

## Aus dem INHALT

Wahlen in Japan (S. 3)  
COSATU-Kongreß (S. 3)

**BINNENVERKEHR**  
IAO-Rüge für Kanada (S. 4)  
Lohnabschluß bei italienischer  
Eisenbahn (S. 5)

**FISCHER**  
Neuseeland verbietet  
Treibnetze (S. 6)  
Schiff der Zukunft (S. 6)

**ZIVILLUFTFAHRT**  
Eastern Airlines (S. 7)  
Fluggesellschaften  
im Überblick (S. 9)

**BEVORSTEHENDE  
SITZUNGEN (S. 9)**

**HAFENARBEITER**  
Erfolg in Bangkok (S. 10)  
Französisches Register  
unter Beschuß (S. 10)  
Giftmüll (S. 11)

**LEUTE (S. 12)**

**SEELEUTE**  
Besatzung kassiert  
US \$ 75.000,- (S. 13)  
Kreuzfahrtschiffe (S. 13)  
Hafenstaaten-  
kontrolle (S. 14)

### ITF UNTERSTÜTZT SEELEUTE IN IHRER FORDERUNG NACH US-MINDESTHEUER

## BESATZUNGEN AUF UMGEFLAGGTEN TANKERN FORDERN 5 MILLIONEN DOLLAR

Achtzehn philippinische Seeleute auf elf kuwaitischen Tankern, die 1987 in der heißesten Phase des Golfkrieges der US-Flagge unterstellt wurden, reichten am 14. Juli in Delaware eine Klage ein, die zur Auszahlung von insgesamt 5 Mio. US-Dollar an bis zu 500 Seeleute führen könnte.

Dank des Eingreifens der ITF kamen die beschämend niedrigen Heuern auf diesen Schiffen, die gegen das auch für die Tanker geltende US-Mindestlohngesetz verstoßen, ans Tageslicht. Der Skandal wurde im Mai diesen Jahres aufgedeckt, als der Schiffsinspektor der niederländischen Seeleutegewerkschaft, Gerd Jan Harmsen, im Hafen von Rotterdam drei der kuwaitischen Schiffe besuchte. Eine Überprüfung der Heuerbücher und Beschäftigungsverträge der Seeleute ergab, daß ihnen weniger als 2 Dollar in der Stunde gezahlt wurden. Der gesetzliche Mindeststundenlohn in den USA liegt aber bei 3,35 Dollar.

Die Seeleute erklärten, sie wüßten, daß ihre Löhne zu niedrig seien, hätten sich jedoch aus Angst, ihren Arbeitsplatz zu verlieren und auf eine schwarze Liste gesetzt zu werden, nicht beschweren wollen. Einigen Besatzungsmitgliedern waren sogar Haftstrafen angedroht worden, falls sie diesen Mißstand an die Öffentlichkeit bringen sollten.

Die Klage richtet sich gegen die Reeder, Manager und die Verwaltungsgesellschaft des Schiffes. An vorderster Stelle auf der Liste der Beklagten stehen die Kuwait Oil Tanker Company und Santa Fe International, eine 100%ige Tochter der Kuwait Petroleum Corporation. Ebenfalls angeklagt sind die in den USA registrierte Reederei der Schiffe, Chesapeake Shipping of Delaware (ein Unternehmen, das vor zwei Jahren speziell zu dem Zweck gegründet wurde, die Überführung der Tanker unter die US-Flagge zu beschleunigen), Gleneagle Ship Management of Houston/Texas und die in Manila ansässige Besamungsgesellschaft Naess Inc.

Tal Simpkins, Executive Director des Schifffahrtsausschusses im US-Gewerkschaftsdachverband AFL-CIO, der die Seeleute bei der Durchsetzung ihrer Forderungen unterstützt, beschuldigte die Reeder und ihre Agenten, sich die sich aus dem Betreiben ihrer Schiffe unter der US-Flagge ergebenden Vorteile zu Nutzen zu machen, während sie sich gleichzeitig der Verantwortung und den Verpflichtungen entziehen, die den Betreibern amerikanischer Schiffe auferlegt sind. Der Schifffahrtsausschuß hat beim Arbeitsministerium im Namen der betroffenen Seeleute bereits eine Klage auf Auszahlung der Mindeststeuer eingereicht.

Der Schifffahrtsausschuß wandte sich in den Kongreßanhörungen im Juni 1987 gegen die äußerst umstrittene Umflagung der Tanker. In seiner Stellungnahme argumentierte er, daß kuwaitische Schifffahrtsunternehmer, wenn sie in den Genuß des unabhängigen Begleitschutzes durch die US-Marine in den vom Krieg aufgewühlten Gewässern des Golfes kommen wollten, nicht die kuwaitischen Schiffe umflaggen, sondern statt dessen aufgelegte US-Schiffe mit US-Bemannungen einchartern sollten. Die Gewerkschaften mußten jedoch eine Niederlage hinnehmen, die soweit ging, daß selbst die Vorschrift, daß die umgeflaggtten Schiffe mit US-Seeleuten zu besetzen seien, aufgehoben wurde. Nur der Kapitän und das Bedienungspersonal der Funkstation der Schiffe mußten US-Staatsbürger sein.

Forts. auf Seite 2

## ... kuwaitische Tanker

Forts. von Seite 1

Die Mindestlohnvorschriften des Gesetzes über Arbeitsnormen blieben hingegen in Kraft. Die Seeleute konnten daher mit Recht angemessene Heuern erwarten. Diese erhielten sie allerdings nicht. In solchen Fällen sieht das US-Recht die Auszahlung eines Betrages bis zur zweifachen Höhe der nicht ausgezahlten Löhne vor.

Inzwischen wurden sechs der Schiffe wieder der kuwaitischen Flagge unterstellt, während die verbleibenden fünf weiter von Chesapeake Shipping unter amerikanischer Flagge betrieben werden. Glencagle betreibt die Übernahme der Generalverwaltung dieser fünf Schiffe, die in Zukunft mit ausschließlich aus amerikanischen Staatsbürgern bestehenden Besatzungen bemannt werden sollen.

## AN ALLE PHILIPPINISCHEN SEELEUTE!

### BRIDGETON - OCEAN CITY - CHESAPEAKE CITY - SEA ISLE CITY - SURF CITY - MIDDLETOWN - TOWNSEND - GAS PRINCESS - GAS QUEEN - GAS KING - GAS PRINCE

Haben Sie auf einem der oben aufgeführten kuwaitischen Tanker gearbeitet, während dieser der US-Flagge unterstellt war? Wenn ja, würden wir gerne von Ihnen hören. Bitte wenden Sie sich entweder an die ITF-Rechtsanwälte in Manila oder die ITF in London. Bis zu 500 Seeleute haben auf diesen Schiffen gearbeitet. Wir konnten bisher aber nur eine Handvoll von Ihnen ausfindig machen. Wenn Sie dazugehören, sollten Sie sich bei uns melden. Dann können Sie sich der Klage anschließen und die Heuernachzahlungen durchsetzen, die Ihnen rechtmäßig zustehen. Einschließlich Entschädigung könnte sich dies für jede Stunde, die Sie auf dem Schiff gearbeitet haben, auf bis zu 4 US-Dollar in der Stunde belaufen!

Die Adresse unserer Rechtsanwälte in Manila lautet:

Mr P C Nolasco  
Quasha Asperilla Ancheta Peña and Nolasco  
Don Pablo Building  
114 Amoroso Street  
Makati  
Metro Manila  
Philippinen

Die Adresse der ITF in London lautet:

ITF  
133-135 Great Suffolk Street  
London SE1 1PD  
Großbritannien

Bitte warten Sie nicht länger. Schreiben Sie uns noch heute. Sie haben nichts zu verlieren. Wenn Sie andere Seeleute kennen, die auf diesen Schiffen gearbeitet haben, geben Sie diesen Aufruf bitte an sie weiter.

# GEWERKSCHAFTSKANDIDAT WIRD NEUER MINISTERPRÄSIDENT IN POLEN

Der Kandidat der Solidarnosc, Tadeusz Mazowiecki, wurde zum neuen Ministerpräsidenten von Polen gewählt. Er bemüht sich nun um die Bildung der ersten nicht-kommunistischen Regierung des Landes seit vierzig Jahren.

Mazowiecki ist Journalist und Berater der Solidarnosc seit Gründung der Gewerkschaft vor neun Jahren.

IBFG-Generalsekretär John Vanderveken

begrüßte seine Wahl als "historischen Augenblick für alle, die für die Verteidigung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte auf der ganzen Welt eintreten."

Mazowieckis Ernennung kam im Anschluß an das Scheitern der Bemühungen von General Czeslaw Kiszczak, dem von der Kommunistischen Partei ursprünglich auserwählten Kandidaten für das Amt, eine Regierung zu bilden. General Kiszczak verlor die Unterstützung der ehemaligen Verbündeten der

Kommunistischen Partei, der Bauernpartei und der Demokratischen Partei. Mazowiecki steht nun an der Spitze einer nicht-kommunistischen Koalitionsregierung, der diese beiden Parteien angehören.

Unterdessen werden die Gespräche zwischen der ITF und Solidarnosc über Seeleutefragen fortgesetzt. Im Herbst werden Vertreter der Solidarnosc mit führenden Funktionären der ITF zusammentreffen.

General Secretary: Harold Lewis

Publications Officer: David Cockroft

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

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

# Wahlsieg für japanische Gewerkschaften

Die japanischen Gewerkschaften werden zu einer treibenden Kraft im politischen Leben des Landes. Rengo, der größte Gewerkschaftsbund Japans, konnte bei den Wahlen zur zweiten Kammer des japanischen Parlaments (Diet) am 23. Juli einen wichtigen Sieg erringen.

Rengo nahm erstmals an einer Wahl teil. 11 seiner 12 Kandidaten konnten Sitze gewinnen. Nun spielt der Gewerkschaftsbund eine wichtige Rolle in der Allianz der Oppositionsparteien unter Führung der Japanischen Sozialistischen Partei (JSP), die erstmals seit 1955 die Mehrheit der regierenden liberaldemokratischen Partei (LDP) in der zweiten Kammer zu Fall bringen konnte.

Die Vorsitzende der JSP, Takako Doi, nannte das Ergebnis "einen Neuanfang für die japanische Politik." Erstmals seit den 50er Jahren steht das Entstehen einer Zweiparteien-Demokratie in Japan in Aussicht. Rengos Aufgabe wird darin bestehen, den Zusammenhalt der Opposition zu sichern, der die "Partei für eine saubere Regierung" (Komei), die Demokratische Sozialistische Partei und die Vereinigte Sozialdemokratische Partei angehören. Letztendliches Ziel dieser Parteienallianz ist es, die LDP aus der Regierungsgewalt zu verdrängen.

Bei Rengo handelt es sich um einen Zusammenschluß unabhängiger sowie der JSP und der sozialdemokratischen Parteien nahestehender Gewerkschaften. Er wurde 1987 gegründet und zählt 7,5 Mio. Arbeitnehmer im Privatsektor sowie 2,5 Mio. im staatlichen Sektor zu seinen Mitgliedern.

Die japanischen Gewerkschaften schlossen sich aus der Erkenntnis heraus zusammen, daß die Arbeitnehmer sich nicht nur jährliche Lohnerhöhungen und gute Arbeitsbedingungen, sondern auch eine bessere Lebensqualität wünschten. Sie forderten Verbesserungen im Wohnungs-, Bildungs- und Wohlfahrtsbereich. Diese Veränderungen können nur durch Einflußnahme auf die nationale Regierung herbeigeführt werden. In den Rengo-Satzungen heißt es, daß die Organisation in der "zunehmend von gegenseitigen Abhängigkeiten gekennzeichneten Welt von Politik und Wirtschaft" eine Rolle spielen wird.

Japan kann eines der höchsten Bruttosozialprodukte pro Kopf der Bevölkerung auf der Welt vorweisen, liegt jedoch, was die Sozialbedingungen und grundlegende öffentliche Einrichtungen angeht, weit hinter Nordamerika und Westeuropa zurück. Die japanischen Arbeitnehmer haben eine längere Wochenarbeitszeit und weniger Jahresurlaub als ihre Kollegen in anderen Industrienationen. Rengo wünscht die volle Beteiligung der Arbeitnehmer am Wohlstand des Landes.

Zunehmende öffentliche Verärgerung während des vergangenen Sommers über

den Finanzskandal, bei dem es um die Zahlung hoher Geldbeträge an führende Mitglieder der LDP durch den Recruit-Konzern ging, veranlaßte Rengo, Kandidaten für die Parlamentswahlen aufzustellen. Wahlabsprachen mit den anderen Oppositionsparteien sorgten dafür, daß ihre Kandidaten nicht gegeneinander antreten würden.

Sollten sich die jüngsten Ergebnisse bei den Wahlen zur einflußreicheren ersten Kammer des Parlaments wiederholen, würde die LDP die Regierungsmacht verlieren. Die LDP wird nun versuchen, ihr

Ansehen in den Augen der Öffentlichkeit wieder aufzubessern. Allerdings wird ihre Politik sicherlich in der von der JSP dominierten zweiten Kammer einer sehr kritischen Überprüfung unterworfen sein.

Die Opposition beabsichtigt die Vorlage eines Gesetzentwurfes zur Aufhebung der äußerst unbeliebten Verbrauchssteuer. Die Regierung ist daher gezwungen, selbst über eine Reform dieser Steuer nachzudenken. Auch die Politik einer Liberalisierung der Lebensmittelexporte auf Kosten der japanischen Landwirte beeinträchtigt die Zukunftsaussichten der LDP.

## COSATU definiert Vorbedingungen für Gespräche

Im Juli versammelten sich in Johannesburg 1.900 Delegierte zum bisher größten Gewerkschaftstag des inzwischen 4 Jahre alten und 1 Mio. Mitglieder starken Congress of South African Trade Unions (COSATU).

Seit seiner Gründung hat sich die Zahl der Mitglieder des südafrikanischen Gewerkschaftsdachverbandes verdoppelt, der heute die wichtigste, von der weißen Minderheitsregierung nicht verbotene oder zum Schweigen gebrachte Kraft für einen demokratischen Wandel in der südafrikanischen Gesellschaft darstellt.

Vor Beginn des Kongresses gab es bereits Anlaß zum Feiern: die Regierung gab bekannt, daß sie den Verzicht auf eine der umstrittensten Klauseln des im vergangenen Jahr verabschiedeten berüchtigten Arbeitsgesetzes erwäge, die es den Arbeitgebern erlauben würde, Gewerkschaften wegen "illegaler" Streikaktivitäten vor Gericht zu bringen.

Damit reagiert die Regierung auf die gemeinsam von COSATU und dem nationalen Gewerkschaftsdachverband NACTU ausgesprochene Drohung, im Zusammenhang mit dem Gesetz einen landesweiten Arbeitskonflikt mit allen Arbeitgebern auszurufen.

Neben der ernstzunehmenden Bedrohung der gewerkschaftlichen Tätigkeit durch die neuen restriktiven Arbeitsgesetze leiden die Gewerkschaften auch weiterhin unter den ihnen auferlegten Beschränkungen sowie der Inhaftierung von aktiven Mitgliedern und Funktionären aufgrund des Ausnahmezustands, die alle anderen Gruppierungen von Apartheidgegnern im Lande praktisch zum Schweigen verurteilt haben.

Am 6. September wird die weiße Bevölkerungsminderheit in Südafrika zu den Urnen gerufen. Es gibt Anzeichen dafür, daß die staatlichen Unterdrückungsmaßnahmen im Vorfeld der Wahlen zunehmen. Hierfür

sprechen die jüngsten Polizeiübergriffe auf Demonstranten, die für Weiße reservierte Strände betreten wollten.

Trotzdem führten die wenigen Hinweise der südafrikanischen Regierung auf die Möglichkeit von Verhandlungen mit der schwarzen Bevölkerungsmehrheit zu einer erheblichen Verstärkung des Drucks von seiten westlicher Länder auf die interne Anti-Apartheidbewegung, sich zu "Gesprächen" bereitzuerklären. COSATU-Generalsekretär Jay Naidoo sprach von den "hohlen Worten über Verhandlungen" von der Regierungsseite, wies jedoch darauf hin, daß "bisher nicht ein einziges Signal von den Machthabern darauf hindeutet, daß sie zu echten Verhandlungen bereit sind."

Der Kongreß verabschiedete eine Entschließung, in der die als Voraussetzung für Verhandlungen erforderlichen Schritte aufgeführt sind, darunter die Aufhebung des Verbots aller verbotenen Organisationen; die Freilassung aller verhafteten bzw. inhaftierten Führer; die Rückkehr aller im Exil lebenden Südafrikaner; die Kasernierung von Polizei und Streitkräften sowie die Aufhebung des Ausnahmezustands und aller Sicherheitsgesetze.

COSATU ist der Überzeugung, daß Verhandlungen nur in einer Atmosphäre geführt werden können, in der der Bevölkerungsmehrheit das Recht auf Versammlungsfreiheit und Diskussion ihrer Positionen gewährt wird.

Im Zusammenhang mit den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen wird die Gewerkschaft ihre gemeinsame Kampagne mit dem kleineren Gewerkschaftsdachverband NACTU für eine Aufhebung der neuen Arbeitsgesetze fortsetzen. Über die im Rahmen dieser Kampagne zu verfolgenden Taktiken wird gegenwärtig auf einem Arbeitertreffen der beiden Gewerkschaftsorganisationen beraten. Ein landesweiter Streik am 6. September, dem Wahltag, wird nicht ausgeschlossen.

# IAO rügt kanadisches Gesetz

Die Internationale Arbeitsorganisation befand die kanadische Regierung für schuldig, im Zusammenhang mit einem 1987 in Kraft getretenen Gesetz, mit dem streikende Eisenbahner zur Rückkehr an den Arbeitsplatz gezwungen wurden, das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit verletzt zu haben.

Knapp 55.000 streikende kanadische Eisenbahner - beim staatlichen Eisenbahnunternehmen Canadian National und dem privaten Bahnunternehmen Canadian Pacific beschäftigte Mitglieder der Associated Railways Unions - traten am 23. August 1987 in Streik (vergl. ITF-Nachrichten September 1987).

Der Streik war eine Reaktion auf zehn Monate dauernde Verhandlungen über einen Vertrag, der im Dezember des vorangegangenen Jahres ausgelaufen war. Ein von der kanadischen Regierung ernannter Schlichter konnte keine Einigung in dem Arbeitskonflikt herbeiführen, bei dem es vor allem um Fragen der Arbeitsplatzsicherheit und des künftigen Personalbestandes ging.

Vier Tage nach Beginn des Streiks peitsch-

te die konservative kanadische Regierung das "Gesetz über die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs" durch das Parlament. Die Arbeitnehmer wurden gezwungen, unter den bestehenden Verträgen, deren Geltungsdauer um zwei Jahre verlängert wurde, an ihre Arbeitsplätze zurückzukehren und eine Zwangsschlichtung verfügt.

Führende Gewerkschafter beschuldigten die Eisenbahnunternehmen, die auf die stillschweigende Zustimmung der arbeitnehmerfeindlich eingestellten Regierung Mulroney zählen konnten, zu echten Verhandlungen nicht bereit zu sein. Auch hatten sie wenig Grund, auf die Neutralität eines von der Regierung eingesetzten Schlichters zu vertrauen.

Die der ITF angeschlossene kanadische Eisenbahngewerkschaft CBRT reichte über den kanadischen Gewerkschaftsdachverband CLC eine offizielle Beschwerde beim Internationalen Arbeitsamt ein. Der Ausschuß für Vereinigungsfreiheit der IAO entschied nun gegen die kanadische Regierung - ein peinlicher Beschluß für ein Land, das sich seiner Tradition der Anerkennung des Völkerrechtes und der Respektierung

der Bürgerrechte rühmt. Der IAO-Ausschuß wies die Position der kanadischen Regierung zurück, daß der Streik "Leben, persönliche Sicherheit oder Gesundheit der kanadischen Bevölkerung insgesamt oder in Teilen gefährdet" haben könnte.

Der Ausschuß stellte fest, daß die Aufhebung des Streikrechts und die Verhängung einer Zwangsschlichtung "nur in einer sehr begrenzten Zahl von Fällen gerechtfertigt werden kann: für öffentliche Bedienstete oder in wesentlichen Diensten im engsten Wortsinne beschäftigte Arbeitnehmer."

ITF-Mitgliedsgewerkschaften werden mit Freude zur Kenntnis nehmen, daß die IAO den Verkehr nicht als einen solchen Dienst betrachtet: "... der Verkehr fällt, allgemein gesprochen, nicht in die Gruppe der wesentlichen Dienste."

Die IAO erklärte, daß bei bestimmten Verkehrsstreiks minimale Dienstleistungen bereitgestellt werden könnten, "Arbeitnehmerorganisationen sollten jedoch, falls sie dies wünschen, die Möglichkeit haben, bei der Definierung eines solchen Dienstes in gleicher Weise mitzuwirken wie Arbeitgeber und die staatlichen Behörden."

## Deutsche Pläne zur Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr abgelehnt

Die Europäische Kommission hat entschieden, daß die deutsche Bundesregierung für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 18 Tonnen auf deutschen Straßen keine Schwerlastabgabe erheben darf. Der für Verkehr zuständige Kommissar Karel Van Miert bezeichnete die Pläne als Hindernis auf dem Weg zur Vervollständigung des Binnenmarktes für den Verkehr und forderte die Mitgliedsstaaten auf, gemeinsam auf die Schaffung gleicher Marktbedingungen auf Gemeinschaftsebene hinzuwirken anstatt im Alleingang tätig zu werden. Dies sei insbesondere im Bereich der Besteuerung wichtig, die die Infrastrukturkosten speziell berücksichtigen sollte.

Die Kommission stellte in ihrer negativen Stellungnahme zu den deutschen Plänen fest, daß, sollte das Gesetz wie beabsichtigt Anfang nächsten Jahres in Kraft treten, andere EG-Mitgliedsstaaten diskriminiert und einseitig Gegenmaßnahmen ergreifen würden.

Sollte die Straßenbenutzungsgebühr an der Grenze erhoben werden, so würde dies die Einrichtung neuer Grenzkontrollen zu einem Zeitpunkt bedeuten, zu dem alle anderen Grenzformalitäten abgeschafft würden, so die Kommission. Die neue Steuer würde darüber hinaus den Fortgang der Gespräche über die Probleme der drei nicht der EG angehörenden Transitländer Österreich, Schweiz und Jugoslawien gefährden.

Die Kommission wies darauf hin, daß sie dem Konzept grundsätzlich zustimme, die Straßenbenutzer für die von ihnen real verursachten Kosten zur Kasse zu bitten, sie könne jedoch eine einseitige Anwendung dieses Grundsatzes durch einen Mitgliedsstaat nicht zulassen. Ihrer Auffassung nach wäre das deutsche System Spediteuren gegenüber ungerecht, die in ihrem eigenen Land bereits eine auf der Grundlage der Infrastrukturkosten berechnete nationale Kraftfahrzeugsteuer gezahlt haben. Es sei ferner insofern ungerecht, als aus-

ländische Transportunternehmer einen Teil der Instandhaltungskosten für deutsche Straßen zu tragen hätten, während dies von deutschen Spediteuren in anderen Ländern nicht verlangt werde.

Die Bundesregierung hatte den Standpunkt vertreten, daß die neue Steuer einen Beitrag zur Verringerung der erheblichen Unterschiede bei den Wettbewerbsbedingungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr leisten würde, da mit ihrer Hilfe eine Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für deutsche Lkw möglich würde und alle Straßenbenutzer unabhängig von ihrer Staatsbürgerschaft einen angemessenen Anteil an den Infrastrukturkosten zahlen müßten.

Das Gesetz war als Übergangsmaßnahme geplant, die Anfang Januar 1990 in Kraft treten und am Jahresende 1992 auslaufen sollte, wenn die EG bis zu diesem Datum ein gemeinsames System für die Erhebung von Infrastrukturbenutzungsgebühren erarbeitet hätte.

# Neuer Vertrag für italienische Eisenbahner

Den letzten Schliff gaben am 5. Juli die italienischen Eisenbahner einem umfassenden Vertrag mit den italienischen Staatsbahnen, durch den einheitliche landesweite Kollektivverhandlungen eingeführt und Freisetzung, Teilzeitarbeit und Umsetzungen geregelt werden.

Der "Vertrag vom 5. Juli" stellt für die in den der ITF angeschlossenen italienischen Transportarbeitergewerkschaften FILTCGIL, FIT-CISL und ULTRASPORTI organisierten Eisenbahner einen wichtigen Schritt nach vorne dar.

Der Vertrag sieht mit der Verlängerung der augenblicklich geltenden Verträge Anfang der 90er Jahre erstmals die Einführung eines einheitlichen landesweiten Systems von Verhandlungen und Konsul-

tationen zwischen Gewerkschaften und Unternehmensleitungen, "integrierte Kollektivverhandlungen" genannt, vor.

Diese neue, zentralisierte Verhandlungsform deckt die Bereiche Arbeitsorganisation, Führungsmethoden, Technologie, Arbeitsniveau und Produktivitätsförderung ab.

Die Verhandlungen über die neuen Verträge werden gleichzeitig auf betrieblicher, regionaler und nationaler Ebene geführt, so daß die Gewerkschaften ihre Verhandlungsstrategien koordinieren und ein breiteres Spektrum von Fragen als bisher behandeln können.

Indem sie dieses neue Verfahren guthießen, gaben die Gewerkschaften außerdem ihre Zustimmung zur Behandlung von

Beschwerden und Arbeitskonflikten im Rahmen der gleichen dreigliedrigen Struktur. Sie erklärten sich ferner bereit, über die Bereitstellung wesentlicher minimaler Dienste während eines Arbeitskonflikts zu verhandeln.

Der Vertrag garantiert des weiteren, daß es bei den italienischen Eisenbahnen nicht zu Zwangsentlassungen kommen wird. Für ältere Arbeitnehmer, die ihren Arbeitsplatz aufgeben, wurden spezielle Abfindungszahlungen sowie erweiterte Rentenansprüche ausgehandelt.

Die Unternehmensleitung sagte darüber hinaus zu, daß Umsetzungen nur freiwillig auf Wunsch des einzelnen Arbeitnehmers, der an einen anderen Arbeitsplatz versetzt werden möchte, vorgenommen werden.

## Gewerkschaft kämpft für Kanadas Reisezugdienst

In Kanada haben die Gewerkschaften eine intensive Kampagne zur Rettung der Reisezugdienste des Landes gestartet.

Die 250.000 kanadische Dollar teure Kampagne, die landesweite Werbeaktionen, Lobbyarbeit und Informationsveranstaltungen umfaßt, wird von der der ITF angeschlossenen kanadischen Eisenbahnergewerkschaft CBRT unterstützt. Bei der Eröffnung der Kampagne verurteilte CBRT- (und ITF-)Präsident Jim Hunter die von der konservativen Regierung vor kurzem vorgenommenen Kürzungen im Haushalt des staatlichen Eisenbahnunternehmens Via Rail:

"Diese Regierung hat den Bürgern Kanadas ein Reisezugnetz versprochen, das sie ins 21. Jahrhundert befördern werde. Statt dessen könnte die Streichung der staatlichen Unterstützung für Via das Ende eines wichtigen Reisezugdienstes in unserem Land bedeuten, wenn die Bürger Kanadas dies nicht verhindern."

Tausende haben sich in einer Unterschriftensammlung für die Erhaltung des Eisenbahnnetzes ausgesprochen. Auch eine Reihe prominenter nationaler Organisationen und Interessensgruppen schlossen sich der Kampagne an.

Anders als in anderen Ländern gibt es in Kanada separate Eisenbahnunternehmen für den Reise- und den Güterverkehr. Bei Via Rail handelt es sich um einen eigenständigen, staatlichen Reisezugdienst. Das Unternehmen mietet die von ihm genutzten Einrichtungen von den beiden nur im Güterverkehr tätigen Eisenbahnunternehmen: der staatlichen Canadian National und der privatwirtschaftlichen Canadian Pacific.

Traditionell wird Via Rail von der kanadischen Bundesregierung mit Betriebssubventionen in Höhe von jährlich 600 Mio.

kanadischen Dollar unterstützt.

Die Regierung gab vor kurzem bekannt, daß die staatlichen Zuschüsse in diesem Jahr um 71 Mio. kanadische Dollar gekürzt werden sollen - und das obwohl Via im ersten Quartal 1989 156.000 Reisende (10 % mehr als vor einem Jahr) beförderte und Einnahmen in Höhe von 45,6 Mio. kanadische Dollar (plus 14 %) erwirtschaftete. Die Regierung deutete an, daß sie möglicherweise sogar eine völlige Einstellung des Reisezugverkehrs erwäge.

Die CBRT weist darauf hin, daß das eigentliche Problem bei Via in einem erheblichen Mangel an Investitionen bestehe. Das Rollmaterial stammt größtenteils aus den 50er Jahren, und die Regierung zeigt keinerlei Neigung, die bestehenden Einrichtungen zu vervollständigen, von der ehrgeizigen Wiederbelebung der Eisenbahnnetze durch Hochgeschwindigkeitsstrecken, die in fast allen europäischen Ländern stattfindet, völlig zu schweigen.

Schätzungen der gemeinnützigen Verkehrsforschungsgruppe Transport 2000 zufolge könnten die staatlichen Zuschüsse an Via durch Investitionen in neue Technologien und zweistöckiges Rollmaterial um 30 % verringert werden.

Investitionen und Subventionen für Via fallen traditionell wesentlich geringer aus als die von der Regierung für den Luft- und den Straßenverkehr aufgewendeten Mittel. In den vergangenen fünf Jahren wurden knapp 3 Mrd. kanadische Dollar für die Erweiterung und Modernisierung von Flughäfen aufgewandt. Bundes- und Provinzregierungen gaben fast 4 Mrd. Dollar im Jahr für den Bau und die Instandhaltung von Straßen aus.

Eine vor kurzem durchgeführte Meinungsumfrage ergab, daß die CBRT bei ihrer Kampagne auf die Unterstützung der kana-

dischen Bevölkerung zählen kann. 89 % aller Kanadier sprachen sich darin für einen Fortbestand des Eisenbahnunternehmens Via in seiner gegenwärtigen Form aus. Vierundfünfzig Prozent forderten eine Ausweitung, 33 % eine Beibehaltung der Dienste auf dem augenblicklichen Niveau.

## STREIKERFOLG IN GB

Nach schwächerer Dauer ging am 27. Juli der Arbeitskonflikt bei British Rail zu Ende, nachdem die in der der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaft NUR organisierten Arbeitnehmer sich in einer Urabstimmung für die Annahme der von BR angebotenen 8,3%igen Lohnerhöhung und die Beendigung der Serie von 24-Stunden-Striks ausgesprochen hatten, die das britische Eisenbahnnetz lahmgelegt hatten (vgl. ITF-Nachrichten Juni und Juli 1989).

Die NUR wird ihre Anstrengung nun in den kommenden Monaten auf die Abschaffung der Niedriglohngruppen und überlanger Arbeitszeiten bei der Bahn konzentrieren und sich um eine möglichst rasche Wiederaufnahme der Verhandlungen über die künftige Struktur des Kollektivverhandlungsapparats für den Wirtschaftsbereich bemühen, die den zweiten Kernpunkt des Arbeitskonflikts darstellte.

Auch Lokführer und Zugbegleitpersonal bei London Underground, die in diesem Sommer ebenfalls eine Reihe von wöchentlich stattfindenden eintägigen Streiks durchgeführt hatten, haben ihre Aktionen mittlerweile eingestellt.

Gespräche zwischen der der ITF angeschlossenen Lokführergewerkschaft ASLEF, der NUR und London Underground im Rahmen des Schlichtungsforums ACAS führten am 8. August zu einem Lohnabschluß, der die Zustimmung der Gewerkschaftsbasis fand.

# Neuseeland verbietet Einsatz von Treibnetzen

Die neuseeländische Regierung hat den Einsatz von Treibnetzen innerhalb der Wirtschaftszone des Landes verboten.

Damit reagiert sie auf den wachsenden Druck von seiten der USA und Kanadas gegen den Einsatz der als "Wand des Todes" bezeichneten Monofil-Netze durch die Fischereiflotten Koreas, Taiwans und Japans, die mit diesen 30-50 km breiten und bis zu 9 km tiefen Netzen Tintenfische fangen (vergl. ITF-Nachrichten Juni 1987).

Umweltschützer und Fischereiorganisationen bezeichnen diese Netze als das Gegenstück des Tagebaus im Meer und beschuldigen die Tintenfisch-Fangflotten der Zerstörung der Meeresumwelt durch die Tötung von Delphinen und den illegalen Lachsfang.

Der neuseeländische Premierminister Geoffrey Palmer kündigte die Einbringung eines Gesetzes an, durch das Neuseeland zur "treibnetzfreien Zone" würde.

Die Fangtätigkeit mit Treibnetzen konzentriert sich vor allem auf die internationalen Gewässer im Nordpazifik. Das neuseeländische Verbot hat daher größtenteils symbolischen Charakter, obwohl es auch für die seltenen Hafenaufhalte der mehr als 700 in der Treibnetzfisherei tätigen Schiffe gilt. In der letzten Fangsaison liefen 162 Treibnetz-Schiffe neuseeländische Häfen an.

Palmer kündigte außerdem an, daß sich die neuseeländische Regierung nachdrücklich für ein generelles Verbot des Einsatzes von Treibnetzen einsetzen wird. Hierfür wird sie sich im Südpazifik-Forum stark machen, das Gespräche zwischen den wichtigsten Treibnetzfang betreibenden Ländern und den Mitgliedsländern des Forums plant. Palmer zufolge werde das Forum, dem die Mehrzahl der Länder im Südpazifik angehören, die Treibnetzfang betreibenden Schiffe möglicherweise aus den Gewässern seiner Mitgliedsländer verbannen.

Letztendlich sollte der Fischfang mit Treibnetzen nach Auffassung der neuseeländischen Regierung mit Hilfe einer internationalen Kontrollbehörde bzw. eines Netzes internationaler Verträge abgeschafft werden.

\*Unterdessen eskaliert der Konflikt zwischen den USA und Taiwan über den Einsatz von Treibnetzen weiter. Das in Taiwan registrierte Fangschiff *Cyr Yang No. 1* legte angeblich im Juni im Nordpazifik Treibnetze für Lachse und Forellen aus.

Der Landwirtschaftsrat Taiwans beorderte das Schiff zurück, aber der Schiffsführer, der bestritt, mit Treibnetzen nach Lachsen oder Forellen zu fischen, weigerte sich umzukehren.

Die taiwanesishe Regierung drohte daraufhin mit dem auf zwei Jahre begrenzten Einzug des Kapitänspatents des Schiffsführers. Von führenden Mitarbeitern der Hsinghand Fishing Company, der das Schiff gehört, erfuhr sie jedoch, daß der Schiffsführer dem Unternehmen mitgeteilt habe, die Bemannung wolle den Fang im Ausland verkaufen und beabsichtige, das Schiff am Ende der Saison zu veräußern.

Damit demonstrierte die Regierung Taiwans ihre Unfähigkeit, die in ihrem Land registrierte Fangflotte wirksam zu kontrollieren, just zu einem Zeitpunkt, zu dem sich der Druck der Vereinigten Staaten auf Taiwan verstärkt, den Fang der mit Treibnetzen nach Tintenfischen fischenden Fangflotte durch Beobachter an Bord überwachen zu lassen. Bisher weigert sich die taiwanesishe Regierung, den US-Behörden die Entsendung der von ihnen geforderten Anzahl von Beobachtern zu erlauben. Wenn es nicht bald zu einer Einigung kommt, könnte der US-Kongreß Wirtschaftssanktionen gegen Taiwan verhängen, ein Schritt, durch den der Verkauf von

Fischen aus Taiwan auf dem US-Markt im Werte von 400 Mio. US-Dollar im Jahr gefährdet werden könnte.

\*\*Der Senat des US-Bundesstaates Hawaii verabschiedete ein Gesetz, durch das der Einsatz von Treibnetzen innerhalb der 200-Meilen-Wirtschaftszone der Insel verboten wird. Der Gesetzentwurf, der vor seinem Inkrafttreten noch vom Repräsentantenhaus des Bundesstaates verabschiedet werden muß, sieht Geldstrafen von bis zu 250.000 US-Dollar für den Einsatz von Treibnetzen vor.

\*\*\*Einer Behauptung des kanadischen Parlamentsabgeordneten Jim Fulton zufolge wird bis zu ein Drittel der in Kanada gezüchteten Lachse im Nordpazifik von Treibnetz-Flotten unrechtmäßig gefischt. Fulton forderte die kanadische Regierung auf, die Frage des Treibnetzeinsatzes bei den Vereinten Nationen anzusprechen.

Nach Angaben des kanadischen Fischereiministeriums sollen demnächst möglicherweise US-amerikanische Militärsatelliten eingesetzt werden, um die Bewegungen der Treibnetz-Flotten zu beobachten. Verdächtige Schiffe würden dann von Marineschiffen abgefangen. Kanada selbst will ein zusätzliches Marineschiff zur Beschattung von Treibnetz-Flotten im Nordpazifik stationieren.

## Projekt "Fangschiff der Zukunft": Gewerkschaften miteinbeziehen!

Ein gemeinsames europäisches Projekt für die Entwicklung eines "Fangschiffs der Zukunft" nimmt langsam Gestalt an: der Bau von Schiffsprototypen könnte möglicherweise demnächst beginnen.

Das sogenannte Halios-Projekt ist eine auf 5 Jahre angelegte und mit Finanzmitteln in Höhe von 65 Mio. US-Dollar ausgestattete Gemeinschaftsunternehmung der Länder Spanien, Frankreich und Island. Sein Ziel besteht in einer Verbesserung von Design, Bau, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit moderner Fangschiffe.

Halios ist Teil des europäischen High-Tech-Forschungsprogramms "Eureka", der europäischen Antwort auf das US-Militärforschungsprogramm SDI, auch "Krieg der Sterne" genannt.

Geplant ist gegenwärtig, ein Halios-Schiff in Frankreich und zwei in Spanien zu bauen. Das erste Schiff soll 1992/93 vom Stapel laufen.

Momentan werden Reeder gesucht, die sich an der Erprobung und Beurteilung der neuen Schiffe beteiligen wollen.

Das Projekt ist in drei Phasen unterteilt. Die Phasen A und B wurden 1988 gestartet und laufen bis 1991, Phase C - der eigentliche Entwurf und Bau des Schiffes - hat bereits begonnen und soll bis 1992/93 abgeschlossen sein.

Bei den Phasen A und B geht es um die Förderung internationaler Zusammenarbeit zur Verbesserung des Fangaufkommens durch moderne Methoden zum Aufspüren von Fischschwärmen und zur Handhabung

Forts. auf Seite 7

# Illegale Fangmethoden beeinträchtigen Fangaufkommen

Illegale Fangmethoden beeinträchtigen nach Angaben eines Ministers der philippinischen Regierung das dortige Fangaufkommen.

Der Minister für Wasserwirtschaft, Carlos Dominguez, sieht im Einsatz primitiver und verbotener Fangtechniken, wie z. B. feinmaschiger Netze und Dynamit, die

Hauptursache für die Stagnation des Fangaufkommens seit 1983.

Das Gesamtfangaufkommen des vergangenen Jahres belief sich auf 2,1 Mio. Tonnen. Dominguez behauptet, daß die 44 km<sup>2</sup> Riffe und die 1,7 Mio. km<sup>2</sup> Fanggründe seines Landes zu 70 % durch vier illegale Fangtechniken zerstört wurden.

Neben der Dynamitfischerei und dem Einsatz feinmaschiger Netze nennt er die Vergiftung der Fische mit Zyankali und die aus Japan stammende Fangtechnik *moru ami* - bei der junge Taucher mit Stangen an die Korallenriffe schlagen, um die Fische hervorzuscheuchen - als Gründe für die Stagnation des Fangaufkommens.

## ... "High-Tech" auf Fangschiffen

Forts. von Seite 6

der Fangausrüstung, durch Optimierung der Fangverarbeitung an Bord und den Einsatz neuer Technologien zur Verbesserung der Kommunikation und möglichst wirtschaftlicher Energienutzung.

Obwohl auch eine Verbesserung von Sicherheit und Komfort für die Besatzungen in den Planungsphasen berücksichtigt werden soll, wurde bisher noch keine Fischergewerkschaft offiziell zur Mitarbeit an dem Projekt eingeladen.

Sowohl Dänemark als auch Norwegen haben Interesse an einer Beteiligung geäußert, sobald das Projekt in die Bauphase eintritt. Unter den Vorschlägen für das Fangschiff der Zukunft ist die Entwicklung eines computergestützten "Entscheidungs-

hilfesystems" für die Schiffsführer, in dem alle Funktionen des Schiffes vom Maschinenraum bis zur Fangverarbeitung integriert werden. Auch werden moderne Techniken zur Auffindung von Fischschwärmen entwickelt.

Im Bereich der Fischverarbeitung werden verschiedene Möglichkeiten untersucht. Ein Unternehmen arbeitet an einem System, bei dem Fische mit Hilfe einer auf der Wasserverdrängung beruhenden Methode in einem gekühlten Wassertank gewogen werden. Ein weiterer Vorschlag ist eine Ausweidemaschine, die nicht nur Rogen und Leber unbeschädigt läßt, sondern dem Fisch auch die Kehle durchschneidet, um ihn auszubluten.

Geräte zur automatischen Verpackung und

Anlandung des Fangs werden ebenfalls geprüft.

Die Entwicklung des Fangschiffs der Zukunft weist deutliche Parallelen zu anderen High-Tech-Entwicklungen in der Schifffahrt und beim Frachturnschlag auf.

Die ITF-Gewerkschaften haben bereits erkennen müssen, daß für viele Reeder die Zukunft weniger Arbeitnehmer bedeutet. In diesem Stadium des Halios-Projektes ist es für die Fischergewerkschaften wichtig, in den Diskussions- und Konsultationsprozeß im Zusammenhang mit neuen Schiffstechnologien miteinbezogen zu werden und dafür Sorge zu tragen, daß der Wunsch nach verbesserter Wirtschaftlichkeit dieses Wirtschaftsbereichs nicht auf Kosten der Arbeitnehmer erfüllt wird.

## ZIVILLUFTFAHRT

# Eastern Airlines wirbt Streikbrecher an

Eastern Airlines, die aufgrund eines seit 6 Monaten andauernden Streiks der US-Flugpiloten und Flugzeugmechaniker (vergl. ITF-Nachrichten März und Juni 1989) nur begrenzte Dienste anbieten kann, wird damit offensichtlich den Ansprüchen der Flugreisenden nicht gerecht: bei Eastern gehen inzwischen mehr Beschwerden ein als bei jeder anderen amerikanischen Fluggesellschaft.

Easterns Muttergesellschaft Texas Air mußte neidisch zusehen, wie andere Fluggesellschaften im zweiten Quartal dieses Jahres hohe Gewinne verzeichnen konnten. Diese Situation könnte sich, so die Gewerkschaften, rasch ändern, wenn das Unternehmen nur ordentlich geführt würde.

Die Flugpilotengewerkschaft ALPA vertritt unerschütterlich den Standpunkt, daß Lorenzos Pläne für eine erneuerte und gestraffte Fluggesellschaft Eastern grundlegende Mängel aufweisen. Seine vor kurzem an die Kreditgeber des Unternehmens

gerichtete Aufforderung, weitere 100 Mio. US-Dollar (von denen er schließlich 75 Mio. erhielt) zur Verfügung zu stellen, weil Eastern das angestrebte Einnahmeziel nicht erreicht hatte, scheint diese Auffassung zu bestätigen.

Eastern stößt bei der Einstellung neuer Piloten als Ersatz für die streikenden ALPA-Piloten, die erst vor kurzem ihre Entschlossenheit, den Streik gegen den Carrier fortzusetzen, erneut bekräftigten, auf größte Schwierigkeiten. In der führenden britischen Geschäftszeitung *The Financial Times* werden in Annoncen "außergewöhnliche Männer und Frauen" aufgefordert, sich um die Stellen als festangestellte Piloten und Pilotinnen zu bewerben und sich in einem feinen Londoner Hotel einzufinden, um über ihre Zukunft bei New Eastern - laut Anzeige "die am schnellsten wachsende Fluggesellschaft der Vereinigten Staaten" zu sprechen. Eastern sucht nach ihren eigenen Worten nach qualifizierten Flugkapitänen und ersten Offizieren "mit

außergewöhnlichem Talent und Stolz, die in einer der aufregendsten Geschichten der Luftverkehrswirtschaft mitwirken wollen".

Das Bild von dem Pilotentyp, den Eastern sucht, verliert etwas an Glanz, wenn in der Anzeige darauf hingewiesen wird, daß die neuen Mitarbeiter die noch in Streik befindlichen Cockpitbesatzungen ersetzen sollen, d. h. es darf ihnen dank ihres "Stolzes" nichts ausmachen, an den Streikposten vorbeizumarschieren! Dadurch bekommt der großspurige Hinweis Easterns auf eine "noch nie dagewesene und unwiederbringliche Wachstums- und Erfolgchance" einen ziemlich hohlen Klang.

ALPA ist zutiefst beunruhigt über die Sicherheitsbedrohung, die vom zunehmenden Einsatz frisch ausgebildeter Piloten bei Eastern ausgeht. Die von der Gewerkschaft selbst vorgenommene Analyse der Einstellungs- und Ausbildungspolitik des

Forts. auf Seite 8

# Ausbeutung von Berufsanfängern bei Air Portugal

Wie in den meisten anderen Ländern gibt es auch in Portugal keinen Mangel an jungen Menschen, die eine Beschäftigung als Flugbegleiter suchen, ein attraktiver Beruf für reiselustige Leute, die die Welt sehen möchten.

Wenn sie zu den glücklichen Auserwählten zählen, durchlaufen die 20 bis 25-jährigen Berufsanfänger ein hartes Ausbildungsprogramm, an dessen Ende die Anstellung bei der staatlichen Fluggesellschaft TAP Air Portugal steht.

Die Europäische Gemeinschaft subventioniert diese Lehrgänge und macht der TAP im Gegenzug zur Auflage, mindestens 50 % der erfolgreichen Absolventen des Ausbildungsprogramms in ein Beschäftigungsverhältnis zu übernehmen.

TAP stellt auch tatsächlich die zugesagte Anzahl von Bewerbern ein, doch wenn die frisch ausgebildeten Flugbegleiter glauben, damit am Anfang einer gesicherten Karriere zu stehen, haben sie sich leider schwer getäuscht.

Denn obwohl sie in ein Arbeitsverhältnis übernommen werden, erhalten sie meist auf sechs Monate begrenzte Zeitverträge mit all den Nachteilen, die üblicherweise mit derartigen zeitlich begrenzten Verträgen verbunden sind.

Wenn die sechs Monate vorüber sind, wird eine neue Gruppe von Mitarbeitern mit Zeitverträgen eingestellt, und das ganze beginnt von vorne.

Die der ITF angeschlossene portugiesische Gewerkschaft der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt (SINVOO) erkennt in dem von ihr mit TAP geschlossenen Vertrag den Bedarf der Fluggesellschaft an Zeitpersonal während der geschäftigen Urlaubssaison in den Sommermonaten an und hinderte TAP niemals daran, für die

Urlaubsflüge Saisonarbeiter einzustellen.

Da aber Zeitarbeiter auch auf festen Stellen eingesetzt werden können, handelte die SINVOO eine Vertragsklausel aus, die diese Praxis verbietet.

Trotzdem tut die TAP genau dies. In der Nebensaison beschäftigt TAP im allgemeinen etwa 140 Zeitarbeitnehmer, was darauf schließen läßt, daß 140 Vollzeitarbeitsplätze nicht besetzt werden.

Als ob es nicht schon schlimm genug wäre, daß sich die Fluggesellschaft über den mit der Gewerkschaft geschlossenen Vertrag hinwegsetzt, verstößt TAP außerdem gegen das portugiesische Gesetz, nach dem Arbeitnehmer, die zwei Jahre lang aufgrund von Zeitverträgen beschäftigt wurden, in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen werden müssen. TAP umgeht diese Vorschrift, indem sie die Flugbegleiter aufgrund mehrerer Sechsmontatsverträge beschäftigt und sie dann kurz vor dem Erreichen der Obergrenze von zwei Jahren freisetzt. Im allgemeinen wird ihnen angeboten, daß sie, falls sie es wünschen, nach 6 Monaten an ihren Arbeitsplatz zurückkehren können. Doch verlieren sie dadurch alle aufgrund der Dauer der Betriebszugehörigkeit erworbenen Ansprüche und werden wieder wie neu eingestelltes Personal behandelt.

Wie jede andere Gruppe von Zeitarbeitnehmern sind diese Flugbegleiter starkem Druck von der Arbeitgeberseite ausgesetzt, bei geringerer Bezahlung härter und länger zu arbeiten als die festangestellten Mitarbeiter, die in den Genuß der Schutzklauseln des SINVOO-Kollektivvertrages gelangen.

Im Falle der TAP sind zahlreiche Zeitarbeitnehmer gezwungen, über die in den von der staatlichen Luftfahrtbehörde

DGAC erlassenen Bestimmungen vorgeschriebenen Flug- und Dienstzeiten hinaus zu arbeiten. Dies ist eine äußerst unerwünschte Praxis, die weitreichende Auswirkungen für die Flugsicherheit haben könnte.

Neu eingestellte Flugbegleiter bei TAP mit festen Arbeitsverträgen erhielten früher ein Anfangsgehalt von 95.500 Eskudos im Monat. Allerdings gab die Gewerkschaft vor kurzem ihr Einverständnis dazu, das Anfangsgehalt für Flugbegleiter, die ihren allerersten Vertrag unterzeichnen, auf der niedrigeren Stufe von 75.000 Eskudos beginnen zu lassen. Dieses Zugeständnis hatte sehr bedauerliche Auswirkungen für die Zeitarbeitnehmer, die, nachdem sie ein Jahr lang ein Monatsgehalt von 95.000 Eskudos erhielten, plötzlich feststellen, daß sie nun nur noch 75.000 Eskudos verdienen, da die TAP jeden Sechsmontatsvertrag als völlig neuen Vertrag betrachtet - eine für das Unternehmen in der Tat sehr günstige Auslegung!

Dies riecht nicht nur nach arbeitnehmerfeindlicher Praxis, sondern verstößt offenbar auch gegen das portugiesische Gesetz, das es Arbeitgebern verbietet, das Gehalt ihrer Arbeitnehmer zu kürzen, ein Verbot, das auch für Zeitarbeitnehmer jeder Art gilt.

In Portugal ist die Jugendarbeitslosigkeit ein ernstzunehmendes Problem, zu dessen Lösung das von der EG unterstützte Ausbildungsprogramm für Flugbegleiter beitragen soll. Die SINVOO begrüßt natürlich die Tatsache, daß arbeitslosen jungen Menschen die Gelegenheit gegeben wird, eine Beschäftigung in der Luftfahrt zu finden. Junges Blut und Begeisterung sind immer willkommen - Ausbeutung allerdings nicht.

## ... hauptsächlich "Geisterflüge" auf Easterns Flugplänen

Forts. von Seite 7

Unternehmens zeigt, daß 85 % der Piloten neu sind. Damit wird es für Eastern praktisch unmöglich, sich an die von der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde FAA und der nationalen Verkehrssicherheitsbehörde ausgesprochene Empfehlung zu halten, daß nicht zwei unerfahrene Piloten gleichzeitig im gleichen Cockpit eingesetzt werden sollten.

Mögliche Fluggäste sollten sich daran erinnern, wenn sie einen Flug mit Eastern erwägen, und sich den von ALPA und den übrigen an diesem lang anhaltenden Streik beteiligten Gewerkschaften ausgesprochenen Rat zu Herzen nehmen, unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht mit Eastern zu fliegen.

Selbst wenn sie unbedingt mit Eastern fliegen wollen, dürfte ihnen dies nicht ganz leicht fallen. Die Fluggesellschaft ist mit ihren Flugplänen für August bereits in Schwierigkeiten geraten. Reisebüros be-

richten, daß es sich bei einem von sechs auf dem Flugplan stehenden Flügen aus Atlanta um einen "Geisterflug" handelt, der wegen des ernstzunehmenden Pilotenmangels nicht gebucht werden kann.

Easterns groß angekündigte Umstrukturierungspläne sind bereits zum Scheitern verurteilt, bevor sie richtig begonnen haben. 850 Piloten werden benötigt, um die neuen Flugpläne einhalten zu können. Eastern-Präsident Phil Bakes mußte jedoch zugeben, daß der Fluggesellschaft im August mindestens 250 Piloten fehlen werden.

Unterdessen bemüht sich Eastern verzweifelt, vor den Konkursgerichten als wirtschaftlich rentable Fluggesellschaft zu erscheinen, obwohl sie ihre Bargeldreserven inzwischen mehr oder weniger aufgebraucht haben dürfte. "Bei Eastern ist die Luft raus," erklärt ein Luftverkehrsanalytiker, der das Schicksal der Fluggesellschaft ITF NACHRICHTEN, AUGUST 1989, SEITE 8

aufmerksam verfolgt hat.

Einen weiteren Rückschlag erlitt Eastern, als der Versuch der Fluggesellschaft, die Beschäftigungsverträge ihrer Piloten für nichtig zu erklären, scheiterte. Innerhalb von fünf Tagen, nachdem sie beim Konkursgericht eine Genehmigung zur Aufhebung der Verträge beantragt hatte, mußte Eastern diesen Antrag zurückziehen. Während des gesamten langwierigen Verhandlungsprozesses mit den Verhandlungsführern der ALPA bestand Eastern auf weitreichenden Lohnkürzungen und blockte jeden Versuch der Gewerkschaft ab, die Fluggesellschaft zur Vernunft zu bringen.

Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten richtete sich die Aufmerksamkeit erneut auf das Konkursgericht, das im Augenblick den Umstrukturierungsplan prüft, den Eastern nun schließlich nach mehreren Verzögerungen vorgelegt hat.

# Neues aus der Luftverkehrswirtschaft: Reges Interesse an Northwest Airlines

Fluggesellschaftsübernahmen machen erneut Schlagzeilen. Die Aufmerksamkeit konzentriert sich wieder einmal auf die Vereinigten Staaten, wo Marvin Davis, ein Geschäftsmann aus Beverly Hills, der sich durch sein erfolgloses Übernahmeangebot für Northwest Airlines im März diesen Jahres offensichtlich nicht abschrecken ließ, unaufgefordert und an Bedingungen geknüpft 4,3 Mrd. US-Dollar für die zweitgrößte amerikanische Fluggesellschaft - United Airlines - bot.

Doch so ganz nach seinen Vorstellungen wird es wohl nicht gehen, da das durch sein Angebot erweckte Interesse sicherlich zur Vorlage weiterer Kaufangebote führen wird. Zwei auf feindliche Unternehmensübernahmen spezialisierte Firmen haben ebenso wie die angeschlagene Fluggesellschaft Pan Am bereits ein Interesse an dem Unternehmen bekundet, ohne jedoch bisher ein offizielles Angebot zu unterbreiten. Auch die Manager von United erwägen Gerüchten zufolge ernsthaft eine Übernahme der Fluggesellschaft in eigener Regie.

British Airways, die bereits eine Vereinbarung über gemeinsames Marketing mit United geschlossen hat, hält sich noch in Deckung, wird jedoch möglicherweise gemeinsam mit Morgan Stanley einen Übernahmeversuch unternehmen, der ihr, falls erfolgreich, einen wichtigen, wenn auch notwendigerweise einen Minderheitsanteil an den Aktien von United sichern würde. Damit könnte British Airways dann eine wichtigere Rolle in dem Unternehmen übernehmen, wenn, wie allgemein erwartet wird, die USA das Gesetz über die Beschränkung ausländischer Besitzanteile an US-Carriern auf 25 % aufheben.

Eine zentrale Rolle bei der Übernahme kommt voraussichtlich den Gewerkschaften bei United zu, da ihre Kooperationsbereitschaft der Schlüssel zur Finanzierung eines feindlichen Übernahmeangebots sein könnte.

United ist ein interessantes Kaufobjekt. Die Betriebsgewinne stiegen während der ersten sechs Monate dieses Jahres um beachtliche 35 % auf netto 206,5 Mio. US-Dollar. Der Wettbewerb seitens anderer Fluggesellschaften an ihren wichtigsten Stützpunkten ist zurückgegangen, und sie bedient ein äußerst gewinnträchtiges Fernost-Streckennetz.

Die Konsolidierung der US-Luftverkehrswirtschaft hat die Kapitalanleger offensichtlich von der Stärke der überlebenden Fluggesellschaften überzeugt. Ihre Aktien brachen in diesem Sommer alle Rekorde. Das Übernahmeangebot von Davis ließ auch den Wert der United-Aktien nach oben schnellen. Dieser Vorgang wiederholte sich, als bekannt wurde, daß Davis sein Angebot voraussichtlich auf 6,2 Mrd.

US-Dollarerhöhen werde. Übernahmespekulationen trieben auch den Wert von Aktien der US Air Group, der Muttergesellschaft von Piedmont und US Air, nach oben.

Unterdessen nimmt auch die von Taiwans beherrschender Schiffahrtsgruppe Evergreen Anfang dieses Jahres angekündigte neue Unternehmung Evergreen Airways (vergl. ITF-Nachrichten März 1989) Gestalt an.

Vor kurzem wurden Pläne über die Einrichtung eines Büros und einer Computereinrichtung in der Nähe des internationalen Flughafens von Taipeh bekanntgegeben. Hier soll eine weltweite Computerzentrale eingerichtet werden, von der aus alle Schiffahrts- und Luftfahrtaktivitäten des Unternehmens kontrolliert werden.

Vor einigen Monaten wurden vorläufige

Bestellungen für vier Boeing-Maschinen aus der 400er Serie aufgegeben, die nach Aufnahme des Flugdienstes 1992/93 auf Strecken zwischen Taipeh und New York bzw. Los Angeles verkehren sollten. Das Unternehmen hat inzwischen außerdem mit der Einstellung von Mitarbeitern begonnen, die in den USA ausgebildet werden sollen.

Auch die staatliche australische Fluggesellschaft Qantas gab bekannt, daß sie im November den Reiseflugverkehr nach Taipeh aufnehmen will. Diese Verbindung soll von einer neuen Unternehmens Einheit namens Australia-Asia Airlines bedient werden.

Im südlichen Afrika planen Berichten zufolge Angola und Namibia eine Luftverbindung zwischen diesen beiden Ländern.

## Aerolíneas Argentinas will auf Geschlechterdiskriminierung bei Einstellungspraxis verzichten

In Stellenausschreibungen für Flugbegleiter bei der staatlichen argentinischen Fluggesellschaft Aerolíneas Argentinas wird in Zukunft der Hinweis darauf fehlen, daß weibliche Bewerber nicht verheiratet sein dürfen.

Die der ITF angeschlossene argentinische Gewerkschaft des Kabinenpersonals (AAA) empörte sich über diese von der Fluggesellschaft praktizierte Diskriminierung gegen Frauen. Für männliche Bewerber wurde der Junggesellenstatus nicht als Voraussetzung genannt, wodurch ganz klar der Eindruck entstand, daß nur junge, hübsche Frauen als Bewerberinnen erwünscht sind.

Die Gewerkschaft wurde mit Entschlossenheit und Nachdruck aktiv. In einem offiziellen Protestschreiben an die Fluggesellschaft wies sie diese darauf hin, daß sie gegen ein im vergangenen Jahr verabschiedetes Gesetz verstoße, das Diskriminierung aufgrund des Geschlechts verbietet. Ferner hieß es in dem Schreiben der Gewerkschaft, daß die Spezifizierung "unverheiratet" in der Stellenausschreibung auch die Grundsätze der Menschenrechtserklärung der Vereinten Nationen verletze, die von Argentinien unterzeichnet wurde.

Gleichzeitig wandte sich die Gewerkschaft an die Unterabteilung für Frauenfragen der Regierung. Die amtierende Leiterin sagte ihre volle Unterstützung zu und sandte unverzüglich einen scharf formulierten Beschwerdebrief an Aerolíneas Argentinas.

Angesichts dieser heftigen Attacken gab das Unternehmen klein bei und erklärte, daß es in Zukunft nicht mehr darauf bestehen werde, daß weibliche Bewerber um eine Stelle als Flugbegleiter ledig sein müssen.

## BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

31. August	FPC-Unterausschuß	London
- 1. September		
4.-7. September	Schiffsinspektoren	Eastbourne
19.-21. September	Sektionskonferenz Eisenbahn	Santander
17.-18. Oktober	Vorstand	London
23.-24. Oktober	Sitzung der Gewerkschaften des Kabinenpersonals	London
30. November - 1. Dezember	Gefahrtguttransport	Genf

# HAFENARBEITER

## **Hafenarbeiterstreik in Bangkok bringt befriedigendes Ergebnis**

Ein Streik von 3.000 Hafenarbeitern im Hafen Klong Toey in Bangkok konnte erfolgreich beendet werden, nachdem die Regierung nachgegeben und den Gewerkschaftsführern die Zusage gemacht hatte, daß die staatliche Hafenbehörde von Thailand (PAT) den Betrieb des ersten Tiefseehafens des Landes - Laem Chabang - 120 km südlich von Bangkok überwachen

werde, wenn er gegen Ende nächsten Jahres eröffnet wird.

Die Regierung hatte ursprünglich geplant, den Hafen von einem neuen, von der PAT unabhängigen staatlichen Unternehmen betreiben zu lassen. Die Gewerkschaftsführung hat offensichtlich keine Einwände gegen Pläne, drei Containerpiers in Laem Chabang unter Aufsicht der PAT an priva-

te Betreiber zu vermieten, so lange PAT zu ihrem Versprechen steht, daß der Massengutpier in Laem Chabang von ihr betrieben wird.

Der Streik hatte den gesamten Frachtschlag im Flußhafen lahmgelegt, wodurch mehr als zwei Dutzend Schiffe aufgehalten wurden, die auf dem Weg nach Bangkok waren.

## **Französisches Hafenarbeiterregister in Gefahr**

Hafenarbeiter in Frankreich sehen sich der gleichen Entregulierungswelle gegenüber, wie sie bereits ihre Kollegen in Großbritannien, Italien und Spanien überrollt hat.

Hafenarbeitgeber, vertreten durch den Arbeitgeberverband Union Nationale des Industries de Manutention dans les Ports (UNIM), deuteten Mitte Juni an, daß sie die Abschaffung des Gesetzes aus dem Jahre 1947 anstreben, das die Kontrolle der Hafnarbeit in Frankreich einführte.

Ähnlich wie viele andere Hafenarbeiterregister wurde das augenblicklich in Frankreich geltende System nach dem Zweiten Weltkrieg eingerichtet, um die Gelegenheitsarbeit in den Häfen abzusichern. Die Hafenarbeiter werden registriert und erhalten eine Karte, die sie zur Arbeit berechtigt. Sie melden sich bei der zentralen Arbeitsvergabebehörde BCMO und bekommen eine bestimmte Anzahl von Arbeitsstunden im Monat (und Urlaub) garantiert. Das BCMO organisiert die Arbeit der Hafenarbeiter und zahlt ihre Löhne. Entlassungen sind nur wegen grober beruflicher Verfehlungen möglich und können vor einem mit Gewerkschafts- und Arbeitgebervertretern paritätisch besetzten Gremium angefochten werden.

Das BCMO wird von den Arbeitgebern und der Hafenarbeitersektion der kommunistischen Gewerkschaft CGT kontrolliert. Alle Hafenarbeiter müssen gleichzeitig Mitglied der CGT sein, um ihre Karte zu erhalten.

Dieses gewerkschaftliche closed shop ist in Frankreich einmalig. In einem Land mit drei großen Gewerkschaftsdachverbänden und einer großen Zahl unabhängiger oder autonomer Gewerkschaften ist die Anwesenheit einer Vielzahl verschiedener Gewerkschaften in den meisten Betrieben nichts ungewöhnliches. Alle sechs Jahre finden in Frankreich Betriebsratswahlen statt, bei denen die Arbeitnehmer in verschiedenen Industriebereichen darüber abstimmen, von welcher Gewerkschaft sie vertreten werden wollen. In den Häfen sorgt die CGT jedoch dank ihrer Position im BCMO dafür, daß alle französischen

Hafenarbeiter einzig und allein von dieser Gewerkschaft organisiert werden.

Die der ITF angeschlossene FGTE-CFDT lehnt dieses Gewerkschaftsmonopol seit langem ab. Sie vertritt die Auffassung, daß die Hafenarbeiter ihre Gewerkschaft frei wählen können sollten. In einigen Häfen organisiert die CFDT bereits Hafenarbeiter, die über eine doppelte Gewerkschaftsmitgliedschaft verfügen. Im vergangenen Jahr traten in Le Havre zwei der CFDT

angehörige Hafenarbeiter in den Hungerstreik, um die Öffentlichkeit auf die ihrer Meinung nach ungerechtfertigte Beschränkung ihrer Rechte aufmerksam zu machen.

Ermuntert durch die von ihnen als Sieg ihrer Kollegen gewerteten Ereignisse in Großbritannien bereiten sich die französischen Hafnarbeitgeber nun eifrig auf einen Frontalangriff auf die Position der CGT vor.

## **Schmutzige Tricks der britischen Hafnarbeitgeber führen Ende des Streiks herbei**

Eine massive Einschüchterungskampagne und Bestechungsversuche von seiten der Hafnarbeitgeber und der britischen Regierung erbrachten schließlich das gewünschte Ergebnis: Kraft eines Vorstandsbeschlusses vom 1. August empfahl die Transport and General Workers' Union ihren ehemals dem Hafenarbeiterregister National Dock Labour Scheme unterstehenden Mitgliedern, die sich seit 10. Juli im Ausstand befunden hatten, an ihre Arbeitsplätze zurückzukehren. Die lange Reihe von Gerichtsverhandlungen, über die wir in vorangegangenen Ausgaben der ITF-Nachrichten berichteten und in denen die TGWU äußerste (und teure) Anstrengungen unternahm, um nicht mit der repressiven britischen Arbeitsgesetzgebung in Konflikt zu geraten, konnten den Beginn des Streiks offensichtlich lang genug hinauszögern, um den Arbeitgebern einen Ausbau ihrer Lagerbestände und das Ausarbeiten alternativer Transportwege für die Im- und Exporte zu ermöglichen. Von Anfang an war der Streik in seiner Wirksamkeit dadurch erheblich eingeschränkt, daß er lediglich die ehemals dem Register unterstehenden Häfen betraf. Jede Arbeitskämpfmaßnahme von Hafenarbeitern in anderen großen Häfen wie z. B. Dover oder Felixstowe hätte der Regierung unverzüglich ITF NACHRICHTEN, AUGUST 1989, SEITE 10

lich einen Vorwand gegeben, die Gewerkschaft mit massiven Strafen zu belegen. Die letztendlich erfolgreiche Strategie der Arbeitgeber bestand aus einer Kombination von Bestechungsgeldern (Abfindungszahlungen von bis zu 35.000 Pfund, die jedoch nicht an streikende Hafenarbeiter ausgezahlt wurden) und Drohungen (ein Hafen nach dem anderen sandte allen jenen, die unbeirrt dem Streikaufruf der Gewerkschaft folgten, die Kündigung, was in Großbritannien selbst während eines rechtmäßigen Streiks zulässig ist). Viele Gewerkschaftsmitglieder beschlossen bereits sehr früh während des Streiks, daß sie die Abfindungszahlung akzeptieren und nicht mehr in diesem Wirtschaftsbereich arbeiten würden, viele weitere waren widerwillig bereit, an den Streikposten vorbei zur Arbeit zurückzukehren, als sie mit der Alternative einer sofortigen Entlassung und des Verlustes jeglichen Anspruchs auf Abfindungszahlungen konfrontiert wurden. Der Vorstand der Gewerkschaft empfahl angesichts eindeutiger Hinweise darauf, daß mehr als 50 % der ursprünglich an der Urabstimmung über den Streik beteiligten Hafenarbeiter entweder den Wirtschaftsbereich verlassen hatten oder an ihre Arbeitsstelle zurückgekehrt waren, den

Forts. auf Seite 11

# Zunehmende Beunruhigung über Giftladungen

Mit der Zahl ernstzunehmender Vorfälle in Zusammenhang mit giftigen Ladungen wächst auch die Beunruhigung der Öffentlichkeit über die Beförderung giftiger Abfälle per Schiff. Behörden in einer Reihe von Ländern reagieren auf den Druck der Öffentlichkeit mit Maßnahmen, um Giftexporte aus ihren Häfen fernzuhalten. Ein niederländisches Schiff, die *Oostzee*, mit 4.000 Tonnen Epichlorhydrin an Bord geriet am 18. Juli vor Cuxhaven in einen Sturm. Mindestens 120 Behälter wurden beschädigt, und ihr Inhalt floß in den Bauch des Schiffes.

Epichlorhydrin verdampft als hochexplosives Gas und gilt als krebserzeugend und erbgutschädigend. Schon in sehr geringen Konzentrationen verursacht es auch Nerven- und Organschäden.

Die Mannschaft verließ das Schiff, das tagelang herrenlos 22 Seemeilen vor der Einfahrt in den Nord- und Ostseekanal trieb. Die Behörden der Stadt Hamburg weigerten sich ebenso wie die Bundesregierung, die Verantwortung für das Schiff zu übernehmen, und als sich die schleswig-

holsteinischen Behörden seiner annehmen wollten, fehlte ihnen die notwendige Ausrüstung.

Ein Hamburger Bergungsunternehmen hat inzwischen mit der Entsorgung des Schiffes begonnen. Die Beschäftigten des Unternehmens können jeweils nicht länger als 20 Minuten am Stück arbeiten. Ausgerüstet mit Schutzkleidung und Atemschutzgerät heben sie die leckenden Behälter in Container auf einem längsseits des Schiffes schwimmenden Ponton.

Die britischen Häfen Liverpool und Tilbury verhängten ein Verbot für den Umschlag von giftigen Abfallstoffen. Der Hafen von Bristol schloß sich diesem Beschluß an, und weitere Häfen könnten folgen. Die rechtlichen Auswirkungen dieses Schritts sind noch ungeklärt. Die Hafenbehörde von Liverpool faßte den Beschluß, nachdem bekanntgeworden war, daß ohne Wissen der Hafearbeiter oder der Hafenmanager polychlorierte Biphenyle (PCB) aus Kanada von dem in der UdSSR registrierten 15.306-BRT-Schiff *Khudozhnik Repin* gelöscht worden wa-

ren, als es am 4. August in Tilbury andockte.

Nachdem die PCB entdeckt worden waren, teilte das mit dem Umschlag der Lieferung betraute Unternehmen Grosvenor Power Services der Genehmigungsbehörde mit, daß es die Ladung vom Kai in Tilbury abtransportieren wolle. Sie wurde daraufhin zum Rücktransport nach Kanada an Bord der etwa gleich großen *Khudozhnik Saryan* verbracht, als diese am 9. August in Tilbury einlief.

Die *Khudozhnik Saryan* selbst hatte einen Container voll PCB, 61 Fässer Thioglycolsäure, 180 Fässer Nitrozellulose und 85 Fässer mit giftigen und brennbaren Feststoffen an Bord. Mit dem Hinweis, daß sie um die Sicherheit ihrer Beschäftigten besorgt seien, weigerten sich die Hafenmanager, die Ladung zu löschen.

Die aus Kanada stammenden Abfallstoffe sollten zur Verbrennung in die Re-Chem-Anlage in Wales weitertransportiert werden. Bemühungen der Behörden von Que-

Forts. auf Seite 12

## ... beeindruckende Solidarität mit streikenden britischen Hafearbeitern

Forts. von Seite 10

Streik am 1. August zu beenden. Dies wurde allerdings an drei Bedingungen geknüpft, die auf betrieblicher Ebene zu erfüllen sind:

1. Wiedereinstellung aller wegen ihrer Teilnahme an dem Streik entlassener Hafearbeiter;

2. weitere Anerkennung der Gewerkschaft als Verhandlungspartner in diesem Wirtschaftsbereich;

3. Aufnahme betrieblicher Verhandlungen über Normen für grundlegende Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen, die von der Gewerkschaft landesweit festgesetzt werden.

Während der Dauer des 3wöchigen Streiks bewiesen andere der ITF angeschlossene Hafearbeiter- und Seeleutegewerkschaften ein außerordentliches Maß an Solidarität. Solidaritätsbotschaften von Gewerkschaften aus aller Welt, von denen viele ähnliche Angriffe von seiten ihrer eigenen Hafearbeitgeber erwarten, stapelten sich im Hauptbüro der TGWU. In den nordeuropäischen Häfen weigerten sich zahlreiche Hafearbeitgeber auf Bitten ihrer eigenen Hafearbeitergewerkschaften, umgeleitete Ladungen aus bestreikten Häfen anzunehmen. Die niederländische Vereinigung der Hafearbeitgeber (SVZ) empfahl ihren Mitgliedern, keine umgeleiteten Frachten umzuschlagen. Vor allem aus den Niederlanden und Belgien gingen bei der ITF regelmäßig Berichte über spezielle Aktionen gegen Schiffe ein, die aus britischen Häfen einliefen oder für britische Häfen bestimmt waren. Die niederländi-

sche Gewerkschaft Vervoersbond FNV berichtete z. B. über die unter liberianischer Flagge fahrende *Golden Isle*, gegen die die beim Stauereiunternehmen Hanno in Rotterdam beschäftigten Hafearbeiter am 24. Juli einen Boykott verhängten, nachdem sie unter anderem mit einer Massengutladung Chrom an Bord aus dem bestreikten Hafen Immingham eingelaufen war. Drei Schiffe (*Angelika*, *Caraneta* und *Oppa Mane*), die mit einer Ladung Autos von Japan mit Kurs auf Middlesbrough unterwegs waren, wurden wenige Tage später von Hafearbeitern in Rotterdam ebenso boykottiert wie verschiedene Zulieferschiffe für Holzprodukte, die im gleichen Hafen beladen werden sollten. Aus Belgien berichtete die Transportarbeitergewerkschaft BTB, daß keine Schiffe mit nur für Großbritannien bestimmten Ladungen erwartet würden. Es würden doch Maßnahmen gegen eine Reihe von Schiffen mit gemischten Frachten ergriffen. Die Ladung afrikanischer Hölzer der *Bukuva* wurde am 25. Juli von Hafearbeitern in Antwerpen gelöscht. Der für Großbritannien bestimmte Teil der Fracht blieb auf dem Kai liegen. Der für den Transit bestimmte Teil der ebenfalls aus Holzprodukten bestehenden Ladung der *Solano* wurde am 27. Juli ebenso im Hafen festgehalten. Das leer fahrende Frachtschiff *Anne Mari*, das in Antwerpen Holzprodukte an Bord nehmen sollte, wurde noch vor seinem Einlaufen abgewiesen, nachdem dem Unternehmen mitgeteilt worden war, daß die Hafearbeiter sich weigern

würden, es zu beladen.

Spitzenfunktionäre der schwedischen Seeleute- und Hafearbeitergewerkschaften rieten allen ihren Mitgliedern, keine für bestreikte Häfen bestimmte oder aus bestreikten Häfen kommenden Frachten zu bewegen. Die für die Ost- und Golfküste der USA zuständige amerikanische Hafearbeitergewerkschaft ILA gab nachdrücklich zu verstehen, daß sie bereit sei, sich an Aktionen gegen Schiffe zu beteiligen, die von Streikbrechern beladen worden waren. Generell war ein hohes Maß solidarischer Unterstützung von seiten der ITF-Gewerkschaften in Europa ebenso wie in entlegeneren Teilen der Welt zu verzeichnen. Auch wenn die Bemühungen der britischen Hafearbeiter um die Aufrechterhaltung eines landesweiten Vertrags über Arbeitsplatzsicherheit und Mindestarbeitsbedingungen erfolglos waren, sollten sich die Hafearbeitgeber darüber im klaren sein, daß dies nur ein Gefecht in einem langen Konflikt war, den sie selbst heraufbeschworen haben. In Großbritannien ist die große Mehrzahl der Hafearbeiter weiterhin in der TGWU organisiert. Die durch die provokativen Maßnahmen der Hafearbeitgeber entstandene Bitterkeit wird aller Wahrscheinlichkeit nach noch viele Jahre fortwirken. In andern Teilen der Welt, in denen die Gewerkschaften sich nicht einem solch unversöhnlichen Haß der an der Macht befindlichen Regierung gegenübersehen, werden ähnliche Strategien der Arbeitgeber nicht unbedingt das gleiche Ergebnis erzielen.

# ... Docker fassen Giftschiffe nicht an

Forts. von Seite 11

bec, den Abfall von einer Verbrennungsanlage in Westkanada beseitigen zu lassen, waren zuvor gescheitert, weil sich das Unternehmen in Alberta weigerte, die Stoffe auf seinem Gelände zu lagern. In Quebec selbst gab es scharfe öffentliche Proteste gegen eine Lagerung der Abfälle in der Provinz.

Die für die Vergabe von Importgenehmigungen zuständige Abfallbehörde von Greater Manchester forderte die Hafenbehörde von London auf, den an Bord der *Khudozhnik Saryan* befindlichen PCB-Container wegen eines Fehlers in den Frachtpapieren nicht in Tilbury zu entladen. Das Löschen der Abfallladung hätte gegen die Abfallbeförderungsbestimmungen verstoßen, da in den Frachtpapieren nicht Tilbury, sondern Liverpool als Entladehafen angegeben war.

Die Abfallsbeseitigungs- und die für die Genehmigungsvergabe zuständige Behörde unterstreichen, daß das Problem nicht in der Art der Fracht liege, sondern in der Art und Weise, in der Bestimmungen umgangen würden. Das Recht eines Hafens, die Annahme einer Fracht zu verweigern, ist noch nicht verankert worden.

In der Zwischenzeit weigerte sich der Hafenbetrieb von Liverpool, eine Ladung giftiger PCB-Abfälle aus Kanada an Bord des 15.306-BRT-Containerschiffes aus der Sowjetunion, *Nadezhda Obukhova*, zu entladen.

Das Schiff hatte auf der Fahrt nach Liverpool in Rotterdam festgemacht und wurde von der niederländischen Polizei kontrolliert um sicherzustellen, daß keiner der PCB-Container heimlich entleert worden war. Die niederländischen Behörden verweigerten dem Schiff die Erlaubnis, die Giftladung im Hafen abzuladen, um sie mit einem anderen Schiff nach Kanada zurückzubefördern.

Die Lieferung von 14 weiteren für Großbritannien bestimmten Ladungen wurde mittlerweile auf unbestimmte Zeit verschoben. Die Abfallstoffe werden bis zu 18 Monaten lang außerhalb des kanadischen Hafens Baie Comeau gelagert, bis eine Entscheidung über ihre Verbrennung getroffen wurde.

Die Verloader des Abfalls, Dynamis Envirotech, erklärten, daß der Abfall aller Wahrscheinlichkeit nach nicht vor Ort in Quebec entsorgt werden wird. Er könnte möglicherweise über einen anderen Hafen nach Großbritannien gebracht werden. Das Unternehmen prüft außerdem die Möglichkeit, den Abfall in französischen oder finnischen Einrichtungen verbrennen zu lassen.

Während Großbritannien sich weigert, kanadische Abfälle umzuschlagen, bemüht

sich Kanada selbst, sich giftige Exporte vom Hals zu halten. Es handelt sich dabei um illegale Lieferungen von großen Mengen mit PCB verunreinigter Flüssigtreibstoffe und anderer gesundheitsgefährdender Chemieabfälle. Dieser Handel mit Giftmüll hat sich in jüngster Zeit erheblich verstärkt, da die Händler versuchen, der Verabschiedung einer weltweiten Konvention zur Beschränkung des internationalen Handels mit Giftstoffen zuvorzukommen.

Die internationale Konvention zur Kontrolle der grenzüberschreitenden Bewegung von gefährlichen Abfallstoffen wurde unter Schirmherrschaft der UNO-Umweltorganisation UNEP ausgehandelt. Kanada war eines der ersten 34 Länder, die die Konvention unterzeichneten. Sie wird voraussichtlich nächstes Jahr Gesetzeskraft erlangen (vergl. ITF-Nachrichten Juni 1989).

Niederländische Behörden hinderten ein weiteres Schiff, die *Pro Americana*, daran, in Rotterdam 1.000 Fässer mit giftigen Industrieabfällen zu entladen. Dem Schiff war bereits in Santos (Brasilien) die Erlaubnis zum Löschen seiner aus Zinkoxydabfällen bestehenden Fracht verweigert

worden. Hafenarbeiter aus Santos berichteten von Übelkeit, während sie auf dem Schiff arbeiteten, das dann von Santos aus nach Rotterdam zurückkehrte.

Die Fracht stammt aus Italien und Belgien und wird von der niederländischen Firma Magnus Metal umgeschlagen. Die niederländischen Behörden haben bei einem Bezirksgericht in Rotterdam eine einstweilige Verfügung beantragt, die die *Pro Americana* endgültig am Entladen der Abfälle in Rotterdam hindern würde.

Dem Gericht liegt außerdem ein Antrag vor, Magnus Metal per gerichtlicher Verfügung zu zwingen, weitere 200 in Rotterdam lagernde Fässer mit Abfällen abzutransportieren. Die Firma hatte ursprünglich die Genehmigung erhalten, die Abfallstoffe nach Brasilien zu bringen; nachdem die Behörden dort jedoch die Annahme verweigerten, wollen auch die Niederlande sie nicht bei sich behalten.

Giftmüll und Giftmülltransporte gehören zu den wichtigsten Themen der ITF-Konferenz zum Thema Gefahrguttransport, die am 30. November und 1. Dezember diesen Jahres in Genf stattfinden wird.

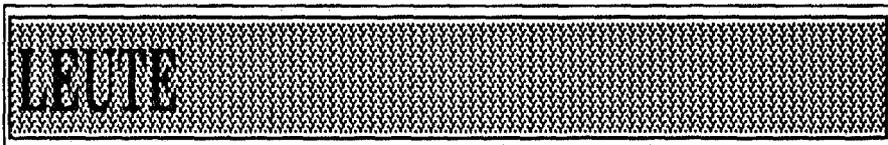
## USA: Ostküstenvertrag bis November 1990 verlängert

Die Laufzeit des Rahmenkollektivvertrages für die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen der Hafenarbeiter an der Ostküste der Vereinigten Staaten soll nach seinem Auslaufen Ende September bis zum 30. November 1990 verlängert werden.

Dies ist das Ergebnis der seit Herbst vergangenen Jahres geführten harten Verhandlungen zwischen der der ITF angeschlossenen International Longshoremen's Association (ILA) und der Arbeitgeberorganisation für die Atlantik- und Golfküstenhäfen der USA.

Die geltenden Bestimmungen des ILA-Vertrages bleiben mit Ausnahme des Arbeitgeberbeitrags zum Rentenfonds, der auf 0,45 Dollar in der Stunde angehoben wird, weiter in Kraft.

Der neue Vertrag wurde von den ILA-Mitgliedern mit überwältigender Mehrheit gutgeheißen. In Kürze werden Gespräche in den einzelnen Häfen beginnen, um betriebliche Fragen wie z. B. Überstundenbezahlung und die Größe der Arbeitsgänge für die Arbeit außerhalb des Containerumschlages zu regeln.



**LEUTE**

Heino Kovanen wurde auf dem jüngsten Kongreß der finnischen Schiffsoffiziersgewerkschaft in Helsinki zum Präsidenten der Gewerkschaft gewählt. Kovanen, der früher als erster Ingenieur auf Eisbrechern tätig war, ist seit zwölf Jahren Vorstandsmitglied der Gewerkschaft und vertritt regelmäßig die Interessen der Schiffingenieure in Branchenausschüssen und Arbeitsgruppen. Er tritt die Nachfolge von Pentti Mattila an, der der Gewerkschaft während der vergangenen neun Jahre vorstand.

# Reeder zahlen 75.000 Dollar an Besatzung

Reeder, die sich um ihre Verantwortung gegenüber ihren Bemannungen drücken wollen, kann dies letztendlich sehr teuer zu stehen kommen - wie Tor Husjord Shipping aus Narvik (Norwegen) vor kurzem feststellen mußte.

Die Reederei Tor Husjord ist nutznießer der Eigentümer und Betreiber des unter panamaischer Billigflagge fahrenden Stückgutfrachters *Tamarco Carrier*.

Anfang 1987 verkehrte das Schiff in skandinavischen Gewässern. Für die philippinische Besatzung wurde ein ITF-Vertrag abgeschlossen, der Heuern und Arbeitsbedingungen regelt - doch die Reeder hielten sich nicht daran.

Dann beschlossen die Reeder, das Schiff auf einer anderen Strecke, zwischen Mittelamerika, der Karibik und den USA, verkehren zu lassen und die Besatzung in Lissabon (Portugal) fristlos zu entlassen, ohne ihr eine Abfindung zu zahlen.

Offensichtlich gaben sich die Reeder der Illusion hin, daß sie auf ihrer neuen Strecke vor gewerkschaftlichen oder rechtlichen Schritten der betrogenen Besatzung sicher seien.

Die sechs entlassenen Besatzungsmitglieder wandten sich jedoch an die ITF und baten um Unterstützung bei der Durchsetzung ihrer Forderungen. Die ITF legte den Reedern im Namen der Besatzung eine Forderung nach Heuernachzahlung und Auszahlung von Abfindungsgeldern vor. Der geforderte Betrag belief sich auf etwa 32.000 US-Dollar. Die Reeder besaßen noch nicht einmal die Höflichkeit, auf die Schreiben der ITF einzugehen oder auch nur ihren Empfang zu bestätigen. Die ITF legte also etwas später die Forderung erneut vor, diesmal um die aufgelaufenen Zinsen erhöht: inzwischen eine Summe von etwas mehr als 34.000 US-Dollar. Die Reeder hüllten sich weiter in Schweigen.

Da das Schiff auch US-amerikanische Häfen anlieft, bat die ITF den in Louisiana ansässigen Rechtsanwalt Richard "Jerry" Dodson im Januar 1989, aufgrund der bundesstaatlichen Gesetzgebung gerichtliche Schritte gegen die Reeder einzuleiten.

Daraufhin versuchten die Reeder, die Besatzung durch Einschüchterungsversuche zur Zurücknahme ihrer Forderung zu bewegen. Ihre Vertreter tauchten mehrmals im Hamburger Hafen auf, wo sich die Besatzung aufhielt, und versuchten, die Männer "zu bewegen", auf ihre Forderungen zu verzichten und sich statt dessen mit einem lächerlich geringfügigen Betrag zufriedenzugeben.

Die Reeder gingen sogar so weit, von

ihren US-Anwälten einen geheimnisvollen und unleserlichen Papierfetzen vorlegen zu lassen, bei dem es sich angeblich um eine Verzichtserklärung von drei Mitgliedern der Besatzung handelte.

In Wirklichkeit hatte die Besatzung jedoch auf ihrer Forderung bestanden, kein Besatzungsmitglied hatte ein solches Dokument unterzeichnet. Die ITF wies die Verzichtserklärung zurück und konnte das Gericht von ihrer Ungültigkeit überzeugen.

Nun waren die Reeder mit der Aussicht auf ein nicht zu gewinnendes Gerichtsverfahren in den USA konfrontiert. Am 28. Juli dieses Jahres erklärten sie sich zur Zahlung von 75.000 US-Dollar bereit, ein

Betrag, der trotz der darin eingeschlossenen Anwaltshonorare und Gerichtskosten weit über der ursprünglichen Forderung lag.

Darüber hinaus mußte die Reederei Tor Husjord ihre eigenen Rechtskosten tragen, die sich wahrscheinlich auf etwa 25.000 US-Dollar beliefen. Wegen ihrer Weigerung, den ursprünglichen Betrag von 34.000 US-Dollar zu zahlen, der der Besatzung zustand, mußten die Reeder nun einen Betrag in Höhe von etwa 100.000 US-Dollar abschreiben. Und die Moral von der Geschichte, zumindest was die Reeder angeht? Es ist immer besser (und wahrscheinlich billiger), Schreiben der ITF zu beantworten.

## Untersuchung bringt Ausbeutung auf Kreuzfahrtschiffen an den Tag

Seeleute auf Schiffen amerikanischer Reeder werden behandelt wie Sklaven. Diese erschreckende Erkenntnis war das Ergebnis einer von einer US-Zeitung durchgeführten Sonderuntersuchung.

*Sun Sentinel*, eine Regionalzeitung für Südflorida, untersuchte zwei Monate lang die Arbeitsbedingungen an Bord von Kreuzfahrtschiffen, die von US-Häfen aus unter ausländischer Flagge betrieben werden. Die Untersuchung zeigte, daß die Bemannungen schreckliche Härten erdulden - ein scharfer Kontrast zu dem Luxus, in dem die Kreuzfahrtpassagiere schwelgen.

Die Registrierung im Ausland erlaubt es den Kreuzfahrtunternehmen, schlecht ausgebildete Bemannungen aus Ländern der Dritten Welt zu Löhnen und Arbeitsbedingungen einzustellen, die nach den Arbeitsgesetzen der Vereinigten Staaten nicht zulässig wären. In der panamaischen Gesetzgebung heißt es z. B. ganz einfach, daß Löhne im Vergleich zum Durchschnittslohn in dem betreffenden Wirtschaftsbe- reich nicht "auffallend ungerecht" sein dürfen. Viele Seeleute an Bord von Kreuzfahrtschiffen arbeiten 100 Stunden in der Woche unter schlechtesten Bedingungen für einen Stundenlohn von nur 1 Dollar.

Die größten Übeltäter sind Carnival Cruise Lines, Chandris Fantasy Cruise und Apollo Ship Chandlers, ein Unternehmen mit Sitz in Florida, das auf zahlreichen Schiffen der Region die Konzession für den Restaurant- und Barbetrieb hält. Die Arbeitsbedingungen auf Schiffen der norwegischen Unternehmen Royal Caribbean

Cruise Lines und Norwegian Cruise Line sind besser, liegen jedoch immer noch weit unter den US-Arbeitsnormen.

Ferry Modesto, ein Filipino, der an Bord der *Sun Viking* arbeitete, berichtete *Sun Sentinel* von seinen Erfahrungen. "Ich arbeite die ganze Zeit. Von 6 Uhr morgens bis nach Mitternacht wasche ich Töpfe. Es ist heiß. Es ist laut. Ich teile die Kabine mit acht Kollegen."

Charles Lipcon, ein Rechtsanwalt aus Miami, der Jahr für Jahr mehr als 100 Besatzungsmitglieder vertritt, erklärte: "Die Besatzungsmitglieder werden wie Orangen behandelt. Sie werden so lange ausgequetscht, bis nichts mehr drin ist, und die leere Schale wird dann weggeworfen."

Sie sind über ihre Arbeit weder krankenversichert noch haben sie Anspruch auf andere Sozialleistungen. Die Arbeit ist häufig gefährlich und wird ohne Sicherheitsausrüstungen durchgeführt. Die Leute arbeiten im Lärm der Maschinenräume ohne Ohrenschützer, säubern verrostete Kessel ohne Atemschutzmasken und bedienen Maschinen ohne Schutzbrillen.

Jean Claude Salvant aus Haiti, der bei Arbeiten an der Klimaanlage an Bord der von Norwegian Cruise Lines betriebenen *The Norway* ein Stück seines Fingers verlor, berichtet, daß ihm niemals Sicherheitsausrüstungen angeboten wurden. Er beschreibt die Bedingungen an Bord: "Das ging immer klong, klong, klong, wie im Inneren einer Glocke. Ich hatte den Lärm noch lange nach der Arbeit in den Ohren."

Die Bemannungen sind in unglaublich

Forts. auf Seite 14

# Zunehmende Sicherheitsbedenken bei Kreuzfahrtschiffen

Die nationale Verkehrssicherheitsbehörde der USA (NTSB) hat im Rahmen ihrer Kampagne zur Gewährleistung der Sicherheit an Bord von unter ausländischer Flagge fahrenden Kreuzfahrtschiffen eine weitere Initiative ergriffen. Sie forderte die Küstenwache auf, sich vom Kongreß die Vollmacht zur Überprüfung aller Sicherheitsverfahren an Bord von Kreuzfahrtschiffen geben zu lassen. In dieser neuen Rolle wäre sie auch für Evakuierungs- und Brandschutzverfahren, die Betriebsnormen und die Ausbildung der Besatzung zuständig.

Die Zwischenstaatliche Organisation für Seeschifffahrt (IMO) und die Behörden der Registrierungsländer sind augenblicklich dabei, Sicherheitsnormen für Kreuzfahrtschiffe zu erarbeiten. Von den 100 Kreuzfahrtschiffen, die von US-amerikanischen Häfen aus betrieben werden, sind fast alle in anderen Ländern registriert. In vielen dieser Länder liegen die Sicherheitsnormen weit unter denen, die für unter US-Flagge fahrende Schiffe gelten. Die Möglichkeiten der Küstenwache für eine Überprüfung unter ausländischer Flagge fahrender Schiffe im Rahmen der IMO-Bestimmungen sind beschränkt und entsprechen nicht den Untersuchungsnormen für US-Passagierschiffe.

Zwar ist die Mehrzahl der von den US-Häfen aus operierenden Schiffe in anderen Ländern registriert, doch bei den Passagieren handelt es sich größtenteils um amerikanische Bürger. Die Verkehrssicherheitsbehörde möchte die Küstenwache mit der Voll-

macht ausgerüstet sehen, für diese US-Bürger das höchste Niveau an Sicherheit fordern zu können.

Der Vorstoß der NTSB erfolgt, nachdem unter ausländischer Flagge fahrende Schiffe in zwei schwere Unfälle verwickelt waren (vergl. ITF-Nachrichten Juni 1989). Die von der Behörde eingeleitete Untersuchung eines Brandes an Bord der auf den Bahamas registrierten *Scandinavian Star* während einer Kreuzfahrt von Cozumel (Mexiko) nach Tampa ergab, daß ein fehlerhaftes Treibstoffsiegel im Maschinenraum gebrochen war und den Brand auslöste, durch den die Stromversorgung und die Kommunikationsverbindungen des Schiffes unterbrochen wurden. Das Brandschutzsystem versagte, und viele Besatzungsmitglieder waren nicht in der Lage, den Passagieren Anweisungen in englischer Sprache zu erteilen.

Der amtierende Vorsitzende der NTSB, James Kolstad, bezeichnete die Bedingungen auf dem Schiff als "Herausforderung einer Katastrophe". Es bestand kein regelmäßiges Wartungsprogramm und die Ausbildung der Besatzung war unzureichend.

Im Februar war ein Kreuzfahrtschiff des weltgrößten Kreuzfahrtunternehmens, Carnival Cruise Lines, die *Celebration*, in eine schwere Kollision mit einem kubanischen Frachter verwickelt. Drei Besatzungsmitglieder des Frachters wurden getötet. Carnival verweigerte die Zusammenarbeit bei der Untersuchung des Unfalls durch die Behörde, da das Schiff in Liberia registriert war. Diese Weigerung ficht die Behörde nun vor den US-Gerichten an.

## ... Gewerkschaftsmitgliedskarten vor den Reedern versteckt

Forts. von Seite 13

beengten Verhältnissen untergebracht. In jeder Kabine hausen bis zu zehn Mann in dreistöckigen Betten auf weniger als 10 m<sup>2</sup> Fläche. Einige der Schiffe von Carnival and Chandris wurden ursprünglich nicht als Kreuzfahrtschiffe gebaut. Ihre neue Funktion macht eine größere Besatzung erforderlich, aber die Mannschaftsunterkünfte wurden nie erweitert.

Auf vielen Schiffen sind keinerlei Freizeiträume für die Besatzungen vorgesehen. Auf den meisten Schiffen werden die Maschinenraumbesatzungen von den Passagieren ferngehalten. Sie bleiben unter Deck und sehen niemals das Tageslicht. Die einzige Form der Freizeitgestaltung für Besatzungsmitglieder an Bord von Schiffen der Carnival Cruise Lines ist der Genuß des von dem Unternehmen verkauften Alkohols.

Häufig wird den Seeleuten nicht die versprochene Heuer ausgezahlt. Guldo Vecchio, dem für die Mitgliederwerbung in Südflorida zuständigen Funktionär der amerikanischen Seeleutegewerkschaft NMU, liegen eine Reihe von Heuerabrechnungen und Arbeitsverträgen vor, die deutlich erkennen lassen, daß den Besatzungsmitgliedern falsche Informationen über die zu erwartende Höhe der Heuern gegeben wurden.

Darüber hinaus haben die Seeleute häufig bereits vor Antritt der Arbeit Schulden gemacht, die sie mit ihren niedrigen Heuern niemals zurückzahlen können. Seeleu-

te aus Ländern der Dritten Welt zahlen für die Arbeitsvermittlung riesige Beträge an Agenturen - eine gesetzlich unzulässige Praxis. Häufig müssen sie zu diesem Zweck ein Darlehen bei Kreditthaien aufnehmen und werden ihre Schulden nicht mehr los.

Auf den meisten Schiffen unterliegt die Disziplin der Willkür der Offiziere und Reeder. Nach den Gesetzen der Bahamas z. B. können Besatzungsmitglieder vom Kapitän bestraft werden, wenn sie über die Qualität des Essens klagen. Auf vielen Schiffen kann der Kapitän hohe Geldstrafen gegen die Seeleute verhängen und Besatzungsmitgliedern, die auf Trinkgelder angewiesen sind, Arbeiten zuweisen, bei denen keine Trinkgelder zu erwarten sind.

Die schlimmste Drohung für Seeleute aus der Dritten Welt ist jedoch die Ausweisung. Mit dieser Drohung wurde ein indisches Besatzungsmitglied eingeschüchtert, nachdem sich ein Passagier beschwert hatte, daß er nicht genug Eis in seiner Kabine habe. Ein bei Chandris beschäftigter Seemann berichtete: "Der griechische Chefsteward drückte den Inder gegen die Wand und schrie ihm dabei ins Gesicht, daß er ihn nach Indien zurückschicken werde, falls dies noch einmal vorkäme."

Mateus Da Cunha Dos Santos, der als Kellner für Apollo Ship Chandlers arbeitete, brach sich bei der Arbeit das Handgelenk. In einem ärztlichen Attest wurde er für sieben Wochen arbeitsunfähig geschrie-

ben. Das Unternehmen wollte sich um die Zahlung der Arztrechnung drücken, indem es Dos Santos ausweisen ließ. Bewaffnete Sicherheitsleute wurden engagiert, um ihn in Handschellen zum Flughafen zu bringen, von wo aus er nach Portugal zurückgeschickt werden sollte. Als Dos Santos ihnen seine amtliche Aufenthaltsgenehmigung für die USA zeigte, wurde sie ihm von den Sicherheitsleuten weggenommen. Wenn sich Besatzungsmitglieder beschweren, können sie mit Geldstrafe belegt, entlassen oder im Schiffsgefängnis festgehalten werden. Eine Gewerkschaftsmitgliedschaft wird von den Arbeitgebern mit allen Mitteln verhindert. Vecchio rät eigenen Angaben zufolge bei Carnival beschäftigten Besatzungsmitgliedern, ihre Mitgliedskarten oder gewerkschaftliche Veröffentlichungen so zu verstecken, daß die Arbeitgeber sie nicht finden können. Seeleute an Bord der von Carnival betriebenen *Mardi Gras* wurden entlassen, als man unter ihrer persönlichen Habe NMU-Mitgliedskarten entdeckte.

Die Bedingungen sind so unerträglich, daß die Besatzungsmitglieder häufig Passagiere um Fluchhilfe bitten. Selbst die Arbeitgeber räumen ein, daß derartige Bitten häufig vorkommen, wenngleich sie natürlich nicht zugeben, daß dies mit den Bedingungen an Bord ihrer Schiffe in Zusammenhang steht. Statt dessen behaupten sie, die Besatzungsmitglieder bäten um Hilfe, weil sie in den USA bleiben wollten.

# Argentinien plant Verkauf seiner staatlichen Schifffahrtslinie

Aufgrund eines dem argentinischen Parlament vorliegenden neuen Gesetzes (vergl. ITF-Nachrichten Juli 1989) soll die staatliche Schifffahrtslinie Elma in mehrere Unternehmen aufgespalten und Verträge für die Bereitstellung von Hilfsdiensten an Subunternehmer aus der Privatwirtschaft vergeben werden. Die Umgestaltung von Elma ist Teil eines Planes des neu gewählten argentinischen Staatspräsidenten Carlos Menem, mit dessen Hilfe das Unternehmen im Laufe der nächsten zwei Jahre wettbewerbsfähig gemacht werden soll. Zu den für eine Privatisierung ausersehenen Bereichen gehören die Stauerei und Schiffsreparaturen sowie das unternehmenseigene Krankenhaus.

Das florierende Register der Bermudas hat seinen Umfang in den vergangenen 18 Monaten fast verdoppelt und verzeichnete Ende Juni 113 Schiffe mit 4,26 Mio. Tonnen. Mit seinen niedrigen Gebühren für große Tonnagen ist das Register der britischen Kolonie bei Tankschiffreedern besonders beliebt. Es konnte auch viele ULCC anziehen. Doch obwohl es inzwischen über eine größere Zahl von Inspektoren verfügt (es beschäftigt heute 3 gegenüber anfänglich nur einem Inspektor), dürfte es diesen Inspektoren schwerfallen, die Normen unter der rasch wachsenden Flagge zu überwachen. Um die Kosten weiter senken zu können, bemühen sich die Bermudas heute aktiv um eine Lockerung der Vorschriften über die Staatsangehörigkeit der Kapitäne und ranghöheren Offiziere an Bord ihrer Schiffe.

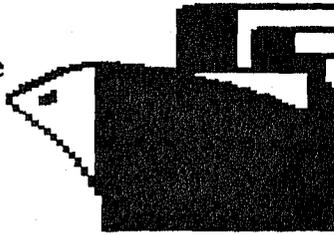
Das staatliche brasilianische Linienschiffahrtsunternehmen Lloyd Brasileiro, das Anfang dieses Jahres nur knapp der Privatisierung entging, bietet vier seiner Stückgutfrachter zum Verkauf. Lloyd Bras versucht seine verheerenden Schulden mit Hilfe eines umfassenden Rationalisierungsprogramms zu verringern, in dessen Rahmen der Verkauf der Schiffe eine wichtige Rolle spielt.

Die Beschäftigung philippinischer Seeleute zu philippinischen Heimatbedingungen und -heuern auf der deutschen Reedern gehörenden und im deutschen Zweitregister registrierten *Zetagas* (vergl. letzte Ausgabe der ITF-Nachrichten) veranlaßte Eike Eulen, für Verkehr zuständiges

Mitglied des Geschäftsführenden Hauptvorstandes der Gewerkschaft ÖTV, zu scharfer Kritik: "Jetzt werden Seeleute geknebelt und stranguliert." Mit diesen Worten kommentierte er die Situation der Besatzung der *Zetagas*, die laut ihrem Vertrag eine Bruttomonatsheuer von nur knapp DM 1.000,- einschließlich Über-

Der Anfang vom Ende des erbitterten Kampfes über die Bemannung von unter japanischer Flagge fahrenden Schiffen mit ausländischen Seeleuten scheint in Sicht. Nach einer sieben-stündigen Zusammenkunft beschloß der Vorstand der der ITF angeschlossenen Alljapanischen Seeleutegewerkschaft JSU, gemischten Bemannungen zuzustimmen, allerdings nur auf neu gebauten Schiffen. Die JSU besteht jedoch aus Sicherheitsgründen darauf, daß solchen Bemannungen mindestens neun Japaner angehören sollten. Im Gegenzug fordert die Gewerkschaft die Beschäftigung einer größeren Zahl japanischer Seeleute auf Billigflaggenschiffen sowie eine Überarbeitung der augenblicklich geltenden

## Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



stunden erhält, ein lächerlicher Betrag im Vergleich zu der Heuer der deutschen Seeleute, die sie ersetzen, die sich auf DM 3.500,- im Monat belief. Eulen wies darauf hin, daß die Filipinos einem strengen, 62 Punkte umfassenden Strafkatalog unterworfen sind, der z. B. "die Beleidigung eines Offiziers durch Wörter oder Gesten" als Entlassungsgrund angibt. Sie verfügen über praktisch keinerlei Arbeitsplatzsicherheit, da ihre einjährigen Zeitverträge vorzeitig von der Reederei gekündigt werden können.

Der im Juli für Offiziere und Mannschaftsdienstgrade auf unter israelischer Flagge fahrenden Schiffe abgeschlossene neue Lohnkollektivvertrag sieht die Abschaffung des bisher geltenden, komplizierten Senioritätssystems vor, das in den Augen der Gewerkschaft überholt war und einen Keil zwischen die Arbeitnehmer trieb. Statt dessen wird ein neues, gerechteres System eingeführt, nach dem jedem Besatzungsmitglied unabhängig von seinem Dienstgrad eine Zulage in Höhe von 3 % der Grundheuer pro Dienstjahr ausgezahlt wird. Ein Seemann mit 20jähriger Berufserfahrung wird von jetzt an eine um 60 % höhere Heuer erhalten als ein unerfahrener Kollege, der zum ersten Mal zur See fährt. Dem Vertrag unterliegen insgesamt 70 Schiffe. Der erfolgreiche Abschluß konnte erst nach langen, zähen Verhandlungen mit der israelischen Reedervereinigung erreicht werden. Die Gewerkschaft ist mit dem Vertrag, der erstmals eine Laufzeit von über einem Jahr hat (er gilt rückwirkend ab 1. April 1989 und läuft Ende Dezember 1990 aus) sehr zufrieden, während die Reeder die neuen Vertragsbedingungen als "Durchbruch" begrüßen.

ITF NACHRICHTEN, AUGUST 1989, SEITE 15

Lizenzierungsbestimmungen, um mehr japanischen Seeleuten den Erwerb eines Kapitänspatents bzw. die Qualifikation als erster Ingenieur zu ermöglichen. Trotz dieses Beschlusses stehen weitere harte Verhandlungen bevor, da zu erwarten ist, daß die japanischen Reeder eine weitere Verringerung der Zahl der japanischen Staatsbürger unter den Besatzungsmitgliedern fordern werden. Unterdessen reagierte die JSU verärgert auf die Nachricht, daß die japanische Regierung den Reedern von unter japanischer Flagge fahrenden Schiffen Zuschüsse zu den Ausbildungskosten für ausländische Seeleute angeboten hat. Diese Ausbildungsmöglichkeiten werden Seeleuten angeboten, die in ihrem Heimatland keine Ausbildung erhalten können. Die Gewerkschaft äußert sich tief enttäuscht darüber, daß die Regierung spezielle Vorkehrungen für ausländische Seeleute trifft, anstatt den durch die Einführung von gemischten Bemannungen freigesetzten japanischen Seeleuten Unterstützung zu gewähren.

Das Norwegische Internationale Schiffsregister verzeichnet kurz nach dem zweiten Jahrestag seines Bestehens 569 Schiffe mit 24,4 Mio. tdw in seinen Büchern. Das NIS konnte seine Größe in seinem zweiten Betriebsjahr verdoppeln. Der Tonnagezuwachs ging auf Kosten des nationalen Registers (das während des gleichen Zeitraums den Verlust von 45 Schiffen und damit einen Rückgang von 2,3 auf 1,8 Mio. Tonnen hinnehmen mußte) sowie norwegischer Tonnage unter ausländischer Flagge, die sich heute auf 13,5 Mio. Tonnen beläuft, ein Verlust von 62 Schiffen mit 1,2 Mio. Tonnen.

# Unternormige Schiffe meist unter Billigflagge

Eine erhebliche Zunahme bei der Zahl schwerer Mängel an Schiffen, die europäische Häfen anlaufen, konnten die im Rahmen der Gemeinsamen Absichtserklärung über Hafenstaatenkontrolle (GA) tätigen, staatlich ernannten Schiffsinspektoren verzeichnen.

Auf diese deutliche Verschlechterung bei Sicherheitsnormen und -bedingungen auf den europäischen Häfen anlaufenden Schiffen wird im Jahresbericht 1988 des GA-Sekretariats hingewiesen.

Die 14 europäischen Unterzeichnerstaaten des seit sechs Jahren bestehenden Abkommens über Hafenstaatenkontrolle stellen Inspektoren bereit, die stichprobenartige Kontrollen auf Schiffen, die ihre Häfen anlaufen, durchführen. Sie überprüfen die Schiffe auf der Grundlage einer Reihe vorher festgelegter internationaler Schifffahrtübereinkommen.

Die ITF unterstützt das Prinzip der Hafenstaatenkontrolle, d. h. daß die Hafenstaaten Verantwortung für die Gewährleistung der Sicherheitsnormen von Schiffen übernehmen. ITF-Gewerkschaften und -Inspektoren arbeiten in vielen Fällen eng mit den GA-Inspektoren zusammen. Allerdings - wenn die Staaten, unter deren Flagge diese Schiffe fahren, ihre Verantwortung ernstnehmen, wäre die Hafenstaatenkontrolle überflüssig.

Die Zahl der überprüften Schiffe sank in der Zeit von 1987 bis 1988 von 10.337 auf 8.382, wohingegen die Zahl der aufgedeckten Mängel nur leicht von 16.566 auf 15.100 zurückging.

Während also weniger Schiffe inspiziert wurden, nahmen die angetroffenen Mängel anteilmäßig zu.

Bei sehr schwerwiegenden Mängeln wird das Schiff festgehalten und muß an Ort und Stelle Reparaturen oder Veränderungen vornehmen. Die Zahl dieser Fälle stieg von 280 im Jahre 1987 auf 295 im Jahre 1988, obwohl die Gesamtzahl der untersuchten Schiffe zurückging. Der Anteil der inspizierten Schiffe, die festgehalten wurden (der beste Vergleich), wuchs von 2,71 % 1987 auf 3,52 % 1988.

Den größten Teil der angetroffenen Probleme machten mit 43 % Mängel an den Rettungs- und Brandschutzausrüstungen aus, die allerdings laut GA "durch ordnungsgemäße Wartung und Pflege größtenteils vermieden werden könnten."

Die 8.382 inspizierten Schiffe fuhren unter 112 verschiedenen Flaggen. Der Flaggenstaat mit dem größten Anteil schwerer Mängel war der Iran mit über 25 %, doch die große Mehrzahl der Mängel war natür-



Beispiel für einen Mißstand, der bei einer GA-Inspektion entdeckt wurde: Dieser Belüftungsdeckel ist nicht ausreichend umhüllt und verstößt damit gegen das Ladellenübereinkommen von 1966.

lich bei den Billigflaggenländern anzutreffen: Honduras stand mit weit über 22 % an zweiter Stelle, gefolgt von St. Vincent (18 %). An sechster Stelle stand Gibraltar mit 12 %, an siebter Malta mit 11 %. Auch Panama, die Bahamas, Zypern, Antigua und Barbuda waren unter den zwanzig ersten.

Mit 81,46 % aller im Jahre 1988 aufgedeckten schweren Mängel lagen die von der ITF als Billigflaggenanbieter bezeichneten Länder unumstritten an der Spitze - ein erneuter Beweis dafür, daß die lockeren Normen der "freien Flaggen" eine ernste Bedrohung für die Sicherheit der Welt-schifffahrt darstellen.

## Spendenaufwurf der Weltschifffahrtsuniversität

Die von der IMO vor sechs Jahren gegründete Weltschifffahrtsuniversität mit Sitz in Malmö (Schweden) bittet um Spenden. Offiziell gestartet wird die Aktion am 21. September, dem Internationalen Schifffahrtstag. IMO-Generalsekretär C.P. Srivastava hofft, daß sich die Privatwirtschaft angesichts des Aufschwungs in der Weltschifffahrt großzügig zeigen wird.

Gegenwärtig wird die Universität mit einem Jahreshaushalt von 7 Mio. US-Dollar zu einem Drittel vom schwedischen Staat finanziert, weitere 1,2 Mio. Dollar kommen von der UN-Entwicklungsorganisation UNDP, und 500.000 Dollar stellt Norwegen bereit. Die verbleibenden Mittel werden aus Stipendien und privaten Spenden gedeckt, die sich zum Teil auf sehr beachtliche Beträge belaufen.

Die Universität hofft, daß der Spendenaufruf großzügige Beiträge zum Kapital-

entwicklungsfonds sowie zur Finanzierung von Stipendien nach sich ziehen wird. Auch Sachspenden sind willkommen.

Es besteht kein Zweifel daran, daß die Universität in den sechs Jahren ihres Bestehens ihren Wert unter Beweis gestellt hat. Sie bildet hochqualifizierte Fachleute aus, die auf dem Arbeitsmarkt sehr gefragt sind. Sie verdient größtmögliche Unterstützung.

Die ITF finanzierte das Studium von drei Studenten aus der Dritten Welt - aus Trinidad, Costa Rica und Malaysia - an der Weltschifffahrtsuniversität mit einem Zuschuß in Höhe von über 50.000,- Pfund aus dem Wohlfahrtsfonds. Die IMO dankte der ITF für die großzügige Finanzierung von Stipendien für die Studenten, die ihr Studium inzwischen erfolgreich mit einem Magister der Naturwissenschaften abgeschlossen haben.