endgültiger Vertrag unterzeichnet. Die Frist, bis zu der sich Besatzungsmitglieder, die wieder eingestellt werden wollten, an Bord des Schiffes melden sollten, wurde bis zum 15. Juli verlängert. Denjenigen, die nicht wiedereingestellt würden, wurden vier Monate Heuern an Stelle einer Kündigung in Aussicht gestellt. Fred Olsen sagte außerdem zu sich bei Vinta Maritime nach besten Vermögen dafür einzusetzen, daß die Bemannungsagentur die in Manila gegen die ehemaligen Besatzungsmitglieder eingeleiteten Gerichtsverfahren beende. Trotz dieses Vertrages, in dem Olsen der ehemaligen Bemannung Vorrang bei der Besetzung freier Stellen durch neue Seeleute eingeräumt hatte, sieht es nicht so aus, als ob mehr als 10 Mitglieder der ursprünglichen Besatzung wieder auf der *Black Prince* tätig sein werden, wenn diese im Juli zu ihrer nächsten Kreuzfahrt ausläuft. Eine weitere Bedingung der Vereinbarung lautet, daß die ehemaligen Besatzungsmitglieder auf alle Forderungen gegen Olsen verzichten müssen.

Leider handelt es sich bei der *Black Prince* keineswegs um einen Einzelfall. Die Bedingungen an Bord von Kreuzfahrtschiffen sind bekanntermaßen schlecht. Am schlimmsten ist die Ausbeutung der mit Reinigungsarbeiten u. ä. beschäftigten Besatzungsmitglieder im "Hotelbereich" des Schiffes. Wie ihre Kollegen im Hotel- und Gaststättengewerbe an Land müssen diese Arbeitnehmer bei der Betreuung der Passagiere sehr lange Arbeitszeiten in Kauf nehmen und beziehen den größten Teil ihres Einkommens aus Trinkgeldern.

Die ITF ist schon seit langem über die Ausbeutung dieser äußerst verwundbaren Arbeitnehmergruppe beunruhigt und unternimmt aktiv Schritte zur Überwachung der Bedingungen an Bord dieser Schiffe. Sie hat einen weltweiten Vertrag für Kreuzfahrtschiffe erarbeitet, der dafür sorgen soll, daß die Löhne und Bedingungen auf diesen Schiffen internationale Normen gelten.

General Secretary: Harold Lewis

Publications Officer: David Cockroft

International Transport Workers' Federation
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
Internationale Transportarbeiter-Föderation
Fédération Internationale des Ouvriers du Transport
Internationella Transportarbetarefederationen

133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD
TELEPHONE: +44-1-403 2733
TELEX: (051) 8811397 ITF LDN G
FAX: +44-1-357 7871
CABLES: Intransfa, London SE1
E-MAIL: Geonet - GEO2:ITF

IBFG VERURTEILT UNTERDRÜCKUNG DES "PEKINGER FRÜHLINGS"

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) schloß sich den Stimmen an, die von der chinesischen Regierung die Aufhebung der Todesurteile gegen Anführer der Demokratiebewegung in China fordern.

Der Appell an die chinesische Regierung, das Recht von Studenten und Arbeitnehmern auf friedliche Proteste zu respektieren, erging gleichzeitig mit der Unterbreitung einer formellen Beschwerde des IBFG beim Internationalen Arbeitsamt, in der er die chinesische Regierung der gewaltsamen Unterdrückung von Gruppen beschuldigt, die lediglich ihr Recht auf Vereinigungsfreiheit ausüben wollten.

Die treibenden Kräfte in der Demokratiebewegung waren die Autonomen Studenten- und Arbeitervereinigungen. Die von ihnen unternommenen Schritte in Richtung auf die Schaffung einer wirklich repräsentativen, unabhängigen Gewerkschaftsstruktur außerhalb des inzwischen größtenteils geächteten Allchinesischen Gewerkschaftsbundes (ACFTU) werden inzwischen als einer der Faktoren angesehen, die die chinesische Führung in einer Panikreaktion zur Anordnung des blutigen Massakers auf dem Tiananmen-Platz veranlaßten, durch das die Meinung der Weltöffentlichkeit so gegen sie aufgebracht wurde.

In der Erkenntnis, daß das Leben der Demonstranten nur gerettet werden kann, wenn die chinesische Regierung durch abgestimmte internationale Maßnahmen unter Druck gesetzt wird, wandte sich der IBFG mit der Bitte an die Vereinten Nationen, die UNESCO und das UNO-Zentrum für Menschenrechte, in dringenden Eingaben an die chinesische Staatsführung die Aufhebung der Todesurteile zu fordern. Dem IBFG angeschlossene Organisationen sind darüber hinaus gebeten, bei ihren Regierungen auf Interventionen im Inter-

esse der wegen ihrer Beteiligung an den friedlichen Protestkundgebungen auf dem Tiananmen-Platz zum Tode Verurteilten zu drängen.

Im Juni verurteilte IBFG-Generalsekretär John Vanderveken in einer Ansprache vor der IAO-Generalkonferenz in Genf in starken Worten das Vorgehen gegen die

des für die nächsten 20 Jahre zu gewährleisten.

Nach Auffassung der Dissidenten ist die Reaktion der Regierung auf die deutliche Unterstützung der Demonstrationen in China im April und Mai durch große Teile der Bevölkerung der Beweis dafür, daß China im Gegensatz zu seinem Anspruch,

“... die brutale Unterdrückung der Demonstranten, die bei ihren Protesten in beispielhafter Weise jede Gewaltanwendung ablehnten, ist sinnlos ...” — John Vanderveken

friedlichen Demonstranten. “Die brutale Unterdrückung der Demonstranten, die bei ihren Protesten in beispielhafter Weise jede Gewaltanwendung ablehnten, ist sinnlos und in keiner Weise zu rechtfertigen,” erklärte er.

In einem Interview mit der französischen Tageszeitung *Libération* berichteten zwei chinesische Dissidenten, die der Gewalt in ihrem Land nach Frankreich entfliehen konnten, daß die Ereignisse vom Tiananmen-Platz, durch die der “Pekinger Frühling” brutal unterdrückt wurde, alles in den Schatten stellten, was während der Kulturrevolution geschehen sei.

Nach Angaben dieser Augenzeugen wurden mindestens 2.000 der auf dem Platz Versammelten getötet (offiziellen Regierungsangaben zufolge belief sich die Zahl der Toten lediglich auf 300). Sie erklärten ferner, daß diese und andere Menschen auf Anordnung der alternden chinesischen Führung, verkörpert durch Deng Xiaoping, getötet wurden, um die Stabilität des Lan-

ein sozialistisches Land zu sein, in Wirklichkeit von einer Diktatur beherrscht werde.

Die Machthaber hatten geglaubt, der Ruf nach Freiheit und Demokratie in China werde verebben, wenn sie die Demonstranten zu Dutzenden verhafteten und inhaftierten. Es sei jedoch genau das Gegenteil geschehen - in den Köpfen der chinesischen Bevölkerung seien diese Ideale heute noch weit tiefer verwurzelt als zuvor.

Die direkte Herausforderung der Regierung durch die Demonstranten sei der Beweis für die zunehmende Reife einer langen Zeit in feudalem Denken gefangene Nation.

Zwar seien die Demonstrationen unterdrückt worden, doch sei noch lange nicht alles verloren. Es würden grundlegende Zweifel am Regierungsanspruch Deng Xiaopings laut. Er habe “keine Zukunft” mehr, und es sei “unwahrscheinlich, daß er noch länger als zwei Jahre an der Macht bleiben werde”.

GROSSES LOB FÜR AUSLAUFENDE GEWERKSCHAFTSSEMINARE

Seit einer Reihe von Jahren führen Vertreter von Transportarbeitergewerkschaften aus Asien und dem pazifischen Raum regelmäßig einmal im Jahr internationale Seminare durch, um über Fragen von gemeinsamem Interesse für die Transportarbeiter zu beraten.

Diese Seminare wurden vom Alljapanischen Rat der Gewerkschaften der Arbeitnehmer im Transport und Verkehr (Zenkoun) organisiert, der großes Interesse an der Entwicklung und Aufrechterhaltung der Einheit und Solidarität der Arbeitnehmerschaft in Asien und dem pazifischen Raum zeigte.

Der Erfolg der Seminare ist zu einem großen Teil auf den Einsatz der japani-

schen Eisenbahngewerkschaft Kokuro zurückzuführen, die eine führende Rolle in dem Rat einnahm.

Jüngste Entwicklungen mit Auswirkungen auf die japanische Gewerkschaftsbewegung hatten leider zur Folge, daß Zenkoun aufgelöst wurde und die von ihm organisierten Seminare eingestellt werden müssen. Die dem Zenkoun angeschlossenen japanischen Transportarbeitergewerkschaften - allen voran die Föderation der Gewerkschaft der Arbeitnehmer bei den Privatbahnen (Shitetsu-soren) - beschloßen, die verbleibenden Mittel für die Durchführung eines vierten und letzten Seminars der asiatischen Transportarbeitergewerkschaften zu nutzen. Dieses fand Ende Mai

in der japanischen Hauptstadt Tokio statt.

Teilnehmer des Seminars waren Spitzenfunktionäre der Transportarbeitergewerkschaften aus elf Ländern der gesamten Region sowie Vertreter einer Reihe internationaler Organisationen, der ITF-Regionalvertreter Mo Hoda und Shigi Wada, Leiter des ITF-Büros in Tokio.

Drei Tage lang diskutierten die Teilnehmer über die aktuellen Sorgen der Transportarbeiter der Region und Maßnahmen der Gewerkschaften, mit denen sie die weitreichenden Veränderungen in diesem Wirtschaftsbereich in den Griff bekommen wollen.

Forts. auf Seite 4

IRISCHE GEWERKSCHAFTEN PLANEN ZUSAMMENSCHLUSS

Ein Drittel aller irischen Gewerkschafter sind zur Abstimmung über einen Vorschlag zum Zusammenschluß der beiden größten Gewerkschaften des Landes aufgerufen.

Die 150.000 Mitglieder der der ITF angeschlossenen Irish Transport and General Workers' Union (ITGWU) und die 50.000 Mitglieder der Federated Workers' Union of Ireland (FWU), werden, falls sie sich der auf ihren jeweiligen Gewerkschaftstagen getroffenen Entscheidung für den Zusammenschluß anschließen, eine seit 65 Jahren bestehende Spaltung der irischen Gewerkschaftsbewegung überwinden und einen großen Schritt in Richtung auf die Verwirklichung der Träume ihrer Gründer vollziehen.

James Connolly and Jim Larkin gründeten die ITGWU als "eine große Gewerkschaft" für alle irischen Arbeitnehmer nach dem syndikalistischen Vorbild zahlreicher früher europäischer und lateinamerikanischer Gewerkschaften. Connolly wurde 1916 während eines Auslandsaufenthalts Larkins wegen seiner führenden Rolle bei den Osteraufständen von den Briten erschossen. Als nach Larkins Rückkehr Risse in der Führungsspitze der ITGWU auf-

traten, verließ dieser die Gewerkschaft und gründete 1924 die Workers' Union.

Die beiden Organisationen entwickelten sich zu den zwei größten Gewerkschaften Irlands. Ihre Wiedervereinigung ist ein lang gehegter Traum.

Jüngste Verhandlungen zwischen den beiden Vorständen führten zur Vorlage eines erfolgversprechenden Planes für die Schaffung einer "Supergewerkschaft".

Die neue Gewerkschaft soll sich am 1. Januar 1990 unter dem Namen Services, Industrial, Professional and Technical Union (SIPTU) konstituieren. Bei der Ausarbeitung der Strukturen der neuen Gewerkschaft wurde sorgfältig darauf geachtet, sie nicht zu einem unbeweglichen bürokratischen Koloß werden zu lassen. Dem Vorschlag zufolge soll das einzelne Mitglied im Mittelpunkt der gewerkschaftlichen Tätigkeit stehen.

Eine Reihe von Regionalvorständen werden in einer großen Bandbreite wichtiger Fragen Entscheidungsgewalt haben. Die künftigen Spitzenfunktionäre der Gewerkschaft (Präsident, Vizepräsident und Generalsekretär) werden von den Mitgliedern in direkter Wahl gewählt - beide be-

stehenden Gewerkschaften wählen ihre Führungsspitze augenblicklich auf ihren Gewerkschaftstagen.

Die neue Gewerkschaft will mit einem neu einzurichtenden "sozialen Solidaritätsservice", in dessen Rahmen sie Arbeitslosen, Behinderten und in den Ruhestand getretenen Mitgliedern Hilfe und Unterstützung anbieten wird, weitere Bereiche der Gemeinschaft ansprechen.

Die von den beiden bestehenden Gewerkschaften gemeinsam erarbeitete Satzung und Geschäftsordnung der neuen Gewerkschaft wurde von den Gewerkschaftstagen der beiden Gewerkschaften bereits verabschiedet und an die Gewerkschaftsmitglieder verschickt. Zwar ist die Zustimmung der großen Mehrzahl der Gewerkschaftsmitglieder für den Zusammenschluß sicher, doch wird die gemeinsame Abstimmung als Bekräftigung der basisdemokratischen Ausrichtung angesehen, die die neue Gewerkschaft kennzeichnen soll.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis, der am diesjährigen Gewerkschaftstag der ITGWU teilnahm, wünschte der neuen Gewerkschaft größtmöglichen Erfolg.

...Geist der internationalen Einheit lebt fort

Forts. von Seite 3

In seiner Ansprache erinnerte Mo Hoda an die ITF-Regionalkonferenz in Tokio im Dezember 1987, auf der bereits die gleichen Fragen behandelt worden waren, wie sie auch jetzt wieder von den Seminarteilnehmern angesprochen wurden. Er äußerte sich erfreut darüber, daß dieses jüngste Seminar zu einem Zeitpunkt stattfinde, zu dem sich positivere Entwicklungen in der Region abzeichneten, insbesondere in Pakistan, wo die Regierung von Premierministerin Benasir Bhutto die Wiederherstellung der während der Militärdiktatur aufgehobenen Gewerkschaftsrechte zugesagt habe.

Er bedauerte, daß dies das letzte internationale Seminar des Zenkoun sei, versprach jedoch gleichzeitig, daß die ITF im Rahmen ihrer eigenen Regionalstruktur dafür Sorge tragen werde, daß die angeschlossenen Gewerkschaften auch in Zukunft die von den Seminaren gesteckten Ziele verfolgen könnten.

Er verwies darüber hinaus auf das langfristige Bildungsprogramm der ITF für Asien und den pazifischen Raum, durch das es den Transportarbeitergewerkschaften erleichtert werden solle, sich den Herausforderungen der späten 80er Jahre zu stellen. Der heute bei Kontakten zwischen den Gewerkschaften spürbare neue "Geist der Einheit und Solidarität" sei einer der

wichtigsten Erfolge des Programms.

Makoto Tamura, Präsident des japanischen Vorbereitungsausschusses für dieses letzte Seminar, verwies seinerseits auf das durch die Seminare geförderte gegenseitige Verständnis als ein wichtiges Ergebnis.

Das von den Teilnehmern verabschiedete Schlußdokument unterstrich, daß die vielen, im Laufe der Seminare geschlossenen wertvollen Freundschaften nicht vergessen werden würden, und daß alle, die daran teilgenommen hätten, weiter darauf hinarbeiten wollten, daß der durch die Sitzungen geweckte Geist der Einheit der Arbeitnehmerschaft nicht mit Ende dieses Schlußseminars verfliegen werde.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

30.-31. August

31. August

- 1. September

4.-7. September

19.-21. September

17.-18. Oktober

23.-24. Oktober

30. November -

1. Dezember

Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau

FPC-Unterausschuß

Schiffsinspektoren

Sektionskonferenz Eisenbahn

Vorstand

Sitzung der Gewerkschaften des

Kabinenpersonals

Gefahrguttransport

Wien

London

Eastbourne

Santander

London

London

Genf

SÜDAFRIKA UND NAMIBIA 1988: NEUER ÜBERBLICK FÜR'S GEWERKSCHAFTLICHE BÜCHERREGAL

Leser der ITF-Nachrichten wissen, daß die Lage im südlichen Afrika ständig in Bewegung ist. Die ITF-Nachrichten tun ihr bestes, um sie stets über die wichtigsten Entwicklungen, insbesondere hinsichtlich der wachsenden Gewerkschaftsbewegung und der in ihr organisierten Transportarbeiter, auf dem laufenden zu halten.

Diese Informationen sollen den nationalen Gewerkschaften als Hilfsmittel bei ihren Solidaritätskampagnen für die von breiten Bevölkerungsschichten unterstützte Demokratiebewegung in Südafrika dienen. Mehr als in jeder anderen Frage oder Gegend der Welt sind sich die Gewerkschaften in ihrer Ablehnung des südafrikanischen Apartheidsystems und der Unterstützung für die dortigen Gewerkschafter, die sich für ihre Arbeitnehmer- und Bürgerrechte einsetzen, einig.

Eine nützliche Ergänzung zu den politischen und Informationskampagnen stellt dabei die vor kurzem vom Internationalen

Verteidigungs- und Hilfsfonds für das südliche Afrika (IDAF) herausgegebene Veröffentlichung mit dem Titel "Überblick 1988: Unterdrückung und Widerstand in Südafrika und Namibia" dar.

Dieser Überblick informiert knapp und doch umfassend über die wichtigsten Entwicklungen in diesen Ländern während des vergangenen Jahres. Eigenständige Kapitel über die politische Lage, gewerkschaftliche Entwicklungen, den militärischen Aspekt, Medien und Bildung in Südafrika und Namibia machen die Veröffentlichung zu einem nützlichen und für die gewerkschaftliche Bildungsarbeit geeigneten Nachschlagewerk, denn nur zu häufig werden angesichts der tagtäglichen Streiks, Proteste und politischen Veranstaltungen Hintergrundinformation und historische Einzelheiten übersehen.

Dieses kleine Buch kann diese Lücke schließen und wäre sicherlich eine wertvolle Ergänzung für die Bibliotheken oder

Bücherregale fast aller Gewerkschaften.

Beim IDAF handelt es sich um eine Menschenrechtsorganisation, die die Opfer der Apartheid unterstützt. Er hat sich der "Schaffung freier, demokratischer, nicht rassistischer Gesellschaften im gesamten südlichen Afrika" verschrieben. Der Fonds bietet Hilfen für die Verteidigung und Rehabilitierung von Personen, die unter den Übeln und der Ungerechtigkeit der Apartheid leiden und ist bestrebt, die Weltöffentlichkeit über die Probleme der Region auf dem laufenden zu halten.

Der "Überblick 1988" wurde in englischer Sprache veröffentlicht und ist zum Preis von UK £ 1,- direkt beim IDAF, Cannon Collins House, 64 Essex Road, London N1 8LR, Großbritannien, zu beziehen. Bitte legt Eurer Bestellung (die nicht an die ITF geschickt werden sollte) eine internationale Postanweisung über UK £ 1,- bei.

FISCHER

EG-FANGQUOTEN BEDROHEN ARBEITSPLÄTZE IN GROSSBRITANNIEN UND SPANIEN

Das neue Register für britische Fangschiffe ist Gegenstand einer heftigen Auseinandersetzung zwischen Großbritannien und der Europäischen Kommission. Das Register, das Anfang 1989 aufgrund des 1988 verabschiedeten Handelsschiffahrtsgesetzes in Kraft trat, sieht vor, daß alle in Großbritannien registrierten Fangboote sich zu mindestens 75 % in britischem Eigentum befinden müssen. Nach Meinung der Kommission stellt dies eine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit dar und verstößt gegen den Grundsatz der Niederlassungsfreiheit. Die Kommission erklärte in einem Schreiben an die britische Regierung, daß Großbritannien gegen die Gemeinschaftsgesetzgebung verstoße, was ein Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof nach sich ziehen könne. Mit den Bestimmungen des Handelsschiffahrtsgesetzes hinsichtlich des Fangschiffsregisters soll die umstrittene Praxis der Umgehung

der Fangquoten unterbunden werden, bei der Fischer aus anderen EG-Staaten (vor allem Spanien) einen Teil des ihren britischen Kollegen im Rahmen der gemeinsamen europäischen Fischereipolitik zugewiesenen zulässigen "Gesamtfangaufkommens" in Anspruch nehmen, indem sie ihre Schiffe als britische Fangschiffe registrieren lassen.

Im März diesen Jahres urteilte das Oberste Gericht in einem gegen das neue britische Gesetz eingeleiteten Verfahren zugunsten der spanischen Fischer. Dieses Urteil wurde jedoch vom Berufungsgericht aufgehoben. Die letzte Entscheidung liegt nun beim britischen Oberhaus.

Aufgrund des Gesetzes wurden unter anderem 103 in Großbritannien registrierte Fangboote spanischer Reeder am Auslaufen gehindert, wodurch 1.500 spanische und britische Fischer arbeitslos wur-

den. Diese Angelegenheit wurde von der ITF auf einer Sitzung des paritätischen EG-Ausschusses für die sozialen Probleme in der Hochseefischerei am 3. und 4. Juli 1989 in Brüssel angesprochen. Der Ausschuss, der sich aus Vertretern der Arbeitgeber- wie auch der Arbeitnehmerorganisationen zusammensetzt, erklärte sich für diese Frage zuständig und will sie auf seiner nächsten Sitzung im Oktober behandeln. Das Ziel wird dabei darin bestehen, die Kommission auf die sozialen Auswirkungen der gemeinsamen Fischereipolitik und des Konzeptes des zulässigen Gesamtfangaufkommens aufmerksam zu machen.

Kern des oben erwähnten Konflikts ist die Tatsache, daß das System des zulässigen Gesamtfangaufkommens und der Quoten grundsätzliche Mängel aufweist, da es selbst eine Diskriminierung aufgrund der Staatszugehörigkeit darstellt.

DEUTSCHE TAXIS: STRENGERE VORSCHRIFTEN GEFORDERT

Taxis sind eine wichtige und attraktive Ergänzung der Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr der Städte auf der ganzen Welt, und doch unterliegen sie in vielen Ländern wesentlich weniger strikten Vorschriften als die öffentlichen Verkehrsmittel. Die wichtige Aufgabe der Taxifahrer als Anbieter von Dienstleistungen spiegelt sich auch in ihren Arbeits- und Sozialbedingungen, die weit unter denen von z. B. Busfahrern liegen, häufig nicht wider.

Dies gilt ganz sicher für die Bundesrepublik Deutschland, wo das Taxigewerbe ausdrücklich von den strengen Vorschriften ausgenommen ist, die den öffentlichen Personennahverkehr ansonsten regeln. Dies führt dazu, daß viele Taxifahrer viel zu lange arbeiten (ihre Arbeitszeit liegt durchschnittlich bei 60 und mehr Stunden in der Woche). Die Überarbeitung stellt eine Gefährdung der Gesundheit der Fahrer dar und ist einer der Gründe für den in den vergangenen zehn Jahren zu verzeichnenden 30%igen Anstieg der Zahl der Verkehrsunfälle, an denen Taxis beteiligt waren.

Die Notwendigkeit der Einführung eines Systems wirksamer gesetzlicher Regelungen in einem sich rasch ausweitenden Gewerbe ist nicht abzustreiten. 1987 wurden etwa 350 Mio. Fahrgastfahrten unternommen; 40.000 Berufsfahrer, über die Hälfte davon selbstfahrende Unternehmer, sind heute im Taxigewerbe tätig.

Vor diesem Hintergrund hat die bundesdeutsche Transportarbeitergewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) eine Broschüre mit dem Titel "Vorstellungen der Gewerkschaft ÖTV zum Taxi- und Mietwagenverkehr" veröffentlicht, in der sie die in diesem Sektor bestehenden Mängel beschreibt und Vorschläge macht, wie die bisher größtenteils nicht durch Vorschriften geregelte Situation im Interesse des Gewerbes selbst, der darin Beschäftigten und seiner Benutzer verbessert werden kann.

Die Gewerkschaft fordert nachdrücklich die Einführung gesetzlicher Lenkzeitvorschriften und Ruhezeitregelungen. Sie fordert darüber hinaus im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit die strikte Kontrolle dieser Vorschriften, um Arbeitgebern und Fahrern gleichermaßen ihre Verantwortung gegenüber anderen Straßenbenutzern vor Augen zu führen. Die Gewerkschaft weist auf die Notwendigkeit einer verstärkten Kontrolle der Einhaltung der bestehenden Arbeitszeitvorschriften auch für Fahrer in Nebentätigkeit hin, die häufig in einem Hauptbeschäftigungsverhältnis bereits acht Stunden gearbeitet haben, bevor sie sich an das Steuer eines Taxis setzen.

In ihrer Broschüre fordert die Gewerk-

schaft ÖTV den Gesetzgeber auf, die Praxis der Bezahlung von Taxifahrern nach der Zahl der unternommenen Fahrten zu verbieten und den Sektor damit den für den Bus- und Lkw-Verkehr geltenden Bestimmungen zu unterstellen. Die Gewerkschaft setzt sich für eine Entlohnung der Taxifahrer auf Stundenbasis ein, wie sie in anderen Berufen die Norm ist.

Gegenwärtig werden Taxifahrer überwiegend über eine prozentuale Beteiligung am Umsatz des Taxiunternehmens entlohnt - je mehr Fahrgäste sie befördern, desto mehr verdienen sie also. Dadurch wird der Fahrer ermuntert, möglichst schnell wieder an den ihm zugewiesenen Haltepunkt zurückzufahren, um neue Fahrgäste aufnehmen zu können.

Die Gewerkschaft spricht sich ferner nachdrücklich für die Einführung einer an

Eine hohe Zahl von Aushilfskräften ist fast überall typisch für das Taxigewerbe

der Berufskraftfahrerausbildungsordnung für den Personenverkehr orientierten Pflichtausbildung für Taxifahrer aus, die Schulabgängern und Erwachsenen gleichermaßen offenstehen sollte. Damit würde auch dem zunehmenden Wunsch der Taxifahrer nach Anerkennung ihres beruflichen Status Rechnung getragen.

Als wichtigster Einzelfaktor, der der Durchsetzung angemessener Arbeits- und Sozialbedingungen im Wege steht, wird der überdurchschnittlich hohe Einsatz von Aushilfskräften angesehen, der das Taxigewerbe fast überall kennzeichnet.

Schätzungsweise etwa drei von vier Taxifahrern sind Aushilfskräfte, die diese Tätigkeit häufig neben ihrer eigentlichen Beschäftigung ausführen.

Wo Aushilfskräfte die Norm sind, häufen sich auch andere mißbräuchliche Praktiken. Die Gewerkschaft stellt dazu Vergleiche mit dem Baugewerbe an, das für massive Steuerhinterziehungen berüchtigt ist. Hier wie dort führt der Einsatz von Schwarzarbeitern dazu, daß der Druck auf Arbeits- und Sozialbedingungen zunimmt. Während viele Taxiunternehmen sehr gute Dienstleistungen anbieten, sind andere weniger gewissenhaft und bedienen die Fahrgäste nur dann, wenn es ihnen paßt und in der Form, die die höchsten Gewinne verspricht.

Die Gewerkschaft ÖTV schlägt daher vor, daß alle Taxiunternehmen ab dem zweiten Fahrzeug mindestens einen festen Fahrer für jedes Fahrzeug beschäftigen und

einer Betriebspflicht von täglich mindestens 12 Stunden unterliegen sollten.

Auch wird eine Reform des augenblicklichen Systems der Konzessionsvergabe gefordert. Neue Konzessionen und Verlängerungen sollen nur solchen Unternehmen gewährt werden, die ihren sozialen Verpflichtungen gegenüber den Beschäftigten nachkommen und die Auflagen nach dem Personenbeförderungsgesetz erfüllen können.

Unternehmen, die diesen Normen nicht entsprechen, haben im Taxigewerbe nichts zu suchen. Ihnen sollte, so die Gewerkschaft ÖTV, die Genehmigung entzogen werden.

Die Gewerkschaft unterstreicht die Notwendigkeit, sich den Plänen derer zu widersetzen, die den Einsatz von Taxis nicht als begrüßenswerte Ergänzung, sondern als Ersatz für kommunale Verkehrsmittel fordern, weil dadurch gut abgesicherte Arbeitsplätze im öffentlichen Dienst vernichtet werden, ohne daß gleichzeitig Arbeitsplätze im Taxibereich neu entstehen. Dies ist nicht im Interesse der Öffentlichkeit.

Zur Frage der Sicherheit empfiehlt die Broschüre, Taxifahrer zu verpflichten, auch bei Fahrgastbeförderungen einen leicht zu lösenden Sicherheitsgurt anzulegen (augenblicklich besteht Gurtanlegepflicht nur bei Leerfahrten).

Taxifahrer leiden wegen ihrer sitzenden Tätigkeit häufig unter den gleichen Gesundheitsbeschwerden wie Lkw- und Busfahrer. Die Broschüre schlägt daher eine Reihe von Abhilfemaßnahmen vor, darunter besser gestaltete Fahrersitze, um das Auftreten von Rückenbeschwerden zu verringern sowie angemessene Pausen- und Pflegeeinrichtungen, damit sich die Fahrer gesund ernähren und ihre Ruhepausen abseits des Lärms und der Schadstoffemissionen stark befahrener Großstadtstraßen einlegen können. Maßnahmen sollten außerdem ergriffen werden, um die bei Taxifahrern wegen der Einatmung von Abgasen über längere Zeiträume hinweg auftretenden Erkrankungen der Atemwege zu verringern.

Die Gewerkschaft ÖTV hat bereits Kollektivverträge für Taxifahrer in der Bundesrepublik abgeschlossen. In weiten Teilen ist der Organisationsgrad jedoch noch gering.

Es ist zweifellos eine wichtige Aufgabe, die Fahrer von den Vorzügen einer Gewerkschaftsmitgliedschaft zu überzeugen. Wenn die in dieser Broschüre vorgestellten Ideen Früchte tragen - und sie genießen die volle Unterstützung der ITF - könnte dies der Grundstein für ein wachsendes Maß an gewerkschaftlicher Organisation in einem Bereich sein, in dem dies dringend notwendig ist.

SCANSPED: NORDISCHE STRASSENTTRANSPORTARBEITER-GEWERKSCHAFTEN SCHLIESSEN VIER-LÄNDER-VERTRAG

„Ein Durchbruch für die Zusammenarbeit der nordischen Gewerkschaften“ - so nannte ein Funktionär der schwedischen Gewerkschaft HTF den neu geschlossenen Vertrag zwischen der internationalen Spedition Scansped und sechs Gewerkschaften in Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden, der auf eine Initiative seiner Gewerkschaft hin erarbeitet wurde.

Im Rahmen des Vertrages, der am 2. Mai in der schwedischen Stadt Malmö unterzeichnet wurde und zeitlich mit einer weitreichenden Umstrukturierung von Scansped zusammenfällt, werden die Unternehmensleitung und Vertreter der Gewerkschaften in den vier nordischen Ländern zweimal im Jahr, jeweils im Frühjahr und im Herbst, zu Rundgesprächen zusammenzutreffen.

Die Herbstsitzung wird sich mit der Geschäfts- und Finanzplanung des Unternehmens auseinandersetzen, während auf der Frühjahrssitzung die wirtschaftlichen Leistungen des Unternehmens und die Umsetzung der Pläne auf ihren Erfolg überprüft werden.

In den Worten des Funktionärs der schwedischen HTF: „Wir werden Gele-

genheit bekommen, uns ein eigenes Bild über die Geschäftsentwicklungen zu machen und Vorschläge und Anregungen für die künftige Tätigkeit zu unterbreiten.“

Seiner Meinung nach wird der neue Vertrag zum Vorteil beider Seiten, Unternehmen ebenso wie Gewerkschaften, zu einem guten Verhältnis und konstruktiver Zusammenarbeit beitragen.

Den an den Gesprächen mit dem Unternehmen beteiligten Gewerkschaftsvertretern wird ferner die Möglichkeit gegeben, zweimal im Jahr vor den Zusammenkünften mit Scansped zu eigenen Beratungen zusammenzutreten.

Sie werden für die Dauer dieser Sitzungen bei voller Lohnfortzahlung von der Arbeit freigestellt, ihre Reise- und Unterhaltskosten werden von dem Unternehmen getragen, und Telefone, Telex- und Telefaxeinrichtungen des Unternehmens stehen ihnen kostenlos zur freien Verfügung, damit sie mit ihren Kollegen in den verschiedenen Ländern in Verbindung bleiben können.

Um die Gewerkschaftsvertreter auf ihre neue Aufgabe vorzubereiten, werden ihnen in speziellen Lehrgängen die Organisationsstruktur des Unternehmens sowie

der Gewerkschaften in den anderen nordischen Ländern erläutert.

Die an der Vereinbarung beteiligte schwedische Gewerkschaft ist über den Abschluß des Vertrags besonders erfreut, da sich die schwedische Arbeitgebervereinigung SAF der internationalen Zusammenarbeit von Gewerkschaftsvertretern bei Unternehmen wie Scansped, die Arbeitnehmer in verschiedenen nordischen Ländern beschäftigen, bisher immer widersetzt hatte.

Scansped und seine 40 Tochterunternehmen sind in ganz Europa, Nordamerika und dem Fernen Osten im Straßentransport und im Speditionsgewerbe tätig. In Skandinavien beschäftigen sie etwa 5.000 Arbeitnehmer, davon knapp die Hälfte in Schweden.

Die formelle Genehmigung des Vertrages durch den Vorstand von Scansped sowie die verschiedenen Gewerkschaftsvorstände steht noch aus, Schwierigkeiten werden jedoch nicht erwartet.

Nach seiner Bestätigung wird der Vertrag bis zum 31. Dezember 1990 probeweise in Kraft treten. Nach diesem Datum kann er von beiden Parteien mit dreimonatiger Frist gekündigt werden.

„Geister-Bahn“ in der Schweiz?

Die Schweizerische Bundesbahnen sehen sich einem ernstzunehmenden Personal-mangel gegenüber. Mindestens 270 zusätzliche Mitarbeiter sind erforderlich, um der auf die Zunahme im Bahnverkehr und die allgemeine Lage auf dem schweizerischen Arbeitsmarkt zurückzuführenden Verknappung entgegenzuwirken. Arbeitszeitverkürzung und flexiblere Ruhestandsregelungen hatten eine Verengung des Marktes genau zu dem Zeitpunkt zur Folge, zu dem das Verkehrsaufkommen bei der Bahn stark ansteigt.

Der der ITF angeschlossene Schweizerische Eisenbahnerverband (SEV) legte daher ein eigenes Programm zur Verbesserung der Personalsituation vor. Die Gewerkschaft fordert eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und höhere Bezahlung als Ausgleich für unregelmäßige Arbeitszeiten und Nachtdienst. Sie fordert eine Untersuchung der Schichtenteilung bei der Eisenbahn sowie der Erwartungen möglicher Berufsanfänger. Nur wenn die Arbeitsplätze bei der Bahn attraktiver gestaltet werden, so argumentiert die Gewerkschaft, kann der Einstellungsengpaß überwunden werden.

Die Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen schlägt unterdessen nur Übergangslösungen vor. Eine davon war die auf Teilen des Eisenbahnnetzes ge-

plante Einführung von „Zugassistenten“ anstelle der Zugbegleiter. Hierbei handelte es sich um Teil- und Vollzeitpersonal, das eine nur zweiwöchige Schulung in den grundlegenden technischen Fragen erhalten sollte. Ihr vorgesehener Aufgabenbereich umfaßte weder Fahrkartenkontrolle noch Kundenbetreuung. Selbst die Unternehmensleitung mußte zugeben, daß dieser Vorschlag nicht sehr befriedigend war.

Die Gewerkschaft widersetzt sich der Ablösung vollqualifizierter Zugbegleiter durch billigere „Zugassistenten“. Die einzige Lösungsmöglichkeit besteht ihrer Meinung nach darin, das Berufsbild des Zugbegleiters besser zu definieren. Wenn die mit dem Beruf verbundenen Aufgaben klar beschrieben würden, wären die Stellen auch leichter zu besetzen.

Die Differenzen drohten, die Beziehungen zwischen den SBB und der Gewerkschaft, die bereits an einen Bummelstreik dachte, nachhaltig zu beeinträchtigen. Im vergangenen Monat trafen die beiden Seiten jedoch zu Gesprächen zusammen. Es wurde vereinbart, das Konzept des „Zugassistenten“ zumindest bis zum Abschluß einer Lageüberprüfung in der Schublade zu lassen. Diese neue Kategorie beim Zugpersonal soll nur dann eingeführt werden, wenn die Lücken durch Überstunden nicht gefüllt werden können oder sich die Personalknappheit drastisch

verschärft. Beides erscheint unwahrscheinlich.

In der Erkenntnis, daß nur durch umfangreiche Neueinstellungen eine endgültige Lösung des Problems gefunden werden kann, sagte die Unternehmensleitung der Bahn den Start einer umfangreichen Werbekampagne zu, um neue Mitarbeiter zu gewinnen. Diese Kampagne blieb dann eine Zeitlang in den Vorbereitungen stecken, doch inzwischen ist der Startschuß gefallen. Am 1. August beginnt bei den SBB ein Ausbildungsprogramm für 1.107 Auszubildende. Langfristig hält die Unternehmensleitung jedoch weiterhin an einem weitreichenden Rationalisierungsprogramm fest. Die Gewerkschaft befürchtet, daß die Bahnkunden bald auf „Geister-Bahnen“ reisen werden. Regionalzüge werden schon in näherer Zukunft unbegleitet verkehren. Viele Bahnhöfe werden unbemannt sein, und Informationen werden die Reisenden auf größeren Bahnhöfen oder mit Hilfe von computergestützten Datensystemen einholen müssen.

Ein Opfer des Wandels wird der Fahrgastkomfort sein, und auch eine Beeinträchtigung der Sicherheit durch diese Veränderungen wird nicht zu umgehen sein. Alte und behinderte Reisende werden besonders betroffen sein und Frauen sich bei Nacht zu Recht nicht mehr sicher fühlen.

SCHLECHTE BEZAHLUNG IM MITTELPUNKT DES STREIKS BEI BRITISH RAIL

Nachdem eine Reihe eintägiger Streiks den Verkehr auf dem britischen Eisenbahnnetz völlig zum Erliegen gebracht hatte, akzeptierten die Lokführergewerkschaft ASLEF und die Gewerkschaft der Angestellten bei British Rail, TSSA, ein an keinerlei Bedingungen geknüpftes Lohnangebot des Eisenbahnunternehmens in Höhe von 8,8 %. Die größte Eisenbahnergewerkschaft, NUR, beschloß hingegen, ihre 24-Stunden-Streiks weiter fortzusetzen.

Das neue Angebot war allen Gewerk-

schaften vorgelegt worden, nachdem die Schlichtungsstelle bei der Eisenbahn eine 8,8%ige Lohnerhöhung für TSSA-Mitglieder empfohlen hatte, immerhin eine Verbesserung gegenüber dem den Gewerkschaften von BR vor Einleitung des Schlichtungsverfahrens als "letztes Angebot" unterbreiteten Vorschlag einer Lohnerhöhung um 7 %. Doch gelang es dem British-Rail-Management, das in seinem Umgang mit diesem Arbeitskonflikt absolute Unfähigkeit bewies, die Gewerkschaften durch die

Vorlage einer ganzen Liste von Bedingungen, die an eine 8,8%ige Lohnerhöhung geknüpft werden sollten, zu veranlassen, sich unter Protest von den Verhandlungen zurückzuziehen. Angesichts der Entschlossenheit der Gewerkschaften und der breiten Unterstützung ihrer Forderungen durch die Öffentlichkeit war British Rail schließlich gezwungen, auf alle Bedingungen zu verzichten, was den beiden kleineren Gewerkschaften ausreichte, um das Lohnangebot anzunehmen.

Die NUR argumentiert, daß das Angebot keine Lösung der grundlegenden Probleme in Zusammenhang mit niedrigerer Bezahlung und langen Arbeitszeiten bei der Bahn darstelle. Selbst nach einer 8,8%igen Lohnerhöhung beliefe sich der Grundlohn eines Eisenbahners in der niedrigsten Lohnstufe auf lediglich £ 105,30 für eine 39-Stunden-Woche.

BR machte auch im Hinblick auf die künftigen landesweiten Verhandlungsmechanismen, dem zweiten Kernpunkt des Konfliktes, erhebliche Zugeständnisse. Über Löhne und Bedingungen in Zusammenhang mit Arbeitszeiten, Urlaub, Krankengeld, Renten und Zusatzleistungen soll weiterhin auf landesweiter Ebene verhandelt werden. Die Fortschritte reichten bisher allerdings nicht aus, um die NUR zur Beendigung ihrer erfolgreichen 24stündigen Streiks zu bewegen, die in London in Verbindung mit einem eigenständigen Arbeitskonflikt bei der U-Bahn während fast des ganzen Sommers einmal in der Woche den Verkehr auf den Straßen der Hauptstadt zum Erliegen brachten. Wenn die Pendler in London jemals an der Notwendigkeit besserer Bahndienste zweifeln, so sind diese Zweifel inzwischen ausgeräumt worden.



Die jüngste Sitzung der ITF/IÖD-Arbeitsgruppe für den öffentlichen Personennahverkehr fand Mitte Juni in der nordfranzösischen Stadt Lille statt. Die Teilnehmer besichtigten das Kontrollzentrum, von dem aus das vollautomatische fahrerlose Metrosystem der Stadt (s. Abbildung) überwacht wird.

Privatisierung der Stadtbusse in Kopenhagen?

Chaos erwarten dänische Gewerkschaften, wenn die Regierung ihre - bereits weit fortgeschrittenen - Pläne wahrmacht, 30 % des kommunalen Busverkehrs in Kopenhagen zu privatisieren. Die Busse der Hauptstadt werden augenblicklich von der Verkehrsbehörde HT betrieben, nach deren Vorbild die kommunalen Verkehrsunternehmen in fast allen anderen Städten des Landes gestaltet wurden. Nun soll sie nach Willen der Regierung abgeschafft und durch einen sköpfungigen Bürgermeisterrat ersetzt werden, der dann für den Busbetrieb in der Hauptstadt zuständig wäre.

Wie so häufig, wenn Busdienste privatisiert werden sollen, widmet die Regierung in ihren Plänen der Ausbildung der Fahrer oder dem Alter und dem Zustand der privaten Busse wenig Aufmerksamkeit. Die Straßentransportarbeitergewerkschaft SiD befürchtet daher, daß auf den Straßen von Kopenhagen bald nur noch alte Busse verkehren, die wenig Fahrkomfort bieten und sogar eine Gefahr für die Fahrgäste darstellen könnten. Diese möglicherweise sicherheitsgefährdenden Busse würden von Fahrern gelenkt, die keine angemessene Ausbildung erhalten haben.

Auch die Qualität der Dienstleistungen und die Verkehrsfrequenz der Busse würden aller Voraussicht nach in Mitleidenschaft gezogen. Die Gewerkschaft erhielt bisher keine Zusage, daß Ersatzfahrer bereitstehen werden, falls ein zum Dienst eingeteilter Busfahrer aus Krankheitsgründen nicht am Arbeitsplatz erscheinen kann.

Da auch die Betriebssubventionen gestrichen werden sollen, sind massive Fahrpreiserhöhungen zu erwarten. Unweigerlich sind hiervon die weniger wohlgestellten Bürger, die am meisten auf die Busse angewiesen sind, am stärksten betroffen.

Die Verkehrsbehörde wird eine Ausschreibung für die Bedienung der Busstrecken veranstalten, aber kommunale Busunternehmen dürfen sich nicht daran beteiligen. Dies führt mit Sicherheit dazu, daß sich die Privatunternehmen, die nur an den gewinnträchtigen Strecken in den Stadtrandgebieten von Kopenhagen, die — was den Verschleiß betrifft — weniger hohe Ansprüche an die Fahrzeuge stellen, interessiert sind, die besten Strecken herauspicken werden.

Es ist durchaus zu erwarten, daß sich die Regierung, nachdem sie den Privatunternehmen gegenüber den öffentlich betriebenen Busdiensten auf diese Weise Vorteile verschafft hat, umdreht und sagt: "Seht ihr! Wir haben ja schon immer gesagt, daß private Busse wirtschaftlicher sind." Aber, so die Gewerkschaften, solch ungleiche Wettbewerbsbedingungen sind einfach "nicht fair".

Bedrohung für deutsche Arbeitsplätze wächst

Zwei Jahre wird die neue Regierung des frischgewählten Präsidenten Carlos Menem in Argentinien dem staatlichen Schiffahrtsunternehmen Elma geben, um seine Wettbewerbsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Andernfalls droht die Privatisierung. Das Unternehmen unter seinem neuernannten Leiter, dem Menem-Vertrauten Lui Santos Casale, hat bereits die Notwendigkeit einer Modernisierung erkannt und wird im Rahmen eines drastischen Rationalisierungsprogramms, das u. a. weitere Poolabsprachen mit anderen Linienunternehmen vorsieht, 15 seiner 38 Schiffe verkaufen.

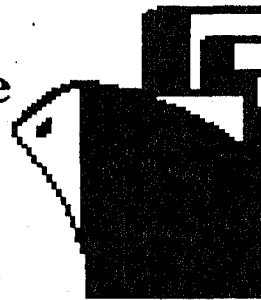
Die Befürchtungen der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), daß deutsche Seeleute nach Eröffnung des GIS rasch durch billige ausländische Besatzungen ersetzt werden würden, haben sich als durchaus begründet erwiesen. Nur zwei Monate nach Eröffnung des Zweitregisters heuerte das erste Unternehmen - Sloman Neptun - sechs philippinische Seeleute für seinen Gastanker *Zetagas* an. Das Unternehmen wollte ursprünglich acht deutsche Seeleute durch Filipinos ersetzen, mußte aber, nachdem die Gewerkschaft wegen eines technischen Verfahrensfehlers Einspruch eingelegt hatte, zwei von ihnen wiedereinstellen. Die Gewerkschaft ÖTV ist besorgt, daß dies nur der Anfang einer erdrutschartigen Entwicklung sein könnte, wenn andere Reeder dem Beispiel von Sloman Neptun folgen. Die Verfassungsklagen gegen das neue Register werden weiter verfolgt. Die Küstenländer Bremen und Schleswig-Holstein ebenso wie die Gewerkschaft ÖTV werden demnächst vor dem Bundesverfassungsgericht aussagen. In den ersten beiden Monaten seines Bestehens konnte das Register über 200 Schiffe verzeichnen.

Reeder der griechischen Hochseeflotte ergaben sich dem Unvermeidlichen und erkannten den Beruf des Seemanns als besonders schwer und gesundheitsschädigend an. Dies war mehr oder weniger erwartet worden, nachdem die Küstenreeder in den diesjährigen Verhandlungsrunden den Schwerarbeitscharakter der Tätigkeit in der Seeschifffahrt akzeptiert hatten. Dies ist ein bedeutender Sieg für die griechische Seeleutegewerkschaft PNO, die sich schon seit einiger Zeit mit wenig Erfolg für diese Forderung stark gemacht hatte. Das Zugeständnis wird nun in einen monatlich zu zahlenden Schwerarbeitszuschlag in Höhe von 1.000 Drachmen für

alle in der Hochseeschifffahrt beschäftigten Seeleute umgesetzt. Darüber hinaus erklärten sich die Reeder bereit, gemeinsam mit der PNO für die entsprechende Anpassung des Seeleuterentenfonds NAT zu sorgen, ein Schritt, der natürlich sehr willkommen ist. Die Zugeständnisse bedeuteten das Ende der 6monatigen schwierigen Verhandlungen über die Verlängerung des Kollektivvertrages für Seeleute auf Schiffen mit mehr als 4.500 tdw. Die Verhand-

lunzen waren zuvor bekanntgegeben, daß in ihrem Auftrag zwei VLCC für eine gemischte Besatzung aus Japanern und ausländischen Seeleuten gebaut werden. Es wird erwartet, daß noch weitere Unternehmen im Rahmen des jüngsten, von der Regierung geförderten Schiffbauprogramms Schiffsneubauten in Auftrag gegeben werden, falls es in der Frage der gemischten Besatzungen, über die zwischen den Unternehmensleitungen und der JSU weiter intensiv verhandelt wird, zu einer Lösung kommt.

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



lungen hatten so wenig Fortschritte gemacht, daß die PNO mit einem Streik drohte, falls die Gespräche nicht zu einem Ergebnis führen sollten. Diese Drohung reichte aus, um eine Einigung herbeizuführen, die Lohnerhöhungen um 13 % für die ersten 6 Monate dieses Jahres sowie weitere 15 % für die zweite Jahreshälfte vorsah. Mit verständlicher Verärgerung reagierten die Schiffahrtsgewerkschaften des Landes auf einen Beschluß der Regierung, die Besatzung von 6 kürzlich vom Schiffahrtsunternehmen Ceres Hellenic Shipping erworbenen, unter griechischer Flagge fahrenden Schiffen mit ausländischen Seeleuten zu gestatten. Das Ministerium für die Handelsmarine gab seine Zustimmung für die Beschäftigung geeigneter ausländischer Decks- und Maschinenraumoffiziere mit entsprechender Erfahrung für einen Zeitraum von zunächst einem Jahr. Die Gewerkschaften befürchteten, daß andere Reeder dem Beispiel von Ceres folgen und griechische Offiziere auf einer wachsenden Zahl von der Nationalflotte angehörenden Schiffen bald durch ausländische Staatsbürger verdrängt werden.

Als zweiter japanischer Reeder deutete Nippon Yusen Kaisha (NYK Line) an, daß seine beiden Schiffsneubauten, die im nächsten Jahr fertiggestellt sein sollen - ein Fahrzeugfrachter und ein Containerschiff - für gemischte Besatzungen ausgelegt sind. MITSUI OSK Lines hatten bereits

Das liberianische Register wurde durch die in jüngster Zeit zunehmende Zahl von Zweitregistern offensichtlich aufgeschreckt und konnte eine Reihe von Änderungen durchsetzen, die ihm größere Autonomie garantieren (Ausgliederung aus dem Verkehrsministerium) und ein flexibleres Eingehen auf die Wünsche der Reeder insbesondere aus Asien, wo es das größte Wachstumspotential vermutet, ermöglichen. Ein hoher Regierungsbeamter kehrte vor kurzem von einem Besuch bei den Reedervereinigungen in Hongkong, Japan und Südkorea zurück, die er über Pläne für eine erhebliche Ausweitung des Ausbildungsprogramms für Seeleute unterrichtete (gegenwärtig machen alle 6 Monate 36 Mannschaftsdienstgrade ihren Abschluß). Ob dieses aufpolierte Programm Vorteile für arbeitslose liberianische Seeleute mit sich bringen wird, erscheint zweifelhaft, da Liberia nicht auf der Beschäftigung liberianischer Seeleute als Vorbedingung für die Registrierung bestehen will. Die Zahl der unter Liberia-Flagge fahrenden Schiffe war während der vergangenen 12 Monate gleichbleibend, und das Register ist dringend auf Neuzugänge vom florierenden Fernost-Markt angewiesen.

Das seit neun Monate bestehende Billigflaggenreger der Marshall-Inseln nahm seine ersten Schiffe aus dem Fernen Osten auf: zwei im Besitz der Oak Shipping of Hong Kong befindliche Trockengutfrachter der Cape-Klasse. Presseberichten zufolge übernimmt Oak Shipping die Kosten für die Ausbildung von 25 auf den Marshall-Inseln beheimateten Offizierskadetten - wohl die ersten Seeleute, die im Rahmen des groß angekündigten Ausbildungsprogramms der Pazifikrepublik ausgebildet werden!

Bei einem kürzlichen Treffen mit führenden Funktionären der sowjetischen Seeleute- und Flußschiffergewerkschaft in London äußerte die britische Seeleutegewerkschaft die Hoffnung, daß die britische Seeleutegewerkschaft...

Forts. auf Seite 10

SICHERHEIT IN DER US-KREUZSCHIFFFAHRT: WER IST ZUSTÄNDIG?

Die nationale Verkehrssicherheitsbehörde in den USA (NTSB), ein unabhängiges Regierungsgremium für die Untersuchung von Verkehrsunfällen, bemüht sich in einem Musterverfahren von grundlegender Bedeutung vor den amerikanischen Gerichten um die Bestätigung ihrer Zuständigkeit für unter ausländischer Flagge betriebene Kreuzfahrtschiffe amerikanischer Reeder.

Unfallforscher der NTSB klagen vor dem US-Bundesgericht in Miami gegen die Carnival Cruise Lines Inc, deren Schiff *Celebration* am 10. Februar mit dem kubanischen Zementfrachter *San Luis* zusammenstieß, wobei drei Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. Die Behörde will ihre Zuständigkeit für die Untersuchung dieser Kollision nachweisen.

Carnival ist ein in Miami ansässiges Unternehmen mit nur einem ausländischen Vorstandsmitglied. Fast alle Urlaubsreisenden an Bord der *Celebration* waren amerikanische Staatsbürger, und Ausgangspunkt der 7tägigen Kreuzfahrt war Miami.

Trotz dieser eindeutigen Belege, daß es sich bei Carnival um ein US-amerikanisches Unternehmen handelt, vertritt das Kreuzfahrtunternehmen den Standpunkt, daß es nicht an die US-Vorschriften gebunden ist, da die *Celebration* unter liberianischer Flagge fährt und der Unfall sich in internationalen Gewässern ereignete. Carnival hat sich bereits über sieben unter Strafandrohung ausgesprochene Vorladungen hinweggesetzt, in denen die Herausgabe von Dokumenten und die Erlaubnis für Gespräche mit Besatzungsmitgliedern gefordert worden waren.

Nach Auffassung des Unternehmens ist es nach dem Gesetz lediglich verpflichtet, die liberianischen Behörden bei ihrer Untersuchung zu unterstützen. Die NTSB ist allerdings verständlicherweise nicht davon überzeugt, daß eine Untersuchung durch ein Billigflaggenregister ähnlich gründlich ausfallen würde wie eine von der Behörde selbst geleitete Untersuchung.

Anstatt sich ihres höchsten Anforderungen genügenden Radarsystems zu be-

dienen, waren auf der *Celebration* Ausgucke eingesetzt, die den wegen eines Stromausfalls verdunkelten kubanischen Frachter nicht sahen. Passagiere berichteten der Behörde, daß eine Reihe von Besatzungsmitgliedern mit den Notfallverfahren nicht sonderlich vertraut waren bzw. sich wegen mangelnder englischer Sprachkenntnisse nicht mit den Passagieren verständigen konnten.

Nach Auffassung der NTSB hat sie das Recht, Vorfälle zu untersuchen, in denen erhebliche US-Interessen berührt werden. Mitarbeiter der Behörde verweisen auf die zunehmende Zahl von US-Bürgern, die Kreuzfahrten unternehmen. Cruise Lines International, ein Wirtschaftsverband mit Sitz in New York, erklärt, daß im vergangenen Jahr 3,1 Mio. Nordamerikaner an Kreuzfahrten teilnahmen.

Die Chancen der NTSB, sich mit ihrer Argumentation vor Gericht durchzusetzen, sind relativ gut. 1988 hatte SeaEscape Ltd, ein weiteres Kreuzfahrtunternehmen mit Sitz in Miami, ebenfalls in Zusammenhang mit der Frage der Zuständigkeit, wie sie auch der *Celebration*-Fall aufwirft, vor dem US-Bezirksgericht in Washington ein Verfahren gegen die Behörde geführt. Das Gericht stellte sich auf den Standpunkt, daß die NTSB ein berechtigtes Interesse an der Untersuchung eines Brandes im Maschinenraum habe, der im vergangenen Jahr an Bord eines SeaEscape gehörenden Schiffes im Golf von Mexiko ausbrach. Dieser Vorfall und die Kollision, in die die *Celebration* verwickelt war, weisen eine Reihe von Ähnlichkeiten auf.

Die Auseinandersetzung um die *Celebration* fällt zeitlich mit dem Abschluß einer umfassenden Studie der Sicherheitspraktiken an Bord unter ausländischer Flagge fahrender Kreuzfahrtschiffe durch die NTSB zusammen. Die Behörde führt eine umfassende Untersuchung der Kreuzfahrtwirtschaft, die etwa 5 Mrd. US-Dollar im Jahr umsetzt, durch, wobei sie sich auf Fragen wie die Ausbildung und die Vergabe von Befähigungsnachweisen an die Besatzungen, Bemannungsverfahren und Brandschutzmaßnahmen konzentriert.

Nach Angaben eines NTSB-Sprechers steuert dieser Wirtschaftsbereich unaufhaltsam auf einen "wirklich katastrophalen Unfall" zu.

Von den 122 Kreuzfahrtschiffen, deren Reisen in US-Häfen beginnen, unterstehen nur zwei der US-Flagge. Die Registrierung im Ausland befreit die Unternehmen von den US-Unternehmenssteuern und der Pflicht zur Einhaltung der US-Sicherheitsnormen. Lynne Smith, Leiterin der Abteilung für Sicherheitsstudien der Behörde, erklärt: "Sie fahren bewußt unter ausländischer Flagge, um die Sicherheitsvorschriften zu umgehen. Wir müssen herausfinden, welche Auswirkungen dies für die amerikanischen Passagiere hat."

In anderen Verkehrsbereichen, wie z. B. dem Luftverkehr, entstehen ähnliche Streitigkeiten über die Zuständigkeit nicht. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat die NTSB ausdrücklich zur Untersuchung von Unfällen bevollmächtigt, auch wenn sich diese im internationalen Luftraum an Bord ausländischer Maschinen ereignen.

Die der ITF angeschlossenen US-amerikanischen Gewerkschaften fordern vor dem Kongreß, daß Kreuzfahrtunternehmen, die von US-Häfen aus tätig sind, unabhängig von der Flagge des Schiffes oder dem Herkunftsland des Reeders verpflichtet sein sollten, die US-Arbeitsgesetze einzuhalten.

USA ERGREIFEN MASSNAHMEN GEGEN UNTERNORMIGE SCHIFFE

Nachdem die Küstenwache nun im Rahmen des IAO-Übereinkommens 147 über Mindestnormen das Recht hat, Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord zu inspizieren, sollten unternormige Schiffe in Zukunft die US-Häfen vermeiden. Wie die Leser des *Seeleutebulletins* sicherlich wissen, laufen alte und rostzerfressene Billigflaggenschiffe von Zeit zu Zeit immer mal wieder die Vereinigten Staaten an. Aus den europäischen Häfen wurden die Betreiber von unternormigen Schiffen durch die europäische Hafenstaatenkontrolle bereits vertrieben, und die Ratifizierung des Übereinkommens 147 durch die USA - zu begrüßen, wenn auch etwas spät - bedeutet, daß die Zahl der Häfen, die sie weiterhin unbesorgt anlaufen können, weiter schrumpft. Es ist nun an denjenigen Ländern, die das Übereinkommen noch nicht ratifiziert haben, dies so bald wie möglich nachzuholen, damit diese Reeder keinen Unterschlupf mehr finden.

... sowjetische Seeleute für den "Export"?

Forts. von Seite 9

werkschaft NUS die Befürchtung, daß die Sowjetunion sich bald dem Beispiel Polens und Chinas anschließen und ebenfalls ihre überschüssigen Seeleute in den Westen "exportieren" könnte. Die russischen Gewerkschafter erklärten, sie verstünden und teilten die Sorge der NUS, daß die Verfügbarkeit sowjetischer Seeleute zu einer weiteren Verschärfung des Drucks auf die Heuern führen könnte. Die Bestrebungen, sowjetische Schiffahrtsunternehmen aus ihrer finanziellen Abhängigkeit von Subventionen zu lösen, hätten bereits

zu einer Reduzierung der Bemannungsgrößen geführt, bisher seien den freigesetzten Seeleuten jedoch alternative Beschäftigungsmöglichkeiten in anderen Wirtschaftsbereichen vermittelt worden. Sie stimmten allerdings zu, daß sich die Nachfrage westlicher Reeder nach den hochqualifizierten, aber billigen russischen Bemannungen bald als allzu verführerisch erweisen könnte. Vor ihrer Abreise versprachen die sowjetischen Gewerkschaftsführer, eine Politik zu fördern, die diese Befürchtungen überflüssig mache.

Entregulierung in Europa?

Die Entregulierung der europäischen Luftverkehrswirtschaft rückt immer näher. Dies ist die zwingende Schlußfolgerung, die sich nach der Lektüre von zwei am 19. Juli von der Europäischen Kommission verabschiedeten neuen Dokumenten aufdrängt. Sie stellen den ersten Entwurf der "zweiten Welle" von Vorschlägen für die Liberalisierung des Luftverkehrs dar, die den im Dezember 1987 verabschiedeten wenig durchgreifenden Vorschriften folgen soll.

Es sind zwei Dokumente und zwei Kommissare im Spiel. Das dickere der beiden Dokumente wurde vom für Verkehr zuständigen Kommissar Karel Van Miert mit Unterstützung des Kommissars für Wettbewerbsfragen, Leon Brittan, vorgelegt und trägt den Titel "Die Entwicklung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft". Das zweite, von Brittan vorgelegte und von Van Miert unterstützte Dokument befaßt sich mit der Anwendung der Wettbewerbspolitik der Gemeinschaft auf die Luftfahrt. Für beide Dokumente beginnt nun das langwierige und schwierige Konsultationsverfahren mit dem Europäischen Parlament und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß, bevor sie dem Rat der Verkehrsminister zur Beratung und Verabschiedung vorgelegt werden. Dies kann frühestens im Oktober geschehen, doch nachdem der Rat so ungewöhnlich lange brauchte, um das erste Paket zu verabschieden, ist wohl nicht damit zu rechnen, daß dieses zweite Paket vor Ende 1989 abgehandelt sein wird.

In der Einleitung zu seinem Dokument über die "zweite Phase" weist Van Miert darauf hin, daß es bei der Entwicklung einer europäischen Luftverkehrspolitik nicht allein um Liberalisierung geht. Sie solle auch dafür sorgen, daß die Benutzer unter einem größeren Spektrum von Dienstleistungen auswählen können, die Fluggesellschaften auf einer soliden finanziellen Grundlage arbeiten, das Personal der Fluggesellschaften in den Genuß besserer Arbeitsbedingungen kommt und verbesserten Zugang zu seinen Berufen hat, Flughäfen Dienstleistungen anbieten und aufrechterhalten können, und die Öffentlichkeit von verbessertem Umweltschutz profitiert. Unter Bezug auf das Maßnahmenpaket vom Dezember 1987 weist Van Miert darauf hin, daß dies von Anfang an nur als erste Phase angesehen wurde. Diese erste Phase führte kaum zu irgendwelchen Veränderungen in der europäischen Luftverkehrswirtschaft, und die Auswirkungen der zweiten Phase werden wesentlich spürbarer sein. Die wichtigsten Elemente sind:

FLUGPREISE

Bei den Flugpreisen mußte die Kommission einen Mittelweg zwischen der völligen Übertragung der Verantwortung für die Festsetzung der Flugpreise auf die Fluggesellschaften und dem Schutz vor "halsabschneiderischen oder überhöhten Preisen" finden. Im Rahmen des ersten Maßnahmenpakets wurden zwei unter dem üblichen oder Referenzpreis für eine Strecke liegende Preisnachlasszonen eingeführt (Niedrigpreis und Niedrigstpreis). Das neue Dokument verzichtet völlig auf das Kon-

Kontrollen ausgenommen. Eine Sonderklausel ermöglicht es einem Land, bei der Kommission für einen begrenzten Zeitraum Antrag auf Kapazitätsstabilisierung auf einer bestimmten Strecke zu stellen, wenn die Anwendung der Verordnung "erhebliche finanzielle Schäden" für die staatliche Fluggesellschaft verursacht hat.

MARKTZUGANG

Das neue Dokument sieht vor, daß die Regierung eines Mitgliedsstaates einer neuen nationalen Fluggesellschaft den Zugang zum Markt und die Bedienung

... wesentlich weitreichendere Vorschläge für die zweite Phase ...

zept von Preisnachlässen und konzentriert sich statt dessen auf das Flugpreinsniveau. Es schlägt die Abschaffung des augenblicklich geltenden Systems der "Doppelgenehmigung" vor, bei dem beide von der Strecke bedienten Länder dem von der betreffenden Fluggesellschaft vorgeschlagenen Tarif zustimmen müssen. An seine Stelle soll ein System der "doppelten Ablehnung" treten, d. h. beide betroffenen Regierungen müssen den Tarifvorschlag ablehnen. Um die Festsetzung überhöhter oder halsabschneiderischer Flugtarife zu verhindern, schlägt die Kommission vor, daß die Regierungen alle Tarife überprüfen sollten, die gegenüber dem in der vorausgegangenen Saison für die gleiche Strecke geltenden Tarif um 20 % nach oben oder unten abweichen. Außerdem werden Maßnahmen vorgeschlagen, die Fluggesellschaften aus Nicht-Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft daran hindern sollen, die Flugpreise auf einer gegebenen Strecke innerhalb der Gemeinschaft vorzugeben.

KAPAZITÄTEN

Mit dem ersten Maßnahmenpaket wurde erstmals das Recht der Regierungen beschnitten, korrigierend einzugreifen, wenn der Anteil ihrer staatlichen Fluggesellschaft am Verkehrsaufkommen auf einer internationalen Strecke auf weniger als 50 % absank. Für die Zeit bis 1989 legte es ein Verhältnis von 55:45, danach von 60:40 fest. Aufgrund des neuen Vorschlags soll ab Oktober 1990 das Verhältnis 67,5:32,5 gelten, bis das endgültige Verhältnis 75:25 erreicht ist. Strecken, die mit Flugzeugen mit weniger als 100 Sitzen (gegenüber bisher 70) bedient werden, sind von diesen (und den meisten anderen)

internationaler Strecken nicht verwehren kann, solange sie angemessene technische und wirtschaftliche Anforderungen erfüllt.

RECHTE UNTER DER DRITTEN UND VIERTEN FREIHEIT

Das Paket schlägt die automatische Bereitstellung von Rechten unter der Dritten und Vierten Freiheit zwischen jeweils zwei Flughäfen in verschiedenen EG-Ländern vor. In der Praxis bedeutet dies, daß Regierungen eine Fluggesellschaft, die derartige Dienste anbieten möchte, nicht davon abhalten können.

MEHRFACHVERGABE VON STRECKENKONZESSIONEN

Eine weitere Liberalisierungsmaßnahme soll die Staaten zwingen, mehr als eine Fluggesellschaft zum Wettbewerb auf der gleichen Strecke zuzulassen. Für alle Städtepaare, zwischen denen mehr als eine bestimmte Anzahl von Flügen angeboten werden, muß eine solche Mehrfachvergabe möglich sein. Für das erste Jahr nach Inkrafttreten der Vorschrift schlägt die Kommission einen jährlichen Grenzwert von 140.000 Fluggästen bzw. 800 Hin- und Rückflügen im Jahr vor. Ab dem zweiten Jahr würde dieser Grenzwert auf 600 Flüge im Jahr gesenkt.

FÜNFTE FREIHEIT

Hinter diesem schwer zu fassenden Begriff verbergen sich die weitreichendsten Vorschläge des Kommissionsdokuments. Die "Fünfte Freiheit" ist das Recht der Fluggesellschaft eines Landes, Flüge zwischen Flughäfen in zwei anderen Ländern anzubieten. Eine völlige Entregulierung des europäischen Luftverkehrsmarktes müßte uneingeschränkte Freizügigkeit und Kobotage (siehe weiter unten) zulassen.

Forts. auf Seite 12

...Vorschläge für die "zweite Phase" vorgestellt

Forts. von Seite 11

Die in dem Dokument enthaltenen Vorschläge sind etwas bescheidener. Die Kommission fordert, daß die Fünfte Freiheit nur auf Strecken in Anspruch genommen wird, die eine "Fortsetzung eines Fluges von oder einen Zubringerdienst zu einem Flug in den Registrierungsstaat" darstellen. Auch dürfen nicht mehr als 50 % der gesamten Sitzkapazität für die Flüge im Rahmen der Fünften Freiheit benutzt werden. Wie viele andere Aspekte des Maßnahmenpakets gelten diese Beschränkungen nicht für kleinere Flugtaxidienste mit weniger als 100 Sitzen. Dadurch würde es z. B. British Airways wesentlich erleichtert, Flüge von Paris nach Rom anzubieten.

KABOTAGE

In diesem Bereich geht die Liberalisierung des Luftverkehrs am weitesten. Kabotage bedeutet ganz einfach die Freiheit, Inlandsflüge in einem anderen EG-Land anbieten zu dürfen. Auch hier schreckt die Kommission vor einer völligen Entregulierung zurück. Das Dokument sieht statt dessen vor, daß ein Kabotagedienst erstens die Fortsetzung eines Fluges zum Registrierungsstaat darstellen muß; zweitens muß zumindest einer der angeflogenen Flughäfen ein Regionalflughafen sein; und drittens dürfen nicht mehr als 30 % der gesamten Sitzkapazität für das Angebot von Kabotagediensten genutzt werden. Trotz dieser Beschränkungen wird es, falls diese Vorschriften verabschiedet werden, z. B. für Alitalia möglich sein, Flüge auf der Strecke Paris-Bordeaux anzubieten.

INITIATIVEN IN ANDEREN BEREICHEN

Alle oben aufgeführten Vorschläge wurden in Form von Verordnungsentwürfen vorgelegt. Sie sollen sofort in Kraft treten. Die "anderen" Aspekte (die z. B. von den Luftverkehrsgewerkschaften gefordert wurden) werden allgemeiner behandelt und sind langfristig angelegt. In dem Dokument heißt es, daß die Kommission die Anwendung von Mindestnormen in den Bereichen Sicherheit und Sozialvorschriften auf Gemeinschaftsebene "erwägt" und es den Fluggesellschaften nicht erlaubt sein sollte, nicht annehmbare Unterschiede bei den Normen in diesen Bereichen zu ihrem Vorteil auszunutzen. Außerdem beabsichtigt die Kommission, die entsprechenden internationalen Normen und Vorschriften, wo sie bestehen, durch gesetzliche Maßnahmen zu stützen. Fragen, die unter dieser Überschrift behandelt werden, sind z. B. die Personallizenzierung, Flugtauglichkeit (einschl. freier Austausch bei Wartungsarbeiten und Ausbildung). In Bereichen, die nicht durch internationale Vorschriften geregelt sind, will die Kommission eigenen Angaben zufolge "derartige Vorschriften entwickeln" und sie dem Rat zur Verabschiedung empfehlen. Hierunter fallen z. B. eine Beschränkung der Flugdienstzeit für das fliegende Personal. Andere zukünftige

Tätigkeitsbereiche sind computergestützte Buchungssysteme; Entschädigung des Fluggastes, wenn er trotz eines gültigen Flugscheins wegen Überbelegung der Maschine nicht mit diesem Flug befördert werden kann; Überfüllung des Luftraumes und staatliche Hilfen für Fluggesellschaften. Die Kommission kündigte darüber hinaus an, daß sie sich mit der Anwendung der EG-Luftverkehrspolitik in ihren Beziehungen mit Drittländern befassen will, einschließlich der Aushandlung "bilateraler Vereinbarungen" auf EG-Ebene.

WETTBEWERB

Das von Leon Brittan vorgelegte Papier beschäftigt sich mit der Anwendung der EG-Wettbewerbsregeln auf die Luftverkehrswirtschaft. Das Maßnahmenpaket 1987 empfiehlt bereits eine generelle Befreiung der Flüge innerhalb der EG von den Regeln für Vereinbarungen zwischen Fluggesellschaften. Der Europäische Gerichtshof dehnte diese Regel in einem vor kurzem gefaßten Urteil (Ahmed Sayeed Flugreisen - vergl. ITF-Nachrichten April/Mai 1989) auch auf den Binnenverkehr sowie Flüge zwischen der EG und Drittländern aus. Daher ist auch für diese Bereiche dringend eine neue generelle Ausnahmeregelung erforderlich, wenn nicht fast alle Vereinbarungen zwischen verschiedenen Fluggesellschaften der EG für unzulässig erklärt werden sollen. Die neue Verordnung wird Ausnahmegenehmigungen für Vereinbarungen über die Zuweisung von Start- und Landezeiten im Binnenflugverkehr sowie eine ganze Reihe von Vereinbarungen (Kapazitätsplanung, Aufteilung der Einnahmen, gemeinsame Anträge auf Genehmigung von Flugtarifen sowie die Zuweisung von Start- und Landezeiten auf Flughäfen) im internationalen Flugverkehr zwischen der EG und Drittländern zulassen.

Die Luftfahrtgewerkschaften in der Europäischen Gemeinschaft haben bereits mit einer gründlichen Prüfung der Vorschläge begonnen, um sich ein Bild von ihren Auswirkungen auf die Arbeitnehmer in diesem Wirtschaftsbereich zu machen. Eine grundsätzliche Ablehnung hat angesichts der riesigen Umwälzungen im Vorfeld der für 1992 geplanten Vollendung des Binnenmarktes wenig Aussicht auf Erfolg, doch besteht reichlich Spielraum für Änderungsvorschläge an einzelnen Punkten. Von besonderer Bedeutung für die Gewerkschaften sind sicherlich die Vorschläge über die Harmonisierung der Sicherheit- und Sozialvorschriften. Dies kann nicht bis nach der Liberalisierung warten, sondern muß als begleitende Maßnahme verwirklicht werden. Die Gewerkschaften werden dies in allen Eingaben an die Kommission, an den Rat und an die anderen Gemeinschaftseinrichtungen nachdrücklich unterstreichen, die sich in den kommenden Monaten mit diesen Vorschlägen befassen werden.

GEWERKSCHAFT BEI UTA RÜSTET GEGEN FRANZÖSISCHEN "FRANK LORENZO"

Die französische Gewerkschaft des Kabinenpersonals SNPNC ist erneut in einen Arbeitskonflikt mit René Lapautre verwickelt, dem Vorsitzenden der zweitgrößten französischen Fluggesellschaft UTA. Lapautre, als europäischer Frank Lorenzo bekannt, baute sich sein riesiges Geschäftsimperium teilweise auf dem Rücken seiner Arbeitskräfte auf.

Im Anschluß an einen Pilotenstreik entthob er vor kurzem zahlreiche Mitarbeiter des Kabinenpersonals des Dienstes. Ganz offensichtlich hoffte er, dadurch zusätzlichen Druck auf die Piloten auszuüben, um sie zu einer Beendigung ihrer Streikmaßnahmen zu bewegen.

Allerdings waren die "Entlassungen auf Zeit" auch als Strafaktion gedacht, denn die SNPNC widersetzt sich schon seit langem den Versuchen Lapautres, die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern. Im Laufe des vergangenen Jahres legten die 700 SNPNC-Mitglieder bei UTA insgesamt 45 Tage lang die Arbeit nieder.

Da sich Lapautre an keines der gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren hielt, die der Dienstenthebung von Arbeitnehmern vorausgehen müssen, bezeichnete die SNPNC die Aktion als Aussperrung, die nach dem französischen Gesetz unzulässig ist. Am 10. Juli beantragte die Gewerkschaft eine einstweilige Verfügung. Am gleichen Tag beendeten die Piloten ihren Streik, wodurch die einstweilige Verfügung überflüssig wurde.

Am 20. Juli ergriffen die Piloten erneut Streikmaßnahmen, und das Kabinenpersonal wurde wiederum des Dienstes enthoben. Die SNPNC beantragte daher erneut den Erlaß einer einstweiligen Verfügung gegen UTA.

Gleichzeitig wurde der Beschäftigungsminister zum Schlichter in dem langanhaltenden Arbeitskonflikt der Gewerkschaft mit Lapautre im Zusammenhang mit dem Abschluß von Kollektivverträgen ernannt.

Dem Beispiel Lorenzos folgend gründete Lapautre die Charterfluggesellschaft *Aeromariitime* als Tochtergesellschaft, bei der niedrigere Löhne und schlechtere Arbeitsbedingungen für das Personal gelten. Er übertrug einen großen Teil der Tätigkeit der UTA auf diese Tochtergesellschaft. Als sich die Gewerkschaft weigerte, die neuen Bedingungen zu akzeptieren, erklärte er kurzentschlossen alle in den letzten 25 Jahren geschlossenen Kollektivverträge für nichtig.

Übernahmefieber greift um sich

Die Luftverkehrswirtschaft befindet sich im Aufschwung. Der Europäische Luftverkehrsverband sagt für den europäischen Luftverkehr bis 1993 eine Zunahme von jährlich bis zu 7 % voraus. Dieser Zuwachs wird sich vor allem aus der steigenden Zahl von Flügen in den Fernen Osten und nach Australien ergeben, während die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf den Nordatlantikstrecken ein wenig niedriger ausfallen wird. Es wird erwartet, daß die Lage nach 1993 mit der Fertigstellung des Ärmelkanaltunnels, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf den Luftverkehr zwischen Großbritannien und Frankreich haben wird, etwas unübersichtlicher wird.

In Frankreich erwarb Air France für angeblich 240 Mio. Francs (US \$ 37 Mio.) einen 35%igen Aktienanteil an der Regionalfluggesellschaft Transport Aérien Transregional (TAT). Air France arbeitet bereits auf einer Reihe von Strecken eng mit TAT, der viertgrößten Fluggesellschaft Frankreichs, zusammen. TAT mit Sitz in Tours fliegt 45 Destinationen in Frankreich an und verfügt über ein rentables und ausbaufähiges europäisches Streckennetz, auf das Air France gerne Zugriff hätte. Bisher war der Vorsitzende von TAT, Michel Marchais, dessen Familie die Fluggesellschaft vor etwa 20 Jahren gründete, einziger Besitzer des Unternehmens.

Nach langem Zögern hat sich die Re-

gierung von Jamaica entschlossen, die staatliche Fluggesellschaft Air Jamaica abzustossen. Die Regierung bittet mögliche Kaufinteressenten um Vorlage von Angeboten und erklärte sich bereit, "über alle Möglichkeiten zu diskutieren", wobei sie auch eine Beteiligung an der Fluggesellschaft im Rahmen eines Gemeinschaftsunternehmens nicht ausschließt. In der Vergangenheit hatte die Regierung damit argumentiert, daß die staatliche Fluggesellschaft für den Fremdenverkehr der Insel, der wichtigsten Deviseneinnahmequelle, unverzichtbar sei und daher im staatlichen Eigentum verbleiben solle, obwohl sie keine Gewinne erwirtschaftete. Inzwischen scheint sie sich dem zunehmenden Druck von Seiten der Privatwirtschaft gebeugt zu haben, die den Verkauf der verlustbringenden Gesellschaft forderte.

Ein Austausch von Aktien zwischen Swissair und Delta Air Lines, die im März ein weitreichendes Kooperationsabkommen unterzeichneten, steht kurz bevor. Beide Fluggesellschaften übernehmen jeweils einen 5%igen Aktienanteil an ihrem Partner. Dieses Aktientauschgeschäft wird als logische Fortführung eines Abkommens angesehen, durch das Swissair Los Angeles auf die Liste ihrer US-Destinationen setzen kann, während sich für Delta die Möglichkeit der Ausweitung ihres europäischen Streckennetzes eröffnet. Die jüngsten Entwicklungen bei Delta haben die Fluggesellschaft für mögliche Über-

nahmeangebote noch attraktiver gemacht. Sie mußte daher in diesem Monat rasch tätig werden, um sich einer möglicherweise drohenden Übernahme widersetzen zu können.

Delta ist aber keineswegs die einzige US-Fluggesellschaft, die vom sich greifenden Übernahmefieber betroffen ist. United Air Lines stand nach dem erfolgreichen Verkauf von Northwest an den Geschäftsmann Alfred Checchi aus Los Angeles im Mittelpunkt intensiver Spekulationen, was hauptsächlich auf die großen Ähnlichkeiten zwischen beiden Carriern zurückzuführen ist. Beide verfügen über ausgedehnte Streckennetze in den USA sowie starke Knotenpunkte, die für solide Bilanzen sorgen. Darüber hinaus verfügen beide über ein ausgedehntes Streckennetz im Pazifik, ein äußerst lukrativer Markt für die Fluggesellschaften, dessen Zuwachsraten zu den derzeit größten gehören. Das plötzliche Interesse ließ den Wert der Delta-Aktien in den vergangenen drei Wochen um mehr als 50 % steigen. Der einzige Grund, weshalb der Übernahmekrieg noch nicht begonnen hat, liegt wahrscheinlich in der von den möglichen Kaufinteressenten gehegten Befürchtung, daß die US-Regierung unter Präsident Bush ihre Haltung zu Unternehmenszusammenschlüssen ändern und sie möglicherweise nicht mehr so automatisch genehmigen könnte wie dies unter der Reagan-Administration üblich war.

USA: NOTAUSGÄNGE ÜBER DEN TRAGFLÄCHEN BLEIBEN FREI!

Die amerikanische Zivilluftfahrtbehörde FAA kann sich des Beifalls der der ITF angeschlossenen Luftfahrtgewerkschaften aus der ganzen Welt gewiß sein! Aufgrund einer gerade veröffentlichten neuen Vorschrift wird es in Zukunft untersagt sein, die über den Tragflächen befindlichen Notausgänge auf Maschinen des Typs Boeing 747 zu blockieren. Damit hebt die FAA ihre eigene, vor einigen Jahren getroffene Entscheidung auf, den US-Fluggesellschaften den Verzicht auf diese Notausgänge zu gestatten.

Mehrere amerikanische Betreiber von Maschinen des Typs B747 werden daher ihre Pläne aufgeben müssen, vor den über den Tragflächen befindlichen Notausgängen 12 zusätzliche Sitze zu installieren und die Notausgänge damit zu blockieren.

Jede Verringerung der Zahl der Notausgänge ist von weitreichender Bedeutung für die Flugsicherheit. Die Beseitigung der Notausgänge über den Tragflächen würde vor allem für die Fluggäste der Economy-Klasse spezielle Probleme mit sich bringen und die Risiken bei bestimmten Arten von Unfällen, bei denen das Flugzeug mit gen Himmel gerichteter Nase zum Stehen kommt, besonders stark erhöhen.

Die neue Vorschrift schreibt vor, daß die Entfernung zwischen zwei Notausgängen nicht mehr als 18 m betragen darf. Der Verzicht auf die Notausgänge über den Tragflächen auf einer B747 würde diese Entfernung auf 21,5 m verlängern und ist daher nicht zulässig.

Die Entscheidung stellt einen Sieg für die der ITF angeschlossene US-amerikanische Gewerkschaft der Flugbegleiter dar, die sich nachdrücklich für die Beibehaltung der Notausgänge auf den Maschinen des Typs B747 eingesetzt hatte. Daneben hatten sich auch die nationale Verkehrssicherheitsbehörde sowie Verbrauchergruppen für die neue Vorschrift eingesetzt.

Eine Reihe von Fluggesellschaften, darunter auch KLM und British Airways, haben die Notausgänge auf ihren Maschinen des Typs B747 bereits blockiert. Es bleibt zu hoffen, daß die Ordnungsorgane in anderen Ländern sich bald der Entscheidung der FAA anschließen werden.

BRITISCHER HAFENARBEITERSTREIK: Europäische Hafentarbeitergewerkschaften gewähren solidarische Unterstützung

Nachdem die Arbeitgeber mit ihrer über Monate hin angewandten Verzögerungstaktik gescheitert waren, traten die ehemals dem britischen Hafentarbeiterregister (National Dock Labour Scheme) unterstehenden Hafentarbeiter am 11. Juli um 0.00 Uhr in einen unbegrenzten Streik. Damit legten sie alle ehemaligen Registerhäfen lahm. Lediglich in Häfen wie Felixstowe und Dover, die dem Register nicht angehört hatten, lief der Betrieb wie normal. Internationale Solidarität wurde rasch zu einem wichtigen Faktor in dem Arbeitskonflikt. Nach Konsultationen mit den am direktesten betroffenen Hafentarbeitergewerkschaften berief der Sekretär der ITF-Hafentarbeitersektion, David Cockroft, für den 17. Juli eine Dringlichkeitssitzung nach London ein. Teilnehmer an der Sitzung waren ITF-Generalsekretär Harold Lewis, der Sekretär der Abteilung Hafentarbeiter der TGWU, John Connolly, sowie Vertreter von Hafentarbeitergewerkschaften aus den Niederlanden, Belgien und der Bundesrepublik Deutschland. Gegenstand der Sitzung war die Frage, wie praktische Solidaritätsmaßnahmen mit der TGWU im Sinne der im Mai auf der Sektionssitzung der Hafentarbeiter und der gemeinsamen Seeleute- und Hafentarbeitersitzung in London verabschiedeten Entschließung koordiniert werden könnten.

Das Ergebnis der Sitzung, über die in den Medien aller vertretenen Länder ausführlich berichtet wurde, war eine Einigung in vier Hauptpunkten: Die Gewerkschaften vom europäischen Festland sagten zu, die Hafentarbeitgeber ihrer jeweiligen Länder aufzufordern, keine in einem ehemaligen britischen Registerhafen von Streikbrechern verladene oder aus einem solchen Hafen umgelenkten Frachten zu akzeptieren; des Weiteren verpflichteten sich die Hafentarbeitergewerkschaften, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um dafür zu sorgen, daß umgeleitete vollständige Ladungen nicht gelöscht und bei "gemischten" Ladungen der für Großbritannien bestimmte Teil nicht wieder verladen werde. Verderbliche Waren sollten von allen Maßnahmen ausgenommen sein.

Im Anschluß an die Sitzung unterrichteten die betroffenen Gewerkschaften ihre Basismitglieder und baten sie um Solidari-

tätsmaßnahmen. Die Reaktion war im großen und ganzen äußerst positiv. Der Vertreter der Vereinigung der Hafentarbeitgeber in Rotterdam z. B. forderte die dem Verband angehörenden Unternehmen auf, keine aus Großbritannien umgelenkten Ladungen zu akzeptieren. Das ITF-Sekretariat richtete unverzüglich ein System für die Weitergabe von Informationen über einzelne, von dem Streik betroffene Schiffe an die Gewerkschaften in den Häfen, die sie anlaufen sollten, ein.

In Großbritannien sah es unterdessen wegen der völlig unbeweglichen Haltung der Hafentarbeitgeber ganz danach aus, als ob ein langer Streik bevorstehe. Eine Reihe Gewerkschaftsmitglieder in einigen kleineren Häfen, denen mit sofortiger Entlassung und damit dem Verlust ihres Anspruchs auf eine Abfindungszahlung ge-

droht worden war, schieden ganz aus diesem Wirtschaftsbereich aus oder kehrten widerwillig an die Arbeit zurück. In Grimsby bekamen sie allerdings rasch das Mitgefühl der Hafentarbeitgeber am eigenen Leib zu spüren. 225 Leute, die gerade unter starkem Druck von Seiten der Arbeitgeber an ihre Arbeitsplätze zurückgekehrt waren, mußten am nächsten Tag feststellen, daß sie nun doch arbeitslos waren: das Staueriunternehmen, bei dem sie beschäftigt waren, hatte über Nacht Konkurs angemeldet.

Viele andere Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften gaben ihrer Unterstützung für die TGWU Ausdruck. Dänische und französische Hafentarbeitergewerkschaften sandten Botschaften an die Gewerkschaft, und die schwedischen Gewerkschaften erklärten, daß kein Schiff aus dem vom Streik betroffenen Hafen abgefertigt werde. Gewerkschaftliche Vertrauensleute in Australien wurden über die näheren Einzelheiten des Streiks informiert, und aus allen Teilen der Welt gingen beim ITF-Hauptbüro Anfragen hinsichtlich der Möglichkeiten einer praktischen Unterstützung ein. Sie kamen von Mitgliedsgewerkschaften, denen nur zu deutlich bewußt ist, daß ihre eigenen Bedingungen das nächste Angriffsziel sein könnten.

Wharfies verhandeln über Reform der australischen Hafenwirtschaft

Nachdem die von der australischen Regierung im Rahmen ihres Reformpakets für die Hafenwirtschaft vorgelegten Vorschläge grundsätzlich Zustimmung gefunden hatten (ITF-Nachrichten April/Mai 1989), wurden Anfang Juli Verhandlungen zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern über die Umsetzung des Pakets aufgenommen. In diesen Verhandlungen soll eine "Grundsatzvereinbarung" über die in dem Reformpaket, das sich auf den von einer Regierungskommission vorgelegten ausführlichen Bericht über den Wirtschaftsbereich stützt, behandelten Themen erzielt werden. Führende Funktionäre der Waterside Workers' Federation werden an jeweils zwei oder drei Tagen in der Woche an den Verhandlungen teilnehmen, bis eine Einigung erzielt wurde oder die Gespräche gescheitert sind.

*Am Freitag, den 28. Juli beschloß eine erneut einberufene TGWU-Delegiertenkonferenz der Hafentarbeiter, daß der Streik fortgesetzt werden solle. Dieser Beschluß wurde jedoch am 1. August vom Vorstand der Gewerkschaft aufgehoben. Den Hafentarbeitgebern war es durch eine massive Einschüchterungskampagne gelungen, mehr als 50 % der streikenden TGWU-Mitglieder ungeachtet der aufgestellten Streikposten zu einer - wenn auch widerwilligen - Rückkehr an den Arbeitsplatz zu bewegen. Angesichts dieser Situation beschloß die Gewerkschaft die Beendigung des Streiks zu empfehlen. Demnächst sollen auf örtlicher Ebene Verhandlungen über die Wiedereinstellung entlassener Arbeitnehmer sowie über die Arbeitsbedingungen aufgenommen werden.