



Aus dem INHALT

Sri Lanka (S. 4)
Namibia (S. 5)
IUL-Kongreß (S. 8)

BINNENVERKEHR

ITF-Eisenbahnerkonferenz (S. 9)
Straßenblockade am
Brenner (S. 10)
Verkehrskontrolle in
Singapur (S. 12)

REISEBÜROPERSONAL

IAO-Initiative (S. 12)

SEELEUTE

Triumph für Grace-River-
Bemannung (S. 13)
NIS-Boycott in
Schweden (S. 14)
Seminar für Billig-
flaggeninspektoren (S. 15)
Flaggenübersicht (S. 17)

FISCHER

Treibnetze (S. 18)
Schiffssicherheit (S. 18)

ZIVILLUFTFAHRT

Eastern (S. 19)
Überblick über Arbeits-
bedingungen des Kabinen-
personals (S. 20)
Streik bei TAP (S. 21)
Fluggesellschaften im
Überblick (S. 22)

HAFENARBEITER

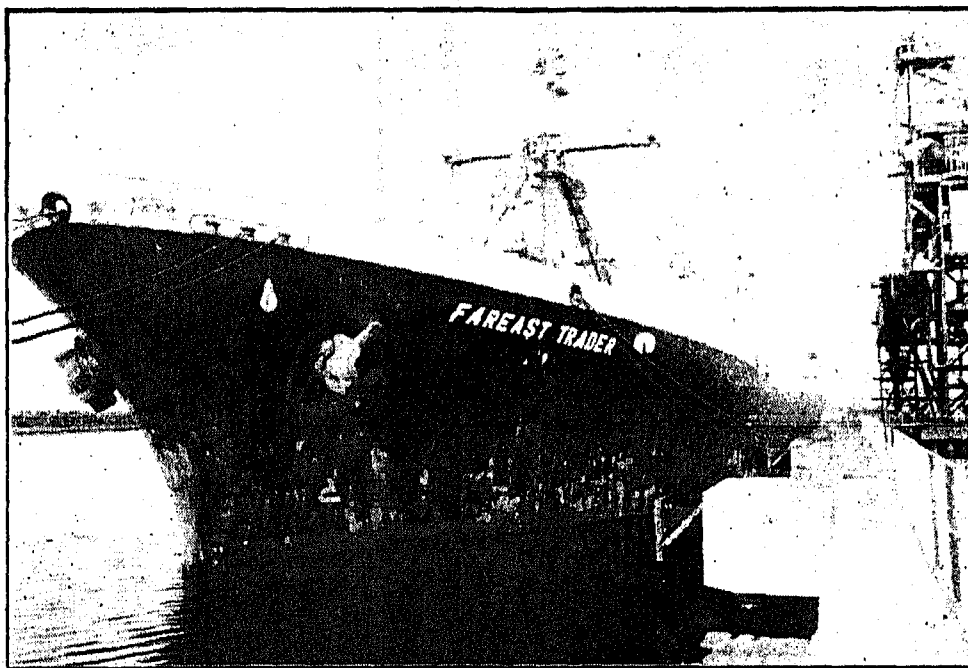
Neuseeland (S. 23)

LEUTE (S. 24)

BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN (S. 24)

174.000 US-DOLLAR FÜR *FAREAST-TRADER*-BEMANNUNG:

HISTORISCHER SIEG IN DER BILLIGFLAGGENKAMPAGNE



Einen großen Erfolg konnte die ITF-Kampagne gegen die Billigflaggenschiffahrt mit dem Urteil eines US-Gerichts verzeichnen, das den 24 Besatzungsmitgliedern der unter Panama-Flagge fahrenden *Fareast Trader* Heuernachzahlungen in Rekordhöhe von 1.174.000 US-Dollar zusprach.

Dies ist nicht nur die höchste Heuernachzahlung, die die ITF jemals für einzelnes Schiff durchsetzen konnte, das Urteil stellt außerdem einen wichtigen Durchbruch für die Verteidigung von Bemannungen auf Billigflaggenschiffen mit Hilfe der US-Gesetze dar. Der damit geschaffene Präzedenzfall und die erlangte Schutzklausel, die die Bemannung gegen künftige Einschüchterungsversuche und Bedrohungen schützt, sind ein uneingeschränkter Sieg für die Kampagne. Ein völlig neues Rechtsinstrument konnte damit erfolgreich in die Billigflaggenkampagne eingeführt werden.

Reeder und ihre Parteigänger, die sich selbst glauben machen wollten, daß die ITF-Kampagne langsam abflaut und sich schließlich todlaufen wird, müssen ihre Position neu über-

Forts. auf Seite 2

... Sicherheit der Besetzung durch Schutzklausel garantiert

Forts. von Seite 1

denken. Das Urteil im Falle der *Fareast Trader* markiert den Beginn einer neuen Phase in der ITF-Kampagne: es war das Ergebnis gründlicher Nachforschungen und sorgfältiger Vorbereitungsarbeit.

Die in Panama registrierte *Fareast Trader* der Reederei Wa Tung Shipping of Hong Kong gab fälschlicherweise vor, über einen ITF-Vertrag zu verfügen. Im Rahmen eines doppelten Buchführungssystems war die Besatzung gezwungen, falsche Heuerabrechnungen zu unterzeichnen, denen zufolge ihnen angeblich ITF-Heuern ausgezahlt wurden.

Am 17. Juni machte das Schiff für drei Tage in Houston/Texas fest. Billigflaggeninspektor Charlie Stewart besuchte das Schiff. Er spürte, daß irgendetwas nicht stimmte, und wandte sich daher an John Sansone, den nordamerikanischen Billigflaggenkoordinator und I.L.A.-Inspektor in Louisiana.

Am 21. Juli lief das Schiff in New Orleans ein, wo Sansone mit einem Besatzungsmitglied zusammentraf:

"Er erzählte mir, daß die Besatzung jeden Monat zwei Abrechnungen unterschreibe und keine echte Abrechnung erhielt," erklärte Sansone gegenüber den ITF-Nachrichten.

Die Besetzung bestätigte die Auszahlung von ITF-Heuern, erhielt jedoch weniger als die Hälfte des ihnen zustehenden Satzes. Sansone benötigte einen Beweis für die doppelte Buchführung und konnte sich auf rechtmäßige Weise eine Kopie der Abrechnungen besorgen.

Diese waren ganz offensichtlich gefälscht - Sansone: "Sie waren einfach zu sauber, zu perfekt, keinerlei Eintragungen für Lebensmittel oder sonstigen Schiffsbedarf, eine reine Heuerbuchführung."

Nachdem er sich Kopien der Abrechnungen und der Musterrolle verschafft hatte, begab sich Sansone erneut an Bord und verteilte ganz unauffällig Vollmachtserklärungen unter der Besatzung, die von den Mitgliedern zu unterzeichnen waren. Ein Vertreter der Besatzung traf später mit ihm zusammen und überreichte ihm die unterzeichneten Dokumente, mit denen sich die Besetzung vorbehaltlos für die Einleitung des nun bevorstehenden Gerichtsverfahrens aussprach.

Sansones nächster Schritt war die Kontaktaufnahme zu dem in Louisiana tätigen Rechtsanwalt Richard "Jerry" Dodson:

"Ich sagte ihm, daß ich Kopien der Musterrolle, der Abrechnungen und Rechtsvollmachten besitze - er grinste nur und sagte:



Die Besetzung der *Fareast Trader* vor der Urteilsverkündung

Dann wollen wir sie mal hochgehn lassen!"

Die *Fareast Trader* war das ideale Versuchsobjekt für die praktische Erprobung einer Strategie, die von dem US-amerikanischen Rechtsanwältin der ITF entwickelt worden war. Diese Strategie, verbunden mit der von Dodson verfolgten Taktik, funktionierte in diesem Fall ohne die geringsten Schwierigkeiten.

Sansone und Dodson berieten ausführlich darüber, wo das Schiff am besten zu arrestieren sei. Zunächst sollte es Tampa/Florida, danach Texas City in Texas anlaufen. Die beiden einigten sich schließlich auf Texas.

Unterdessen blieb Sansone in ständigem Kontakt zu der Besetzung, die er genau von seinen Absichten unterrichtete. Vom 24. bis zum 29. Juli hielt sich das Schiff in Florida auf und sollte dann mit Kurs auf Texas City weiterfahren. Eine Naturkatastrophe in Form eines Wirbelsturms ließ es zunächst jedoch so aussehen, als ob das Schiff auf den geplanten Stopp in Texas City verzichten würde.

Schließlich, spät am Abend des 4. August, eines Freitags, lief es dann doch in Texas City ein. Sansone reiste sofort dorthin, um sich mit dem örtlichen Rechtsanwalt, der mit Dodson zusammenarbeitete, in Verbindung zu setzen.

"Wir wollten nicht länger warten," sagte Sansone. "Um zwei Uhr am Samstagmorgen klingelten wir also Steve - den örtlichen Polizeichef - aus dem Bett, der sich bereit

erklärte, uns bei der Arrestierung des Schiffes zu begleiten."

"Das Gesicht des Kapitäns hättet ihr einmal sehen sollen, als er mich wiedersah, wie ich an Bord ging," so Sansone.

Das Schiff wurde arrestiert, und die Besetzung versammelte sich jubelnd um Sansone, um ihn zu gratulieren. Ironischerweise befand sich sein Kontaktmann unter der Besetzung zu diesem Zeitpunkt nicht an Bord, da er versuchte, Sansone in New Orleans anzurufen.

"Als er zurückkam, wollte er seinen Augen nicht trauen," sagte Sansone. "Die Besetzung erzählte mir, daß der Kapitän und ein paar von den Offizieren nach dem Auslaufen des Schiffes aus New Orleans erst einmal ordentlich gefeiert hätten."

Nachdem das Schiff arrestiert war, versuchte das Unternehmen, die aus dreiundzwanzig Filipinos und einem Chinesen bestehende Besetzung dazu zu "bewegen", ihre Forderungen zurückzunehmen. Ein Vertreter der Reederei Wa Tung wurde nach Texas entsandt, um der Besetzung ihren Schritt auszureden. Sansone wirkte dem entgegen, indem er in ständigem Kontakt mit der Besetzung blieb.

"Ich erklärte ihnen, daß sie bei nächster Gelegenheit vom Schiff gejagt würden, falls

Forts. auf Seite 3

General Secretary: Harold Lewis

Publications Officer: David Cockroft

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

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

... Präzedenzfall in der US-Rechtsgeschichte

Forts. von Seite 2

sie ein Angebot des Unternehmens annehmen würden, und ihnen das Geld dazu möglicherweise wieder abgenommen würde. Und wir könnten in einem solchen Fall nichts mehr für sie tun. Ihre einzige Hoffnung, so sagte ich ihnen, sei, das Gerichtsverfahren zu gewinnen und eine Schutzklausel durchzusetzen."

Die Schutzklausel ist ein neues Werkzeug im rechtlichen Instrumentarium der ITF. Einfach ausgedrückt wird das Gericht aufgefordert, in das Urteil eine Klausel einzuflechten, die besagt, daß das Unternehmen zur Zahlung einer hohen Entschädigungssumme wegen Mißachtung des Gerichts verurteilt werden kann, wenn die Besatzung im Nachhinein Einschüchterungsversuchen oder Bedrohungen ausgesetzt ist oder ihr das ihr zugesprochene Geld wieder abgenommen wird. Diese Maßnahme kann in zahlreichen Ländern durchgesetzt werden und betrifft alle in Besitz des gleichen Unternehmen befindlichen und unter die Zuständigkeit der US-Gerichtsbank fallenden Vermögenswerte, wie z. B. andere Schiffe. Wa Tung z. B. besitzt Grundstücke und Hotels in den USA.

Ein weiteres wichtiges, neues Rechtselement in diesem Fall war die Zuerkennung höherer Heuern wegen der ursprünglich zu niedriger Bezahlung. Gemäß dem US-Seerecht kann neben den Heuernachzahlungen eine erhebliche Summe zusätzlich als Strafe eingeklagt werden. Reeder, die ihre Bemannungen betrügen, werden auf diese Weise für ihre Handlungen bestraft und laufen Gefahr, aufgrund ihrer doppelten Durchführung weit größere Beträge zu verlieren als wenn sie ihren Seeleuten die ihnen zustehenden ITF-Heuern ausgezahlt hätten.

Sansones Beziehungen zu der Bemannung erwiesen sich als äußerst belastungsfähig, und die Besatzungsmitglieder verschlossen sich jedem Versuch des Unternehmens, sie zur Zurücknahme ihrer Klage zu bewegen.

"Selbst wenn er ihnen ein Million Dollar anbieten würde, so erklärte die Bemannung dem Vertreter des Unternehmens, müßten diese durch John Sansones Hände gehen, bevor sie sie akzeptieren würde.

Das Unternehmen hielt immer neue Zusammenkünfte mit der Bemannung. Eines Tages stand ich am Kai als sie alle von einer dieser Sitzungen kamen und fing an zu rufen 'Wir wollen keine Sitzungen mehr!', und alle stimmten ein. Dann sagte ich zu ihnen, laßt uns eine Sitzung machen, und alle kamen."



Sichtbare Freude über den Erfolg

Der Kapitän versuchte, die Leute am Verlassen des Schiffes und der Zusammenkunft mit Sansone zu hindern, indem er ein Schild aufstellte, das besagte, daß jedes Besatzungsmitglied, das das Schiff verließ, als Deserteur angesehen werde - aber es half nichts.

Dann kam der erste größere Gerichtstermin - die Anhörung, in der über die Höhe der zur Freigabe des Schiffes zu hinterlegenden Kautions entschieden werden sollte. Sansone sorgte dafür, daß die Hälfte der Besatzung im Gerichtssaal erschien, um sich über den Verlauf der Verhandlungen zu informieren.

Die Anwälte des Unternehmens versuchten zunächst, die Zuständigkeit des Gerichts für diesen Fall zu bestreiten. Jerry Dodson entzog ihnen jedoch jegliche Argumentationsgrundlage und forderte dann die Hinterlegung einer sehr hohen Kautions.

Gestützt auf Heuerberechnungen, die eine massive Geldstrafe für die zu niedrige Bezahlung sowie die aufgelaufenen Zinsen beinhaltete, bezifferte Dodson die der Besatzung zustehenden Heuernachzahlungen auf bis zu 13,6 Mio. US-Dollar. Da sich der Wert des Schiffes auf lediglich 7,1 Mio. Dollar belief, forderte er, die Kautions in dieser Höhe festzusetzen. Diesem Argument folgte der Richter trotz der Proteste der Unternehmensanwälte, die einen Betrag von 175.000 US-Dollar für angemessen hielten.

"Das war mehr wie ein Fußballspiel als

ein Gerichtsverfahren," erklärte Sansone. "Zu dem Zeitpunkt wußten wir schon, daß wir gewonnen hatten."

Es folgte die Beweisaufnahme, in deren Rahmen Dodson eindeutig das Vorhandensein einer doppelten Buchführung nachweisen konnte.

In der Erkenntnis seines Scheiterns und angesichts des bevorstehenden langen und teuren Gerichtsverfahrens war das Unternehmen eine Woche später zu einem außergerichtlichen Vergleich bereit. Es gab außerdem seine Zustimmung dazu, dieser Einigung eine Form zu geben, durch die sie zum rechtlichen Präzedenzfall wird. Der Richter erklärte sich ebenfalls damit und mit der Aufnahme einer Schutzklausel für die Bemannung einverstanden. Damit schafft der Fall eine sehr wichtige Grundlage für ähnliche Verfahren in der Zukunft.

Das Unternehmen sagte die Auszahlung von etwas mehr als 1.174.000 US-Dollar als Heuernachzahlung zu. Dieser Betrag liegt wesentlich über den der Bemannung tatsächlich zustehenden Heuerzahlungen.

Die Bemannung reiste dann weiter nach Japan, wo ihr ihr Geld ausgezahlt wurde. Inzwischen haben alle Mitglieder abgemustert und sind nach Hause zurückgekehrt.

"Ich werde mit den Leuten in Verbindung bleiben," erklärt Sansone. "Wir sind gute Freunde geworden, und ich werde aufpassen, daß sie keine weiteren Schwierigkeiten haben."

Staatsterror in Sri Lanka

Himasiri Gamage, ein Mitglied der der ITF angeschlossenen Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU), wurde am Freitag, den 21. Juli um 13.55 Uhr beim Verlassen seiner Arbeitsstätte, einer Fabrik der Singer Industries in Ratmalana (Sri Lanka) erschossen.

Der Mann, der ihn mit einer Schnellfeuerwaffe tötete, befand sich in Begleitung eines weiteren Mannes. Beide fuhren in einem Lieferwagen ohne Nummernschild davon, ein deutlicher Hinweis darauf, daß die Mörder den staatlichen Sicherheitskräften angehören.

Dieser und ein weiterer Übergriff auf scheinbar unschuldige Zivilisten veranlaßten den Generalrat der CMU auf seiner Sitzung am 6. August, die "Ermordung unbewaffneter Menschen durch die Staatsgewalt, sei es beim Plakatekleben oder wegen einer Verletzung der Ausgangssperre oder anderer gewaltfreier Tätigkeiten ..." zu verurteilen.

CMU-Generalsekretär Bala Tampoe unterrichtete den Staatspräsidenten von Sri Lanka, Premadasa, in einem Schreiben von der Verurteilung des "Staatsterrors" durch die Gewerkschaft und forderte eine Erklärung für die Ermordung von Himasiri Gamage.

Nach Angaben der CMU wurden zahlreiche unbewaffnete Zivilisten - die "subversiver Tätigkeiten" verdächtigt werden - "entweder von der Polizei oder Angehörigen der Streitkräfte oder unter deren Schutz stehenden Geheimorganisationen offen oder heimlich" getötet.

Im Zusammenhang mit der Ermordung von Himasiri Gamage erklärt Tampoe, daß "es keine Rechtfertigung für seine kaltblütige Ermordung gibt, selbst wenn unser Mitglied ohne unser Wissen aktiver Anhänger einer Organisation war, die in den Augen Ihrer Regierung als subversive Vereinigung gilt."

"Wir haben keinen Anlaß zu der Vermutung, daß unser ermordetes Mitglied ein 'Terrorist' war. Seine Ermordung, andererseits, war in unseren Augen zweifellos ein Terrorakt. Wir haben Anlaß zu der Annahme, daß diese Tat auf das Konto von Anhängern einer Gruppe geht, die entweder heimlich innerhalb oder zumindest unter dem Schutz der Streitkräfte tätig wird, deren Oberster Kommandochef Sie als Präsident laut unserer Verfassung sind," heißt es in dem Schreiben weiter.

Die Gewerkschaft fordert den Präsidenten auf, öffentlich zu der Ermordung unbewaffneter Personen durch die Streitkräfte Stellung zu nehmen. Insbesondere fordert die Gewerkschaft eine offizielle Erklärung im Zusammenhang mit der Ermordung von Himasiri Gamage.

"Wie wir schon zu einem früheren Zeitpunkt erklärt haben, sind wir der Auffassung, daß Staatsterror, d. h. die Ermordung oder Verletzung unbewaffneter Personen mit dem Ziel der Unterdrückung terroristischer oder subversiver Tätigkeiten nicht nur eine Verletzung der Menschenrechte darstellt, sondern darüber hinaus sinnlos ist. Diejenigen, die sich tatsächlich dem Terrorismus verschrieben haben, werden sich dadurch nicht von ihren Gewalttaten abhalten lassen. Statt dessen werden andere Personen, entrüstet über den Staatsterror

oder durch ihn eines Familienangehörigen beraubt, dadurch erst zu eigenen Gewaltakten getrieben," heißt es in dem Schreiben.

Die Gewerkschaft wartet nun auf die Antwort des Präsidenten.

Die CMU ist eine für Sri Lanka einzigartige, unabhängige Gewerkschaft. Sie wird weder von der Regierung noch von oppositionellen Gruppen der singhalesischen oder tamilischen Bevölkerungsteile kontrolliert und umfaßt Mitglieder von allen Bevölkerungsgruppen Sri Lankas.

"Aufgeklärter" de Klerk inhaftiert weitere Gewerkschafter

Trotz aller Reformversprechen des neuen Staatspräsidenten de Klerk gehen die Verhaftungen in Südafrika weiter. Zwei örtliche Gewerkschaftssekretäre der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union befinden sich augenblicklich im Gefängnis.

Tamsanqa Mfazwe, Gewerkschaftssekretär im Nördlichen Kap/Orange-Freistaat, wurde am 16. September im TGWU-Büro verhaftet und des Verstoßes gegen die ihm auferlegten Beschränkungen seiner Bewegungsfreiheit angeklagt.

Mfazwe war bereits früher inhaftiert und dann unter erheblicher Einschränkung seiner Bewegungsfreiheit wieder freigelassen worden. Er mußte sich jeden Tag auf der Polizeistation melden und durfte das Gebiet um seinen Wohnsitz in Botschabelo nicht verlassen. Auch war es ihm nicht gestattet, an irgendwelchen Sitzungen teilzunehmen, auf denen die Regierung möglicherweise kritisiert werden könnte.

Mfazwe hatte während der drei Wochen vor seiner Verhaftung gegen diese Beschränkungen verstoßen. Die Mißachtung dieser Beschränkungen ist Teil einer augenblicklich in Südafrika stattfindenden Kampagne des zivilen Ungehorsams. Mfazwe wurde inzwischen in Untersuchungshaft überführt.

Der Gewerkschaftssekretär im westlichen Transvaal, Swayl Mokoena, wurde am 18. September außerhalb des TGWU-Büros verhaftet. Er ist aufgrund der Ausnahmebestimmungen in einem Gefängnis im Orange-Freistaat, weit von seiner Heimat entfernt, inhaftiert.

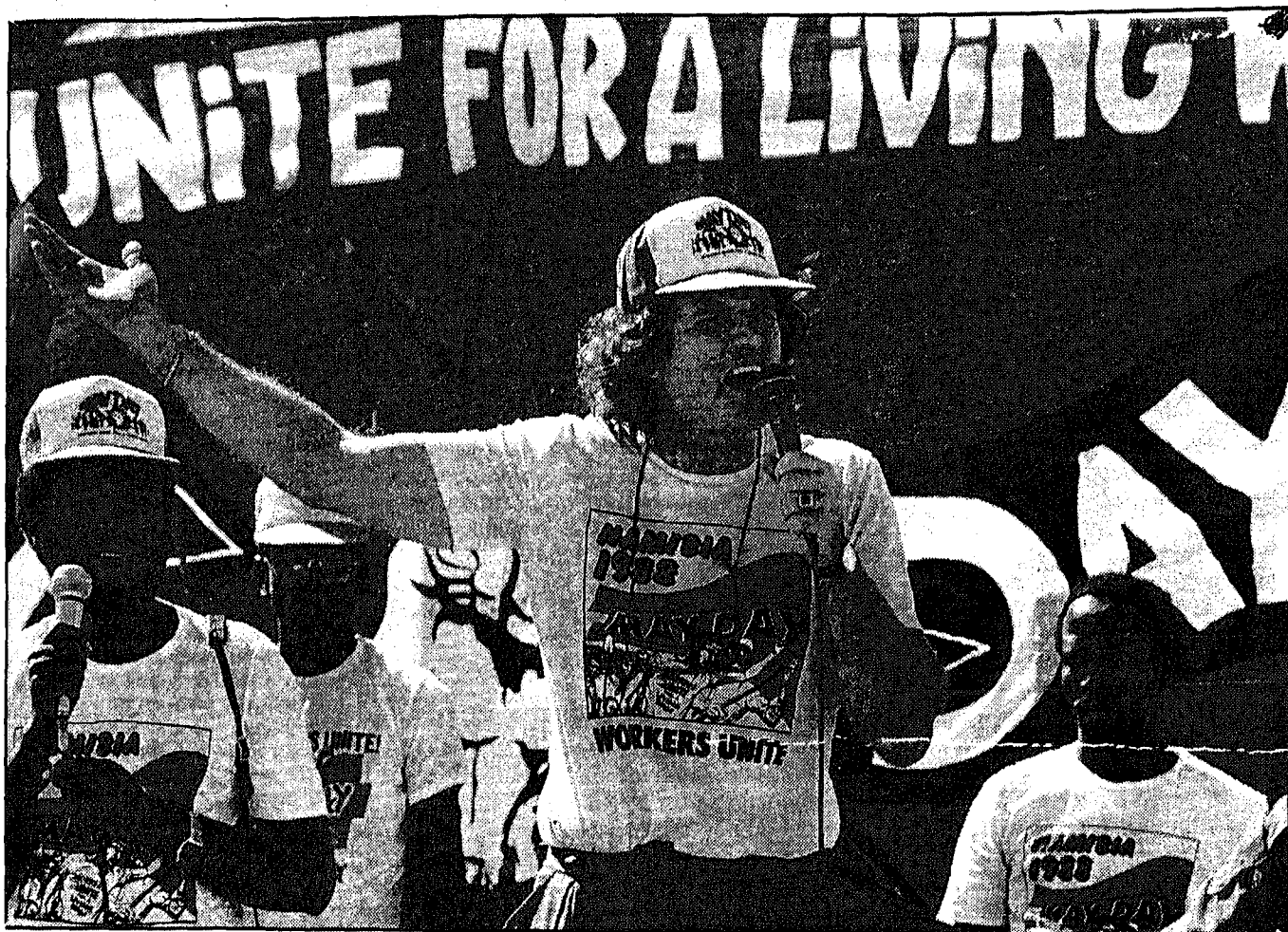
In der vorausgegangenen Woche war der Organisationssekretär für den westlichen Transvaal, Isaac Rantsatsi, für einen Tag inhaftiert worden. Er wurde von der Sicherheitspolizei über seine Tätigkeit befragt und dann wieder freigelassen.

Ebenfalls aufgrund der Ausnahmebestimmungen inhaftiert ist ein gewerkschaftlicher Vertrauensmann. Elijah Ntentele von der Rhodes University in Grahamstown/Östliche Kapprovinz wurde am 2. September verhaftet. Auch er wird in einem Gefängnis weit von seiner Heimat entfernt in Kroonstad im Transvaal gefangengehalten.

Bitte schickt Protestnoten gegen die Inhaftierungen per Telex an:

Präsident F W de Klerk
Telex-Nr.: (095) 322158 pres1 sa

Ermordung Lubowskis wirft Schatten über Unabhängigkeitsprozeß in Namibia



Lubowski auf der Kundgebung zum 1. Mai 1988 in Katutura (Namibia)

Anton Lubowski (37), Rechtsanwalt und eines der prominentesten weißen Mitglieder der namibischen Befreiungsbewegung SWAPO, wurde in der Nacht vom 12. September ermordet.

Um 21.15 Uhr Ortszeit kam er vor seinem Haus im Stadtteil Klein-Windhoek der namibischen Hauptstadt im Kugelhael von Schnellfeuerwaffen ums Leben. Nachbarn beobachteten einen roten Volkswagen, der sich mit großer Geschwindigkeit vom Ort des Geschehens entfernte.

Lubowski, ein bekannter Bürgerrechtsanwalt in Namibia, schloß sich im Jahre 1984 als erster weißer Namibier der SWAPO an. Er war der deutlich sichtbare Beweis für die nicht-rassistische Einstellung der Befreiungsbewegung und galt allgemein als aussichtsreicher Kandidat für

das Amt des Justizministers in einer unabhängigen namibischen SWAPO-Regierung.

Lubowski hatte die 14 von Uppington verteidigt, die wegen der Ermordung eines Polizisten in Pretoria (Südafrika) zum Tode verurteilt worden waren. Am Freitag, den 15. September, wenige Tage nach der Ermordung Lubowskis, wurde ihrem Antrag auf Berufung vor der Obersten Berufungsinstanz stattgegeben.

Lubowski war darüber hinaus immer auch für die Gewerkschaften und die Arbeitnehmerrechte eingetreten. Er wurde von den südafrikanischen Besatzungsmächten in Namibia insgesamt sechsmal verhaftet, meist im Zusammenhang mit Arbeitskonflikten.

Bis zum diesjährigen Kongreß war Lu-

bowski Kassenwart des namibischen Gewerkschaftsdachverbandes NUNW, an dessen Aufbau er maßgeblich beteiligt war.

Im Dezember vergangenen Jahres trafen Lubowski und SWAPO-Präsident Sam Nujoma in England mit den damaligen britischen Außenminister Geoffrey Howe zusammen. Am 6. Dezember traf Lubowski auch ITF-Generalsekretär Harold Lewis. Sie sprachen über die kürzliche Gründung der namibischen Transport and Allied Workers' Union und über positive Maßnahmen der ITF zur Unterstützung der neuen Transportarbeitergewerkschaft.

Lubowski hatte ebenso wie andere prominente weiße Anhänger der SWAPO in jüngster Zeit telefonisch Todesdrohungen

Forts. auf Seite 6

... Südafrika behindert Wahlen mit schmutzigen Tricks

Forts. von Seite 5

erhalten. Angesichts der in Namibia noch immer geltenden Rassentrennung in den Wohngebieten sind weiße Aktivisten besonders leichte Ziele für Angriffe.

Harold Lewis reagierte auf die Nachricht von der Ermordung Lubowskis mit der Veröffentlichung folgender Erklärung:

"Im Namen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) und der Transportarbeiter der ganzen Welt, deren Sprecher die ITF ist, möchte ich Anton Lubowskis Familie und allen, die ihm nahestanden, unser tiefempfundenes Mitgefühl aussprechen und unsere Erschütterung über diesen verabscheuenswerten Terrorakt zum Ausdruck bringen, der seinem Leben ein so vorzeitiges Ende setzte.

Er hat für seinen bedingungslosen Einsatz im Kampf um die Freiheit Namibias den höchsten und schrecklichsten Preis gezahlt. Keine Mühe darf gescheut werden, um seine Mörder vor Gericht zu bringen, und die ITF wird alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel einsetzen, um dies zu erreichen."

Nach der Ermordung Lubowskis ergaben sich entscheidende Entwicklungen im Unabhängigkeitsprozeß Namibias im Vorfeld der Wahlen Anfang November. Die Parteien, die sich an der Wahl beteiligen wollen, haben ihre Anträge auf Zulassung zur Wahl eingereicht. Die Frist für die Aufstellung von Wählerverzeichnissen ist offiziell abgelaufen, allerdings bemüht sich die SWAPO um eine Verlängerung.

Alle führenden SWAPO-Mitglieder sind inzwischen aus dem Exil in ihre Heimat zurückgekehrt. Höhepunkt dieses Prozesses war die triumphale Rückkehr Sam Nujomas nach Namibia am 14. September nach 30 Jahren in Exil. Doch all dies wurde überschattet von der Ermordung Anton Lubowskis.

Der kaltblütige Mord an Lubowski wirft neue Fragen hinsichtlich der Einschüchterungskampagne gegen SWAPO und ihre Mitglieder auf, die den Unabhängigkeitsprozeß als ständiges Merkmal begleitet. Praktisch jede Einzelperson oder Organisation, die sich zur Überwachung des Wahlprozesses in Namibia aufhält, hat diese Frage aufgegriffen.

Auch die rechtsgerichteten Parteien und ihre Anhänger in Namibia sprechen gerne von einem Klima der Einschüchterung - genauso wie sie nicht länger die Floskeln von Unabhängigkeit und allgemeinem Wahlrecht vermeiden können, können sie auch die Tatsache der Einschüchterung nicht abstreiten. Sie versuchen dabei je-

doch, das Feld der Anschuldigungen auch auf die SWAPO und ihre Anhänger auszuweiten. Zum Beispiel wird in der rechten Presse die Geschichte vom tapferen Aushalten eines einsamen SWAPO-Anhänger gegen den Ansturm einer Vigilantentruppe der Demokratischen Turnhallenallianz (DTA) zur Schlagzeile "SWAPO-Einschüchterung gegen DTA". (Die Demokratische Turnhallenallianz wird von Südafrika im Wahlkampf mit Informationen und Finanzmitteln unterstützt.) Oder es wird über die Steinigung eines Polizisten in Otjiwarongo, nachdem dieser unbeteiligte Passanten verletzt und getötet hatte, unter der Schlagzeile berichtet "SWAPO verliert Kontrolle".

Es besteht kein Zweifel daran, daß alle Einschüchterungsversuche der politischen Parteien ebenso wie der südwestafrikanischen Polizei (SWAPOL) sich fast ausschließlich gegen die SWAPO und ihre Anhänger richten. Anne Booth-Clibborn, die vor kurzem von einem zweieinhalbwöchigen Aufenthalt in Namibia im Auftrag des britischen Kirchenrates zurückkehrte, berichtete am 20. September über die Disziplin der SWAPO im Norden Namibias. Bei Gesprächen mit UNTAG (der Einsatzgruppe der UNO, die den Unabhängigkeitsprozeß überwachen soll) und Gemeindeorganisationen erfuhr sie, daß SWAPO trotz aller Provokationen auf Vergeltungsmaßnahmen gegen andere politische Parteien verzichtet. SWAPO erklärte auch, daß der Tod Lubowskis nicht gerächt werden darf.

Nicht nur im Norden des Landes sieht sich die SWAPO starken Provokationen ausgesetzt. Seit der Ermordung von Anton Lubowski am 12. September fielen allein in Windhoek bei drei Vorfällen Schüsse. Zweimal stand das SWAPO-Büro in Windhoek unter Beschuß. Auch auf ein Filmteam wurde geschossen, als es nach der Vorführung eines SWAPO-Films auf dem Fußballplatz der Schwarzensiedlung Katutura in Windhoek zusammenpackte. Glücklicherweise gab es bei diesen Vorfällen keine Verletzten. Etwas ernster zu nehmen war wohl schon der Versuch der DTA, am 20. September einen Marsch zum Wohnhaus Nujomas in Katutura zu organisieren. Die UNTAG konnte den Marsch mit Hilfe der SWAPOL aufhalten, die Massen zogen dann jedoch randalierend durch die Siedlung, zerbrachen Fensterscheiben und warfen Steine auf Häuser, die mit SWAPO-Bannern und Farben geschmückt waren.

UNTAG versucht, Gewalttätigkeit und

Einschüchterungsversuche zwischen den Parteien zu unterbinden, in dem sie neun Parteien dazu bewegte, gemeinsam einen Verhaltenskodex zu unterzeichnen. In diesem verzichteten Mitglieder und Anhänger freiwillig auf das Mitführen von Waffen, die Unterbrechung von Sitzungen, die Behinderung von Teilnehmern an Kundgebungen rivalisierender Parteien usw. Er sieht außerdem alle 14 Tage eine gemeinsame Sitzung der Parteien unter Vorsitz der UNTAG vor. Ironischerweise wurde der Verhaltenskodex auf einer feierlichen Veranstaltung an dem Abend unterzeichnet, an dem Anton Lubowski getötet wurde. Während sich die rechtsgerichtete Presse in Namibia sehr verächtlich über den Kodex äußert, deuten erste Berichte an, daß er positive Wirkung zeigt.

Die politischen Einschüchterungsversuche gehen in der Hauptsache nicht von den Parteien aus, sondern von SWAPOL und Koevoet, den von Südafrika ausgebildeten paramilitärischen Killereinheiten, die während des Krieges Jagd auf die Untergrundkämpfer der SWAPO machten. Über die Versuche Südafrikas, die Auflösung der Koevoet-Einheiten durch ihre Integration in die SWAPOL-Kräfte zu umgehen, sowie über die von Mitgliedern der Koevoet-Einheiten verübten Schreckenstaten wurde relativ umfassend berichtet. Einen kritischen Punkt erreichte diese Frage etwa zum Zeitpunkt des Besuchs des UN-Generalsekretärs in Namibia Ende Juli. In seinem Bericht vor dem UN-Sicherheitsausschuß unterstrich der Generalsekretär daraufhin die Notwendigkeit, ernsthaft gegen die fortgesetzten Aktivitäten der Koevoet vorzugehen. Es gab Gerüchte, wonach diese Angelegenheit möglicherweise Gegenstand einer Diskussion auf einer offiziellen Sitzung des Sicherheitsrates sein könnte. In einem Versuch, die Lage etwas zu entspannen, gab der südafrikanische Kolonialgouverneur in Namibia bekannt, daß 1.200 Mitglieder der Koevoet-Einheiten an ihren Stützpunkten kaserniert werden sollten.

Wie sich inzwischen gezeigt hat, erstreckt sich diese "Kasernierung" auf die Zeit zwischen neun Uhr morgens und fünf Uhr nachmittags. Wie schon seit ihrer Gründung während des Krieges kontrollieren die Koevoet-Einheiten - erneut ausgestattet in ihren alten Uniformen und immer noch bewaffnet - nach Einbruch der Dunkelheit die Straßen in ihren gefürchteten *casspirs*.

Wir danken dem Namibia Support Committee (UK) für alle zusätzlichen Informationen zu diesem Artikel.

ITF-Bildungsarbeit in Asien

August war ein äußerst arbeitsreicher Monat in Asien und dem pazifischen Raum, nicht zuletzt für ITF-Regionalsekretär Mo Hoda, der während seines jüngsten Aufenthalts in der Region auf nicht weniger als vier verschiedenen Seminaren in Taiwan, Hongkong, Malaysia und auf den Philippinen sprach. Hektische Zeiten auch für die Bildungsbeauftragten in der Region, die für Organisation und Durchführung solcher Seminare zuständig sind.

Bei der ersten dieser Bildungsmaßnahmen handelte es sich um ein nationales Transportarbeiterseminar in Taipeh (Taiwan), an dem vom 15. bis zum 18. August vier Arbeitnehmergruppen - Seeleute, Eisenbahner, Hafentarbeiter und Beschäftigte in der Zivilluftfahrt - teilnahmen. Für die Hafentarbeiter und die Beschäftigten in der Zivilluftfahrt, die größtenteils erst vor kurzem gegründet, nicht der ITF angeschlossenen Gewerkschaften angehören, war dies die erste Gelegenheit, an einem ITF-Seminar teilzunehmen.

Die 30, größtenteils jungen und aktiv in der Gewerkschaftsbewegung tätigen Teilnehmer waren mit großem Eifer bei der Sache, insbesondere als über die Anerkennung des Streikrechts diskutiert wurde. Aber vielleicht war dies vorauszusehen in einem Land, in dem Gewerkschaftsrechte nur unter großen Schwierigkeiten erkämpft werden können und Streiks praktisch unbekannt sind.

Das nächste Seminar der Serie in Hongkong am 20. August unterschied sich von den übrigen insofern, als es sich mit nur einem Thema befaßte - berufliche Gesundheit und Sicherheit - und sich an nur eine Berufsgruppe - Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt - wandte.

Drei ITF-Gewerkschaften sowie Vertreter einer nicht der ITF angeschlossenen Organisation der Arbeitnehmer im Luftfrachtdienst nahmen daran teil. Alle Anwesenden waren im Rahmen ihrer Tätigkeiten bereits mit gefährlichen Substanzen in Berührung gekommen, wenn auch manchmal ohne es zu wissen, da Chemikalien und andere gesundheitsgefährdende Materialien häufig mit Nummernkodes gekennzeichnet werden, so daß die Arbeitnehmer nicht erfahren, wie gefährlich die Frachten, die sie umschlagen, wirklich sind.

Sie alle erklärten, daß die Beschäftigten in der Zivilluftfahrt in Hongkong allgemein beunruhigt seien über die gesundheitlichen Konsequenzen kurzer Kontakte mit den zahlreichen gefährlichen Substanzen, die heutzutage per Luftfracht transportiert werden. Auch die möglichen langfristigen Auswirkungen lebenslanger Kontakte mit gefährlichen Gütern im Tran-

sitverkehr war ihnen Anlaß zu echter Sorge.

Die Teilnehmer drängten die ITF, falls notwendig in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen, Möglichkeiten zu prüfen, wie den Beschäftigten in der Zivilluftfahrt möglichst umfassende Informationen über die Gefahren vermittelt werden können, mit denen sie im Rahmen ihrer Arbeit in Berührung kommen können.

Alle Teilnehmer unterstrichen die Bedeutung von Ausbildungslehrgängen in diesem Zusammenhang. Die Regierungen sollten darüber hinaus die Einrichtung von Arbeitsschutzinstituten erwägen, die zum Schutz der Arbeitnehmer generell, unabhängig von dem Wirtschaftsbereich, in dem sie tätig sind, beitragen könnten.

Das dritte Seminar, das am 24. und 25. August im Seeleutezentrum von Manila stattfand, war deswegen bemerkenswert, weil erstmals Seeleute, Eisenbahner, Beschäftigte in der Zivilluftfahrt und Hafentarbeiter von den Philippinen zusammengekommen waren, um über ihre gemeinsamen Probleme zu diskutieren.

Einberufen unter der Schirmherrschaft des Koordinierungsausschusses der philippinischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften und organisiert vom neuen ITF-Bildungsbeauftragten Ernesto Capus, befaßte es sich unter dem Vorsitz des AMOSUP-Präsidenten (und ITF-Vorstandsmitglieds) Greg Oca mit der Rolle der Gewerkschaften bei der Entwicklung der Verkehrswirtschaft auf den Philippinen.

Am ersten Tag hielten führende Persönlichkeiten aus den vier abgedeckten Verkehrsbereichen detaillierte Vorträge über aktuelle Entwicklungen und Tendenzen sowie deren zu erwartende Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in der Zukunft.

Am zweiten Tag arbeiteten die 46 Teilnehmer nach Sektionen getrennt in Arbeitsgruppen weiter und berichteten dem Plenum später über die Ergebnisse ihrer Arbeit.

Bei seiner Rückkehr nach London zeigte sich Hoda zutiefst beeindruckt vom Wissensstand der Gewerkschafter, die sich alle durch detaillierte Kenntnis ihres Verkehrssektors ausgezeichnet hatten. Sie hatten mit zahlreichen geschickten und auf großes Verständnis für die Probleme der Verkehrswirtschaft hindeutenden Fragen zum äußerst hohen Niveau der Diskussionen beigetragen.

Die an dem Seminar teilnehmenden Eisenbahner- und Hafentarbeitergewerkschaften, so Hoda, hatten darüber hinaus Interesse an einem Beitritt zur ITF geäußert - ein deutliches Zeichen dafür, daß sie von

der Veranstaltung beeindruckt waren.

Alles in allem meinte Hoda, das Seminar sei ein großer Erfolg gewesen. Er äußerte die Hoffnung, daß es schließlich zur Gründung einer nationalen Föderation von Transportarbeitergewerkschaften führen werde, die die Transportarbeiter vereinen und ihnen innerhalb der philippinischen Gewerkschaftsbewegung größeres Gehör verschaffen könne.

Kuala Lumpur war schließlich der Tagungsort für das letzte Seminar der Serie, das am 29. und 30. August im Anschluß an eine Sitzung des malaysischen ITF-Rats stattfand, auf der zwei neue Bildungsbeauftragte ernannt worden waren.

An dem Seminar nahmen dreißig Delegierte von der ITF angeschlossenen Gewerkschaften teil, die sich mit einem breiten Spektrum von Themen befaßten.

Die von der malaysischen Regierung mit großem Nachdruck verfolgte Privatisierungs- und Entregulierungspolitik hatte weitreichende Auswirkungen für die Arbeitnehmerschaft nicht zuletzt im Verkehr, und ein entsprechend großer Teil der Zeit wurde während des Seminars der Diskussion über dieses Thema und die Auswirkungen für die organisierten Arbeitnehmer gewidmet.

Die Mitglieder der mächtigen Eisenbahnergewerkschaft RUM sind eine Schlüsselgruppe, die erheblich vom geplanten Verkauf der Eisenbahnen betroffen sein wird, während die Arbeitnehmer im Containerterminal von Port Klang bereits die Konsequenzen der Privatisierung in ihrem Sektor zu spüren bekommen haben.

Weitere von den Teilnehmern angesprochene Themen waren die sozialen Konsequenzen des technologischen Wandels - ein immer wiederkehrendes Thema von großem Interesse für die Arbeitnehmer in der Verkehrswirtschaft - sowie die problematische Frage der Gewerkschaftsrechte in einem Land, dessen Regierung sich erklärtermaßen zum Ziel gesetzt hat, die Gewerkschaftsbewegung an einer Erstarkung und Einigung zu hindern, und nicht selten auch bekannte Gewerkschafter in Haft nimmt.

Der Vorsitzende des malaysischen ITF-Rates, V. David, hatte erst vor kurzem die malaysischen Gefängnisse aus eigener Anschauung kennengelernt. Obwohl er nach seiner Haftentlassung anfänglich praktisch unter Hausarrest gestellt worden war, wurden diese Beschränkungen in der Folge aufgehoben, so daß er eine Schlüsselrolle in dem Seminar einnehmen konnte.

Internationaler Kongreß der Lebensmittelarbeiter

Vom 12. bis zum 16. September 1989 fand in Genf der 21. Kongreß der Internationalen Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL) statt. Mehr als 285 Delegierte von 115 angeschlossenen Gewerkschaften in 54 Ländern setzten die Prioritäten für das Arbeitsprogramm der IUL während der nächsten vier Jahre.

Der Kongreß verabschiedete einstimmig eine Änderung der IUL-Satzungen, die sechs neue, mit Frauen zu besetzende Sitze im 29köpfigen Vorstand der Organisation vorsieht und vorschreibt, daß zumindest die Position eines amtierenden und eines alternierenden Vizepräsidenten mit einer Frau zu füllen ist.

Der Kongreß verurteilte ebenso einstimmig die massive Unterdrückung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in China, bekräftigte seine solidarische Unterstüt-

zung für die Gewerkschaftsdachverbände COSATU und NACTU in Südafrika und stimmte in einer Dringlichkeitsentscheidung für Sofortmaßnahmen zur Verteidigung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Kolumbien, El Salvador und Guatemala. Zu diesem Zweck sind die angeschlossenen Gewerkschaften aufgefordert, Druck auf ihre jeweiligen Regierungen auszuüben. Ferner ist die Entsendung einer IUL-Delegation in diese Länder geplant.

Der Kongreß unterstützte die langjährige IUL-Kampagnen gegen transnationale Gesellschaften, darunter auch gegen das in Besitz der Japan Airlines befindliche Nikko Hotel in Chicago, in deren Rahmen die der ITF angeschlossenen japanischen Gewerkschaften vor kurzem angeboten haben, eine Vermittlerrolle zu überneh-

men, sowie jüngste Schritte zur Koordinierung des Informationsaustausches und gemeinsamer Maßnahmen der angeschlossenen Gewerkschaften mit gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmern beim Unternehmen BAT, wo aufgrund eines feindlichen Übernahmeangebots heute 300.000 Arbeitsplätze auf der ganzen Welt gefährdet sind.

Zum neuen IUL-Präsidenten wurde Lage Andreasson, Präsident der schwedischen Lebensmittelarbeitergewerkschaft und früherer IUL-Vizepräsident, gewählt. Dan Gallin wurde vom Kongreß ohne Gegenstimmen im Amt des Generalsekretärs bestätigt. Die ITF war auf dem Kongreß durch den Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, vertreten.

Gewerkschaftszusammenschluß in Sierra Leone rückt näher

Aktive Mitglieder der Transportarbeitergewerkschaften in Sierra Leone bemühen sich um eine Koordinierung ihrer Tätigkeit im Zusammenhang mit der Erarbeitung einer nationalen Verkehrspolitik sowie den alltäglichen Problemen ihrer Mitglieder. Auf zwei vor kurzem von der ITF organisierten Seminaren hatten sie Gelegenheit zu einem gemeinsamen Erfahrungsaustausch.

Mitglieder der Kraftfahrgewerkschaft von Sierra Leone (SLMDGWU) forderten die Regierung auf einer Sitzung in Kenema im Juli dieses Jahres auf, der Verbesserung der Straßeninfrastruktur des Landes Vorrang einzuräumen und die Bestimmungen über Beförderungstarife und Löhne wieder in Kraft zu setzen.

Die Seminarteilnehmer appellierten an die Behörden, die Verkehrskontrollen im Lande abzuschaffen, die von den Gesetzeshütern "kommerzialisieren" worden sind (d. h. gegen die Zahlung von Schmiergeldern erlaubt die Polizei die Weiterfahrt). Die Teilnehmer bemühten sich darüber hinaus um einen Ausbau der Zusammenarbeit mit ihren liberianischen Kollegen, die ebenfalls während des Seminars vertreten waren, um die Probleme des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Warenschmuggels, der von dem Seminar nachdrücklich verurteilt wurde, in den Griff zu bekommen.

Gewerkschaftliche Vertrauensleute der SLMDGWU, der nationalen Seeleutengewerkschaft sowie der Hafenarbeitergewerkschaft nahmen im gleichen Monat an einem 5tägigen Seminar in Freetown teil. Sie forderten die drei dort vertretenen Gewerkschaften sowie den Gewerkschaftsdachverband von Sierra Leone auf, auf eine Beschleunigung des geplanten Zu-

sammenschlusses der Gewerkschaften im Verkehrssektor hinzuwirken.

Die Teilnehmer begrüßten die Entwicklung der Kollektivverhandlungen innerhalb des dreigliedrigen Rahmens des Programms für die wirtschaftliche Erholung des Landes als Weg zur Schaffung guter Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehung und konstruktive Basis für den wirtschaftli-

chen Fortschritt.

Das Seminar wurde als lobenswerte Initiative angesehen, um die gewerkschaftlichen Vertrauensleute in die Lage zu versetzen, weitreichendere wirtschaftliche und soziale Probleme in Angriff zu nehmen. Die ITF wurde um weitere Unterstützung bei der Organisation ähnlicher Veranstaltungen in der Zukunft gebeten.

NUR und NUS schaffen Voraussetzungen für Zusammenschluß

Die britische Eisenbahngewerkschaft NUR und die Seeleutengewerkschaft NUS konnten sich inzwischen auf die Bedingungen für einen Zusammenschluß der beiden Gewerkschaften einigen. Die NUS, die aufgrund eines Arbeitskonfliktes bei P&O in Dover 1988 erhebliche finanzielle Verluste erlitt, wird nach dem Zusammen-

schluß eine eigenständige Sektion innerhalb der Gewerkschaft bilden. Falls sich die Mitglieder in den für November geplanten Abstimmungen für den Zusammenschluß aussprechen, wird sich die neue, 130.000 Mitglieder starke Gewerkschaft voraussichtlich Anfang nächsten Jahres offiziell konstituieren.

Amtsantritt der Solidarnosc-geführten Regierung in Polen

Der polnische Ministerpräsident Tadeusz Mazowiecki gewann die Zustimmung des polnischen Parlaments für die Bildung einer mehrheitlich aus Mitgliedern der Gewerkschaftsbewegung Solidarnosc bestehenden Regierung. Während die Solidarnosc 12 Ministerämter besetzt, darunter auch die für die Volkswirtschaft entscheidenden Ministerien, behielten die Kommunisten die Kontrolle über vier Ministerien, darunter Verkehr, Verteidigung und das Innenministerium. Die ver-

bleibenden Ämter wurden zwischen der Bauernpartei und der demokratischen Partei, den ehemaligen Verbündeten der kommunistischen Partei, aufgeteilt. Während die von ihr gestellten Minister den Kampf mit der besorgniserregenden Wirtschaftslage Polens aufnehmen, beginnt innerhalb der Solidarnosc eine wichtige Debatte über die Rolle der Gewerkschaftsbewegung und die künftige Aufgabenverteilung zwischen gewerkschaftlicher Tätigkeit und politischer Vertretung.

ITF-Eisenbahnerkonferenz

Vom 19. bis zum 21. September tagte in der attraktiven nordspanischen Küstenstadt Santander die ITF-Sektionskonferenz Eisenbahn.

Gastgeber der Konferenz, an der etwa 130 Delegierte teilnahmen, war die spanische FETT-UGT, die mit viel harter Arbeit hinter den Kulissen für das Gelingen der Konferenz sorgte. Darüber hinaus organisierte die Gewerkschaft ein interessantes und abwechslungsreiches geselliges Programm, das es den Delegierten ermöglichte, auch etwas von der Schönheit der Umgebung kennenzulernen.

Eine Anzahl führender Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens nahmen an der Eröffnungsveranstaltung der dreitägigen Konferenz teil. Bürgermeister Manuel Huerta Castillo begrüßte die Delegierten in Santander. Die sozialistisch geführte Regierung Spaniens zeigt traditionell großes Interesse an der Arbeit der ITF, und Verkehrsminister José Barrionuevo nahm sich trotz seines prall gefüllten Terminkalenders die Zeit, vor den versammelten Delegierten zu sprechen und ihnen die Unterstützung seiner Regierung für eine wachsende Rolle der Bahnen in Europa zuzusichern. Ebenfalls auf der Rednerliste standen Jesus Cabezon Alonso, Europaabgeordneter der Region, sowie die UGT-Funktionäre Emilio Castañeda und Luis Angel Cardin. Victoriano Sánchez, Generalsekretär der Transportarbeiterföderation in der UGT (und ITF-Vorstandsmitglied) begrüßte die Delegierten im Namen der FETT und wünschte ihnen einen erfolgreichen Ablauf der Konferenz. Sánchez leitete auch einen Teil der Konferenz als Vorsitzender, ein Amt, das er sich mit Jimmy Knapp von der britischen NUR und Rudi Schäfer von der GdED (Bundesrepublik Deutschland) teilte.

Die ITF freute sich, zwei führende Vertreter der Eisenbahner in der unabhängigen polnischen Gewerkschaft Solidarnosc, Marek Danowski und Zbigniew Iwaniuk, auf der Konferenz begrüßen zu können. Ihnen bot die Konferenz eine einmalige Gelegenheit, mit Eisenbahnerkollegen aus der ganzen Welt zu sprechen und Erfahrungen auszutauschen und zu vergleichen.

In vielen Ländern wurden die Eisenbahnunternehmen entweder bereits privatisiert oder sind von der Privatisierung bedroht, und dementsprechend sorgte dieses erste Thema auf der Tagesordnung der Konferenz für großes Interesse.

Es ist seit langem Politik der ITF, daß die Bahnen als wesentliche Dienstleistung für die Gemeinschaft unverrückbar dem öffentlichen Sektor angehören müssen. Sie hat daher schon vor einiger Zeit eine Aktionskampagne zur Förderung der zunehmenden Nutzung der Bahnen in Gang gesetzt. Als Teil dieser Aktionskampagne für die Bahn organisiert die ITF im Februar nächsten Jahres in Genf ein internationales Symposium unter dem Motto "Eisenbahnen, Umwelt und Qualität der Verkehrsdienste".

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers informierte die Delegierten über den jüngsten Stand der Vorbereitungen für das Symposium und zählte eine eindrucksvolle Liste führender Persönlichkeiten aus diesem Wirtschaftsbeereich auf, die auf dem Symposium sprechen werden. Er forderte die angeschlossenen Gewerkschaften auf, dieser Veranstaltung ihre Unterstützung zu gewähren und sich unter allen Umständen um eine Teilnahme zu bemühen. Weitere von der Konferenz behandelte Themen waren die Ergebnisse der ITF-Umfrage über die Bemannung von Hochgeschwindigkeitszügen sowie das "Eisenbahn-Info 1986" mit statistischen Informationen über die Entwicklungen bei den Bahnen. Die nächste Ausgabe dieser Informationsbroschüre wird über den Stand der Entwicklung 1988 berichten. Die Delegierten tauschten darüber hinaus Informationen über neue Bahntechnologien aus, die in den einzelnen Ländern eingeführt werden.

Die britischen, französischen und belgischen Eisenbahnergewerkschaften trafen als direkt Betroffene im Rahmen der Konferenz zu Beratungen über die jüngsten Entwicklungen beim Bau des Kanaltunnels zusammen. Hierbei ging es ihnen insbesondere darum, den Schutz der Interessen ihrer Mitglieder in vollem Umfange zu gewährleisten, wenn die Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen den drei Ländern in Betrieb genommen werden. Aufgrund ihrer Diskussionen während der Konferenz vereinbarten die betroffenen Gewerkschaften die Abhaltung regelmäßiger Sitzungen im Vorfeld der Fertigstellung und Inbetriebnahme des Tunnels, um einen systematischen Informationsaustausch zu ermöglichen.

Der dritte Konferenztag war einer Debatte über die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft gewidmet. Mehrere

nicht der ITF angeschlossene Gewerkschaften, die dem Paritätischen EG-Ausschuß für die Eisenbahn angehören, waren zur Teilnahme an dieser Sitzung eingeladen worden. J. H. Rees, ein hochgestellter Beamter im Generaldirektorat VII - Verkehr, erläuterte den Delegierten auf Einladung der ITF die Vorschläge der Kommission für die Bahnen. Dies war die Grundlage einer lebhaften Diskussion, in deren Verlauf die Delegierten nähere Informationen über die Pläne der Kommission für diesen Wirtschaftsbereich forderten.

Die Konferenzteilnehmer verabschiedeten drei Entschlüsse, u. a. eine Entschluß über die Beseitigung von Asbest als Isolationsmaterial an Bahnausrüstungen (vorgelegt von der niederländischen Gewerkschaft Vervoersbond FNV) und zum Kanaltunnel (vorgelegt von der britischen NUR), in der dessen Auswirkung auf die Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsstreckennetzes begrüßt wurde.

Die Konferenz bekräftigte darüber hinaus eine von der südamerikanischen ITF-Eisenbahnerkonferenz im August 1989 in Buenos Aires verabschiedete Entschluß, in der die Mitglieder der Sektion Eisenbahn aufgefordert werden, bei ihren Regierungen auf konzertierte internationale Maßnahmen zur Lösung der Schuldenkrise zu drängen, die verheerende Auswirkungen auf die lateinamerikanische Wirtschaft generell und insbesondere die Eisenbahnen hat und den Arbeitnehmern und ihren Familien unverantwortlich hohe soziale Kosten aufbürdet.

Des weiteren wurden der Konferenz zwei Erklärungen vorgelegt und von ihr verabschiedet: In einer von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) eingebrachten Erklärung wurde der Schutz des Eisenbahnsektors und der Interessen der europäischen Eisenbahner nach Vollendung des Europäischen Binnenmarktes gefordert. Die zweite, von den Eisenbahnergewerkschaften Österreichs, der Schweiz, Luxemburgs und der Bundesrepublik Deutschland vorgelegte Erklärung sprach sich für eine zunehmende Nutzung der Bahn sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr aus, da allein durch eine solche Maßnahme die Verkehrsbelastung der Städte reduziert und das Schwerverkehrsaufkommen auf den überfüllten Autobahnen der Transitländer in den Alpen verringert werden kann.

Südamerikanische Eisenbahnerkonferenz

Vom 15. bis zum 17. August 1989 fand in Buenos Aires auf Einladung der argentinischen Lokführergewerkschaft La Fraternidad eine von der ITF organisierte südamerikanische Eisenbahnerkonferenz statt. Delegierte von Eisenbahnergewerkschaften in Bolivien, Brasilien, Chile und Uruguay sowie natürlich auch Argentinien nahmen daran teil. Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers war ebenfalls anwesend.

Während der vergangenen zwei Jahrzehnte wurden praktisch keine Investitionen in die Eisenbahnen Südamerikas vorgenommen, während gleichzeitig riesige Summen für den Bau teurer Autobahnen ausgegeben wurden, was häufig eine weitere Steigerung der Auslandsverschuldung des betreffenden Landes zur Folge hatte. Die Konferenzteilnehmer stellten fest, daß die Vorzüge der Bahn in den Bereichen Umweltschutz und Sicherheit stets unterbewertet würden, und forderten eine Abkehr von der Politik der Investitionsbeschränkung.

Die Delegierten unterstrichen das bei den Bahnen vorhandene Potential für eine Stimulierung der wirtschaftlichen Entwicklung in den südamerikanischen Ländern, insbesondere da die moderne Technik relativ einfache Lösungen für eines der bisher größten Hindernisse auf dem Weg zu einem integrierten Eisenbahnnetz bieten könne: die von den ausländischen Unternehmen, die die Eisenbahnstrecken ursprünglich verlegten, hinterlassene große Zahl unterschiedlicher Spurbreiten.

Die Konferenzteilnehmer appellierten daher an die Regierungen, die für ein überregionales Eisenbahnnetz erforderlichen fehlenden Verbindungen herzustellen und in jüngster Zeit stillgelegte Strecken wieder zu eröffnen. Darüber hinaus wurde die Forderung nach Teilnahme von Gewerkschaftsvertretern an der Arbeit der für die Überwachung des regionalen Abkommens für den grenzüberschreitenden Verkehr zuständigen Ausschüsse erhoben.

Mit großer Befriedigung nahmen die Delegierten die Rückkehr einer Vielzahl von Ländern zu demokratisch gewählten Zivilregierungen und die schrittweise Wiederherstellung aller Gewerkschaftsrechte zur Kenntnis. Die chilenische Delegation äußerte sich zuversichtlich, daß bei den Präsidentschaftswahlen im Dezember 1989 der Kandidat der demokratischen Bewegung, Patricio Aylwin, als Sieger über den Strohmann Pinochets hervorgehen werde.

Einer der Höhepunkte der Konferenz war ein Lichtbildvortrag des Präsidenten der Panamerikanischen Eisenbahnkongress-Vereinigung, Juan Carlos De Marchi. Er

äußerte sich optimistisch über die Möglichkeit, daß die gegenwärtig in Japan und Europa stattfindende Renaissance der Bahnen auch auf Südamerika übergreifen könne und forderte die Eisenbahnergewerkschaften auf, bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf eine Schärfung des Bewußtseins der Öffentlichkeit hinsichtlich der Vorzüge einer Entwicklung und Moderni-

sierung der Bahnen hinzuwirken.

Der Mangel an Investitionen bei den Bahnen steht im Zusammenhang mit den generellen Problemen der Inflation und der verheerenden Auslandsverschuldung der Region. Die Konferenz ersuchte daher die ITF-Sektion Eisenbahn in ihrer Gesamtheit um Hilfe bei der weiteren Behandlung dieser Fragen.

Brenner-Blockade: ÖTV fordert ausgewogene EG-Verkehrspolitik

Beschränkungen des Straßengüterverkehrs standen im Mittelpunkt einer großen internationalen Protestaktion im September, bei der Tausende von Lkw-Fahrern, größtenteils selbstfahrende Unternehmer, die Grenzübergänge zwischen Italien, Österreich und der Bundesrepublik Deutschland blockierten. Italienische Berufsfahrer, denen sich bald auch Kollegen aus der Bundesrepublik Deutschland anschlossen, demonstrierten gegen Maßnahmen der österreichischen Regierung zur Einschränkung des Lkw-Verkehrs, darunter eine Beschränkung der Zahl der Transitgenehmigungen sowie ein geplantes Nachtfahrverbot für Lastkraftwagen.

Die Protestaktionen wurden nach acht Tagen abgebrochen, nachdem der italienische Verkehrsminister zugesagt hatte, daß er für alle an den Protesten beteiligten Fahrer eine Transitgenehmigung erwirken wolle. Allerdings drohen europäische Transportunternehmer damit, die Proteste wiederaufzunehmen, wenn das Nachtfahrverbot im Dezember in Kraft tritt.

Der Konflikt ist vor den Hintergrund des zunehmenden Drucks von Seiten der Umweltschützer in Österreich zu sehen, die über die durch das hohe Lkw-Aufkommen auf den stark befahrenen Transitstrecken zwischen Italien und der Bundesrepublik Deutschland verursachten Umweltschäden beunruhigt sind. Österreich beschuldigt darüber hinaus die italienische Regierung, die Umsetzung einer schon vor langem geschlossenen Vereinbarung über die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu verzögern. Vertreter der Grünen in Österreich geben der mächtigen Lobby der Fahrzeughersteller und Spediteure in Italien die Schuld an der ständigen Zunahme des Straßenverkehrs.

Anlaßlich dieser Vorfälle veröffentlichte die bundesdeutsche Transportarbeitergewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) eine Erklärung zur Verkehrspolitik im einheitlichen europäischen Binnenmarkt. In der Erklärung wird eine Verquickung von Verkehrs- und

Umweltpolitik gefordert und darauf hingewiesen, daß die im Verkehrsbereich tätigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht nur Mitverursacher, sondern gleichzeitig auch Opfer dieser Schäden sind. Daher sollte die Verkehrspolitik nicht nur auf eine Verringerung der Luftverschmutzung und Lärmbelästigung sowie des Energieverbrauchs ausgerichtet sein, sondern es muß für eine "Humanisierung" der Arbeitsbedingungen, z. B. durch eine Beschränkung der Zahl der Nachtfahrten, gesorgt werden.

Im Gegensatz zum Bundesverkehrsministerium sehen die Gewerkschaft ÖTV und andere Gewerkschaften in verstärkten Investitionen in den Straßenbau keine angemessene Lösung, sondern fordern stattdessen die zunehmende Nutzung der umweltfreundlichen Alternativen des öffentlichen Verkehrs sowie der Binnenschifffahrt und einen Ausbau des kombinierten Verkehrs.

Nach Auffassung der Gewerkschaft ÖTV zeigen die jüngsten Konflikte im Zusammenhang mit dem Lkw-Verkehr erneut, daß die Steuerung von Verkehrsabläufen nicht einfach den Kräften des freien Marktes überlassen werden darf, und daß der Staat auch im europäischen Binnenmarkt eine wichtige ordnende Funktion zu übernehmen hat.

*Presseberichte aus der Bundesrepublik Deutschland brachten einige interessante Details im Zusammenhang mit den Protesten an der österreichischen Grenze an den Tag. Während viele kleinere Spediteure während der Blockade mit verderblicher Fracht im Stau festsäßen und erhebliche Geschäftsverluste hinnehmen mußten und so möglicherweise zu ihrer eigenen Pleite beigetragen haben, leitete der südtiroler Transportunternehmer Eduard Baumgartner, der die Proteste anführte, Berichten zufolge seine eigenen Lkw durch Frankreich um und schickte leere Hänger zur Blockade. Die Gewerkschaft ÖTV distanziert sich nachdrücklich von den Protesten.

Vergnügungsdampfer auf der Themse gesunken - Bewährungsprobe für neue Sicherheitsbehörde

Mehr als fünfzig Menschen kamen ums Leben, als das Vergnügungsschiff *Marchioness* am 20. August auf der Themse in London mit dem 1.880-tdw-Baggerschiff *Bowbelle* zusammenstieß. Die Suche nach der Unfallursache ist eine erste Bewährungsprobe für die neu geschaffene Behörde für die Untersuchung von Schiffsunfällen (MAIB).

Die Einrichtung dieser Behörde war eine Konsequenz aus der Katastrophe von Zeebrugge. Im Anschluß an den Untergang der Kanalfähre war kritisiert worden, daß angeblich unabhängige Untersuchungen ausgerechnet von der Stelle durchgeführt würden, die letztendlich für den Unfall verantwortlich sein könnte - der Schiffsverkehrsverwaltung des Verkehrsministeriums.

Die MAIB ist dem Verkehrsministerium unterstellt, jedoch unabhängig von der Schiffsverkehrsverwaltung. Sie will sich als ebenso eigenständige und unabhängige Instanz etablieren wie die Untersuchungsbehörde für Flugzeugunfälle im Bereich des Luftverkehrs.

Die Untersuchung wird sich mit der Frage auseinandersetzen müssen, wieso zwei Schiffe in einer klaren Nacht bei hellem Mondschein zusammenstoßen konnten, insbesondere da die *Marchioness* für eine an Bord stattfindende Party hell erleuchtet war.

Des weiteren muß untersucht werden, weshalb die *Marchioness* innerhalb von zwei oder drei Minuten sank, so daß den Gästen an Bord keine Zeit zur Flucht blieb. Für die Küstenschifffahrt zugelassene Schiffe müssen sich nach einer schweren Kollision mindestens 30 Minuten lang über Wasser halten können und mit Schotten unterhalb der Wasserlinie ausgerüstet sein,

um einen Wassereintritt zu begrenzen. Es wird davon ausgegangen, daß die *Marchioness* nicht über diese Unterteilung verfügte.

Obwohl sie 149 Passagiere an Bord nehmen durfte, waren für die *Marchioness* lediglich zwei Besatzungsmitglieder vorgeschrieben. Selbst wenn sich das Schiff länger über Wasser gehalten hätte, wäre die Bemannung möglicherweise nicht in der Lage gewesen, alle Passagiere zu evakuieren.

Die wichtigste Frage bleibt jedoch, weshalb der Kapitän der *Bowbelle* das Vergnügungsschiff nicht rechtzeitig gesichtet hatte. Die Brücke der *Bowbelle* befindet sich auf dem hintersten Teil des Schiffes und ist relativ tief in den Schiffsaufbau eingelassen, der an sich schon niedrig ist, damit das Schiff die Brücken am oberen Flußlauf der Themse passieren kann.

Ein Bereich unter dem Bug des Schiffes muß für den Kapitän schwer einzusehen gewesen sein. Man muß sich daher fragen, weshalb am Bug kein Ausguck postiert war.

Mit zunehmendem Verkehrsaufkommen werden Kontrollmaßnahmen für den Flußschiffverkehr zunehmend dringender. Die Zahl der Vergnügungsboote hat sich seit 1984 verdoppelt, und während des Tages verkehren auf der Themse außerdem schnelle Motorkatamarane im Pendlerdienst des Flußbusunternehmens Thames Line. Hinzu kommen Frachtschiffe, die im vergangenen Jahr 7 Mio. Tonnen Fracht auf der Themse bewegten.

Eine umfassende öffentliche Untersuchung wie nach dem Unglück von Zeebrugge ist gegenwärtig nicht geplant, obwohl aufgrund des Gesetzes zur Rege-

lung der Handelsschifffahrt jederzeit ein Untersuchungsausschuß einberufen werden könnte. Eine solche Untersuchung würde über weitreichendere Vollmachten verfügen als eine Untersuchung durch das Verkehrsministerium und könnte sich auch mit anderen Fragen auseinandersetzen, z. B. inwieweit bei spät nachts stattfindenden Parties auf dem Fluß uneingeschränkter Alkoholgenuß gestattet sein sollte und ob die Vergnügungsschiffe auf der Themse der Kontrolle der unabhängigen Arbeitsschutzbehörde unterstellt werden sollten.

Ende August veröffentlichte die MAIB ihren Zwischenbericht über das Unglück, woraufhin neue Sicherheitsmaßnahmen angekündigt wurden. Schiffe mit einer Länge von mehr als 40 Metern, deren Steuerhaus am Heck des Schiffes angeordnet ist, werden in Zukunft bei Fahrten auf der Themse einen Ausguck am Bug aufstellen müssen. Dieser Ausguck wird telefonisch oder über Funk mit dem Steuerhaus in Kontakt stehen und sollte alle gesichteten Hindernisse melden.

Die der ITF angeschlossene britische Gewerkschaft der Offiziere in der Handelsmarine (NUMAST) erarbeitet gegenwärtig eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen für die Schiffsicherheit in Flußmündungsgebieten, die sie dem britischen Verkehrsminister Cecil Parkinson vorlegen will.

Die Gewerkschaft berief eine Reihe von Sitzungen ihrer Mitglieder mit besonderen Erfahrungen in der Schifffahrt in Mündungsgewässern ein. Ziel der Sitzungen ist es, diese speziellen Kenntnisse in Empfehlungen für eine Verbesserung der Sicherheitsverfahren umzusetzen.

KOKURO verteidigt Interessen entlassener Eisenbahner

Bemühungen um eine angemessene Behandlung der durch die Aufspaltung der japanischen Staatsbahnen benachteiligten Eisenbahner beherrschen das Arbeitsprogramm der der ITF angeschlossenen japanischen Nationalen Eisenbahnergewerkschaft KOKURO seit Bekanntgabe der Privatisierungspläne durch die Regierung. Dies zeigte sich erneut auf dem 54. Gewerkschaftstag der Gewerkschaft vom 2. bis zum 4. September in Tokio.

Zwar konnte KOKURO die Wiederein-

stellung zahlreicher entlassener Eisenbahner sichern, doch mußten diese hierfür häufig in die riesigen Ballungszentren von Tokio und Osaka umziehen. Eine noch viel größere Zahl sucht allerdings noch immer in ihren Heimatregionen nach neuer Arbeit, während ehemaliges Betriebspersonal heute zwar weiterhin bei den Eisenbahnen, aber an weniger qualifizierten Arbeitsplätzen beschäftigt ist.

Vor diesem Hintergrund beschloß der diesjährige Gewerkschaftstag der KOKU-

RO, die Anstrengungen der Gewerkschaft im kommenden Jahr auf Bemühungen um Wiederherstellung der normalen Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen bei den Eisenbahnen zu konzentrieren.

In einer Solidaritätsbotschaft an den Gewerkschaftstag der KOKURO gab die ITF ihrer Unterstützung für den Kampf der Gewerkschaft im Interesse der noch immer arbeitslosen ehemaligen Beschäftigten der japanischen Staatsbahnen Ausdruck.

Singapur führt Straßenbenutzungsgebühren ein

Die Regierung von Singapur will demnächst ein Pilotprojekt für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren starten.

Elektronische Autonummernschilder werden Sensoren unter dem Straßenbelag aktivieren, wodurch auf jedem Kilometer Straße in Singapur eine variable Benutzungsgebühr für den Autoverkehr erhoben werden kann. Die Gebühren, die wie alle anderen Kommunalabgaben zu bezahlen sein werden, sollen sich jeweils nach Tageszeit und Stadtgebiet richten. Autofahren in Stadtrandgebieten wird voraussichtlich gebührenfrei bleiben. Im übrigen sollen die Gebühren steigen, je weiter sich das Auto dem verstopften Stadtzentrum nähert. An notorischen Verkehrsengpässen sollen die höchsten Gebühren erhoben werden.

Die Regierung von Singapur berät gegenwärtig mit Computersoftware-Unternehmen über die letzten Einzelheiten des Systems, bevor das Pilotprojekt gestartet wird. Bis Mitte der 90er Jahre soll das System der Straßenbenutzungsgebühren voll in Kraft sein.

Die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren wird von zahlreichen Verkehrs-

analytikern und Befürwortern des öffentlichen Verkehrs als wirksame Maßnahme zur Beschränkung der stetigen Zunahme der Zahl der Privatautos und zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs betrachtet. Ein ähnliches Pilotprojekt wurde vor einigen Jahren in Hongkong eingeführt, jedoch aufgrund des enormen politischen Drucks von seiten der Automobillobby wieder aufgegeben. Eine Reihe nordamerikanischer und europäischer Städte beraten gegenwärtig ebenfalls über derartige Pläne, und zahlreiche Verkehrsbehörden werden das Experiment in Singapur aufmerksam verfolgen.

In Singapur gibt es bereits ein System der Zugangskontrolle für den Autoverkehr in bestimmten Stadtteilen. Dabei wird von Pkw, die während der morgendlichen Spitzenverkehrszeiten ins Stadtzentrum fahren, eine feste Gebühr erhoben. Seit 1975 müssen Autofahrer in der Zeit von 7.30 Uhr bis 10.30 Uhr (ausgenommen sonntags) eine Gebühr von fünf Singapur-Dollar entrichten, um mit dem Auto ins zentral gelegene Geschäftsviertel zu fahren. Von der Gebühr befreit waren lediglich Lkw und Lieferwagen, Busse und mit

vier Insassen besetzte Pkw.

Das System wurde inzwischen auch auf die Stoßzeiten am Nachmittag ausgedehnt und die Gebührenbefreiung für vollbesetzte Pkw und Lkw bzw. Lieferwagen aufgehoben (statt dessen wurde die Gebühr auf 2,- S\$ gesenkt).

Singapur, ein sich rasch entwickelnder und immer wohlhabenderer Stadtstaat, versucht die alljährlich um 10 % steigende Zahl der Privatwagen im Land durch eine Reihe von Maßnahmen zu beschränken. Die Kraftfahrzeugsteuer ist ebenso wie der Benzinpreis und die Parkgebühren sehr hoch (es gibt praktisch keine kostenlosen Parkmöglichkeiten in der Stadt). Der öffentliche Verkehr wurde verstärkt ausgebaut, und ein neues Stadtbahnsystem konnte einen erheblichen Anteil der Pendler von der Straße auf die Schiene locken.

Diese strikten Maßnahmen zur Verkehrskontrolle zeigen offensichtlich Wirkung. Die Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrs im zentral gelegenen Geschäftsviertel beträgt während der Stoßzeiten 32 km/h - mehr als das Doppelte der Durchschnittsgeschwindigkeit in London, Rom oder Paris.

Deutsche Studie untersucht Streßfaktoren in Berufsfahrern

Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz in der Bundesrepublik Deutschland hat eine ausführliche Untersuchung über Krankheiten und Berufsverläufe von Kraftfahrzeugführern des Straßengüterverkehrs veröffentlicht. Die Studie, zu deren Zustandekommen auch die Gewerkschaft ÖTV beigetragen hat, unterstreicht die Bedeutung komplexer beruflicher Belastungskonstellationen, die sie - eher als einzelne Faktoren - als Ursache für arbeitsbedingte Erkrankungen und berufliche Brüche zitiert. Sie befaßt

sich auch mit dem Problem der von den Fahrern zur Streßüberwindung entwickelten persönlichen "Strategien", wie z. B. Rauchen und Tablettenkonsum, die zu zusätzlichen Gesundheitsrisiken führen können. Während die Gewerkschaft ÖTV die Studie als Grundlage für die gezielte Betreuung ihrer Mitglieder im Straßengüterverkehr verwenden will, wird die Bundesanstalt für Arbeitsschutz mit Geldern der europäischen Gemeinschaft die Möglichkeit für eine Verbesserung der Unter-

wegs-Betreuung der Fahrer untersuchen.

Der in deutscher Sprache erschienene Bericht - *Krankheiten und Berufsverläufe von Kraftfahrzeugführern des Straßengüterverkehrs* - kann bei der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Hauptabteilung Güterkraftverkehr, Spedition, Handel, Lagerei, Theodor-Heuss-Straße 2, 7000 Stuttgart 1, Bundesrepublik Deutschland angefordert werden.

REISEBÜROPERSONAL

ITF und IUL: Gemeinsame Vorbereitungen für IAO-Sitzung

Der Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, vertrat die ITF auf einer Sondersitzung der Sektion Hotel- und Verpflegungspersonal der Internationalen Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL), auf der über die Vorbereitungen für die Sitzung des IAO-Ausschusses für das Hotel-, Gaststätten- und Fremdenverkehrsgewerbe im Dezember diesen Jahres diskutiert wurde.

Auf der Sitzung, die am 12. September in Genf stattfand, wurde eine Strategie für

die Ausschusssitzung vorbereitet, die eine erste Gelegenheit bieten wird, über internationale Arbeitsnormen für diesen Sektor zu beraten.

Im Juni nächsten Jahres wird die IAO-Konferenz ausführlich über die Möglichkeit der Erarbeitung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz der Arbeitnehmer im Fremdenverkehrsgewerbe diskutieren, die zu den am schlechtesten bezahlten und am meisten ausgebeuteten Arbeitnehmern der Welt gehören.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Reisebüropersonals sowie des Verpflegungspersonals auf Kreuzfahrtschiffen und in der Zivilluftfahrt wurden aufgefordert, sich um ihre Aufnahme in die Länderdelegationen für die IAO-Sitzung zu bemühen. Die ITF wird die IUL, die sich um die Koordinierung der Arbeitnehmergruppe bemühen wird, durch Entsendung einer eigenen Delegation unterstützen.

Billigflaggenkampagne: Oberstes philippinisches Gericht bestätigt Rechte der Bemannungen

Der Oberste Gerichtshof der Philippinen sprach in einem Urteil am 15. August 18 philippinischen Seeleuten die Auszahlung ihrer Heuern in vollem Umfang zu und verzichtete auf weitere strafrechtliche Maßnahmen gegen sie. Dies war ein wichtiger Erfolg für die Bemühungen um ITF-Heuern für philippinische Seeleute.

Der Konflikt begann im Jahre 1978, als die Seeleute sich an Bord der *Grace River* befanden, die zunächst Vancouver (Kanada) und dann Yokohama (Japan) anlief. Während das Schiff in Vancouver vor Anker lag, konnten die kanadische Transportarbeitergewerkschaft CBRT und die ITF die Reeder erfolgreich dazu bewegen, der Besatzung ITF-Heuern auszuzahlen. Die Bemannung unterstützte diese Forderungen durch das Aufstellen von Plakaten, ohne jedoch die Arbeit niederzulegen, und konnte die Auszahlung von insgesamt rund 98.000 US-Dollar durchsetzen, durch die ihre Heuern auf ITF-Niveau angehoben wurden.

Als das Schiff in Yokohama einlief, wartete allerdings bereits ein Vertreter der philippinischen Seeleutebehörde (NSB -

inzwischen umbenannt in Philippinische Behörde für Auslandsbeschäftigung) auf sie, der der Bemannung einen Vertrag zur Unterzeichnung vorlegte, der in der Folge dahingehend geändert wurde, daß die Seeleute die ihnen zusätzlich ausgezahlten Gelder lediglich treuhänderisch für die Reeder verwalteten. Als das Schiff schließlich nach Manila zurückkehrte, forderten die Reeder ihr Geld zurück. Und als die Besatzungsmitglieder sich weigerten, wurden einige von ihnen wegen Vertragsbruchs und strafrechtlicher Vergehen verklagt.

Die Seeleutebehörde und die Nationale Kommission für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen folgten in den sich anschließenden Verfahren der Auffassung der Reeder, daß die Seeleute gegen ihren Arbeitsvertrag verstoßen hätten, indem sie sich mit Unterstützung einer dritten Partei - der ITF - um Auszahlung zusätzlicher Heuern bemühten. Die Besatzungsmitglieder wurden darüber hinaus für drei Jahre aus dem Seeleuteregister der NSB gestrichen.

Der Oberste Gerichtshof hob diese Ent-



Pompeyo Nolasco, der philippinische Anwalt der Bemannung

scheidung jedoch auf. Der Richter bestätigte, daß die Seeleute mit ihrer Forderung nach ITF-Heuern lediglich ihr Recht auf Redefreiheit in Anspruch genommen hätten und die Änderung ihrer mit der NSB abgeschlossenen Beschäftigungsverträge in Erfüllung dieser Forderung daher zulässig war. Da die zusätzliche Bezahlung rechtmäßig erwirkt worden sei, folge daraus, daß auch die strafrechtlichen Verfahren eingestellt werden sollten, entschied das Oberste Gericht.

Dieses Urteil bestätigt, daß die von der inzwischen unter der Bezeichnung Philippinische Behörde für Auslandsbeschäftigung bekannten Einrichtung vergebenen Beschäftigungsverträge lediglich ein Minimum darstellen, das durch Verhandlungen aufgebessert werden kann, und daß philippinische Bemannungen ein Recht auf Durchführung friedlicher Aktionen zur Durchsetzung solcher Verbesserungen haben. Durch dieses Urteil wird die Einschüchterung philippinischer Seeleute durch Bemannungsagenturen wesentlich erschwert.

Billigflaggenkampagne auf Offshore-Sektor ausgedehnt

Die ITF-Kampagne gegen die Billigflaggenschifffahrt wurde nun auch auf mobile Offshore-Einheiten ausgedehnt.

Der ITF-Kollektivvertrag für Bemannungen auf mobilen Offshore-Schiffseinheiten (MMOU) wurde der Öffentlichkeit am 18. September auf einer Pressekonzferenz in Aberdeen (Schottland) vorgestellt.

Der ITF-Vertrag legt die Mindestarbeitsbedingungen für alle an Bord von Offshore-Einheiten beschäftigten Arbeitnehmer fest. Der Vertrag gilt für die Bemannungen auf Billigflaggen unterstehenden Offshore-Einheiten und dient als Orientierungshilfe für die Aushandlung nationaler Verträge für Offshore-Einheiten unter Nationalflagge.

Die für einen Vollmatrosen geltende Grundheuer beträgt 952 US-Dollar bzw. 1.535 Dollar einschließlich Zusatzleistungen und bezahltem Urlaub auf der Basis ein Tag Arbeit/ein Tag frei. Darüber hinaus sind in dem Vertrag Arbeits- und Ruhezeiten, Bemannungsniveaus, Krankengeld, Sterbegeld im Falle des Todes eines Arbeitnehmers während der Arbeit, Behindertenausgleich, Heim-schaffung und Kündigung des Vertrages geregelt.

Die ITF ist zuversichtlich, daß der Vertrag erfolgreich zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Offshore-Personals weltweit sowie zur Durchsetzung von Mindestnormen beitragen kann. Mit diesem Ziel besteht die staatliche norwegische Ölgesellschaft STATOIL bereits heute darauf, daß jede von dem Unternehmen für den Betrieb im norwegischen Sektor der Nordsee gecharterte Einheit einem für die ITF annehmbaren Vertrag unterstehen muß. Ähnliche Absprachen werden in Verhandlungen zwischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften und anderen großen Ölfirmen angestrebt. Alle diese Entwicklungen stellen für die Arbeitnehmer im Offshore-Sektor einen wichtigen Schritt nach vorne dar.

Schwedische Aktionen gegen NIS-Schiff schaffen Durchbruch

Anschließend an eine Blockade in Göteborg konnte die schwedische Seeleutengewerkschaft SSU mit den schwedischen Reedern der *Dahlskjer*, einem im norwegischen Zweitregister NIS registrierten Schiff, einen Vertrag abschließen. Die Unterzeichnung des Vertrages stellt in den Augen des Präsidenten der Gewerkschaft, Anders Lindström, einen wichtigen Durchbruch dar.

Im NIS sind zahlreiche nicht im Besitz norwegischer Reeder befindliche Schiffe, darunter auch zehn aus Schweden, verzeichnet. Der ITF-Fair-Practices-Ausschuß hatte vor einigen Jahren beschlossen, daß im NIS verzeichnete, aber nicht im Besitz norwegischer Reeder befindliche Schiffe als Billigflaggenschiffe zu behandeln seien. Dieser Beschluß der ITF bedeutet, daß die schwedischen Gewerkschaften die Verhandlungsrechte für die im NIS verzeichneten Schiffe schwedischer Reeder besitzen.

Nachdem bekanntgeworden war, daß das Schiff sich im Besitz der Reederei der Brüder Österdahl in Kalmar befand, ergriff die SSU im März dieses Jahres in Husum Maßnahmen gegen die im NIS registrierte *Dahlskjer*. Als sich die Reeder weigerten, über einen schwedischen Kollektivvertrag zu verhandeln, verhängte die Gewerkschaft eine Blockade gegen das Schiff. Trotzdem gelang es der *Dahlskjer*, heimlich ohne Ladung auszulaufen. Die Gewerkschaft verhandelte in der Folge noch mehrmals mit den Reedern in Göteborg, allerdings ohne Ergebnis.

Die norwegische Transportarbeitergewerkschaft und die norwegischen Seeleutengewerkschaften, die um Unterstützung gebeten wurden, forderten die Behörden daraufhin auf, die *Dahlskjer* aus dem NIS zu streichen. Als die *Dahlskjer* Ende August in Göteborg einlief, wurde sie sofort mit Unterstützung der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft, der Schiffsoffi-

ziersgewerkschaft und der Schiffsingenieursgewerkschaft boykottiert. Nach drei Verhandlungstagen mußten die Reeder klein beigeben und einen schwedischen Kollektivvertrag unterzeichnen. Der Kollektivvertrag für die Hochseeschifffahrt gilt nun für alle Beschäftigten an Bord des Schiffes. Die sieben polnischen Besatzungsmitglieder sind inzwischen der SSU beigetreten.

“Es ist sehr wichtig, nicht nur für uns, sondern auch für Seeleutengewerkschaften in anderen Ländern, daß wir einen Vertrag für die *Dahlskjer* unterzeichnen konnten”, erklärt Anders Lindström. “Es ist sicherlich keine Übertreibung, wenn wir von einem Durchbruch im Kampf gegen Schiffe ausländischer Reeder im NIS oder überhaupt in Zweitregistern sprechen.”

Wir danken Lennart Johnsson (SSU - Schweden) für diesen Beitrag.

Schiff arrestiert - Heuernachzahlung durchgesetzt

Unrecht bleibt Unrecht, egal ob eine große Zahl von Seeleuten betroffen ist oder - wie in diesem Fall - nur zwei Männer die ITF um Hilfe bitten, weil sie um ihre Heuern betrogen wurden.

Für die MS *Sinus*, ein 299-BRT-Küstenschiff, das zuvor unter bundesdeutscher Flagge gefahren war, dann aber unter Bareboat-Charter nach Antigua verchartert wurde, war am 27. August in Norwegen ein ITF-Kollektivvertrag unterzeichnet worden. Es war jedoch bekannt, daß dessen Bestimmungen nicht eingehalten wurden. Ebenso war bekannt, daß die Besatzung erhebliche Heuernachzahlungen fordern konnte.

Als der Schiffsinspektor der britischen Seeleutengewerkschaft NUS, Bryan Allen, also am Abend des 10. September, einem Sonntag, durch einen Anruf von der Besatzung erfuhr, daß das Schiff gerade in Felixstowe eingelaufen war, machte er sich unverzüglich auf den Weg.

Schon sehr früh am nächsten Morgen befand er sich an Bord des Schiffes und sprach mit zwei Decksgewerken aus Ghana über das Geld, das ihnen seit Aufnahme ihres auf sechs Monate begrenzten Beschäftigungsverhältnisses im April noch zustand.

Allen versuchte auch, mit dem Kapitän vernünftig über die Angelegenheit zu reden. Er kam jedoch nicht sehr weit damit. Der Kapitän regte sich furchtbar auf und warf Allen vor, mit mafiaähnlichen Methoden Geld von ihm erpressen zu wollen. Dann wurde die Sitzung abrupt unterbro-

chen, weil der Kapitän Hals über Kopf an Land eilte.

Inzwischen war Allen jedoch klar geworden, daß nur eine Arrestierung des Schiffes den Seeleuten ihr Geld sichern könnte. Also wandte er sich an die ITF-Anwälte und bat sie, die entsprechenden Schritte einzuleiten.

Als er kurz darauf zu dem Schiff zurückkehrte, stellte er fest, daß sich der Kapitän in seiner Kabine eingesperrt hatte, wahrscheinlich, um weiteren Zusammenkünften mit Allen aus dem Weg zu gehen.

Der Nachmittag wurde darauf verwandt, mit den Rechtsvertretern des Unternehmens über die Heuernachforderungen der Besatzung zu diskutieren. Sie erklärten, ohne Anweisungen aus Hamburg keine Zusagen machen zu können. Allen ging also von Bord, nicht ohne den Hinweis, daß er am nächsten Morgen früh wieder zurück sein werde.

Wieder zu Hause, fand Allen eine Nachricht vom Hafenskaplan im Seeleutezentrum von Felixstowe vor, der zufolge der Kapitän im Zentrum gewesen sei und die beiden Besatzungsmitglieder zur Rückkehr zum Schiff aufgefordert habe, anderenfalls werde er für ihre Verhaftung und Ausweisung durch die Einwanderungsbehörden sorgen.

Während Allen noch mit dem Kaplan telefonierte, tauchte der Kapitän tatsächlich in Begleitung eines Beamten der Einwanderungsbehörde sowie mehrerer Polizisten auf, die die Besatzungsmitglieder verhaften wollten. Es gelang Allen jedoch,

mit dem Leiter des Einwanderungsbüros im Hafen zu sprechen, der ihm versicherte, daß seine Behörde nichts weiter unternehmen werde, solange Allen sich verpflichte, ihn stets in vollem Umfang über die weiteren Entwicklungen zu informieren.

Allen besorgte den beiden Seeleuten ein Hotelzimmer für die Nacht und wollte sie am nächsten Tag zu ihrem Schiff zurückbringen. Doch der Kapitän wollte sie nicht an Bord lassen.

Also ging es erst einmal wieder zurück ins Seeleutezentrum zum Essen. Und wer anders sollte dort erscheinen, als zwei Beamte der Einwanderungsbehörde mit Polizei-Eskorte. Nach einem heftigen verbalen Schlagabtausch wurde entschieden, daß die beiden Seeleute zur Befragung auf die Polizeidienststelle gebracht werden sollten.

Unterdessen hatte die *Sinus* die Gelegenheit genutzt, sich heimlich aus dem Hafen davonzumachen. Zum Glück für Allen allerdings hatte sie nicht weit davon entfernt wieder Anker geworfen. Dies war seine letzte Chance, das Schiff zu arrestieren. Er hatte Glück. Wäre die *Sinus* noch unter deutscher Flagge gefahren, hätte er die geplante Arrestierung zwei Wochen vorher ankündigen müssen - was dem Küstenschiff Zeit genug gegeben hätte, sich aus dem Staub zu machen. Da das Schiff aber unter Bareboat-Charter auf das Register von Antigua übertragen worden war, war eine Arrestierung an Ort und Stelle möglich.

Forts. auf Seite 15

Weltweites Seminar für Billigflaggeninspektoren

Billigflaggeninspektoren aus der ganzen Welt kamen vom 4. bis zum 7. September in Eastbourne (Großbritannien) zum weltweiten ITF-Seminar für Billigflaggeninspektoren zusammen.

An der Sitzung, die von nun an alljährlich stattfinden wird, nahmen 42 Inspektoren von 23 Gewerkschaften in 18 Ländern teil.

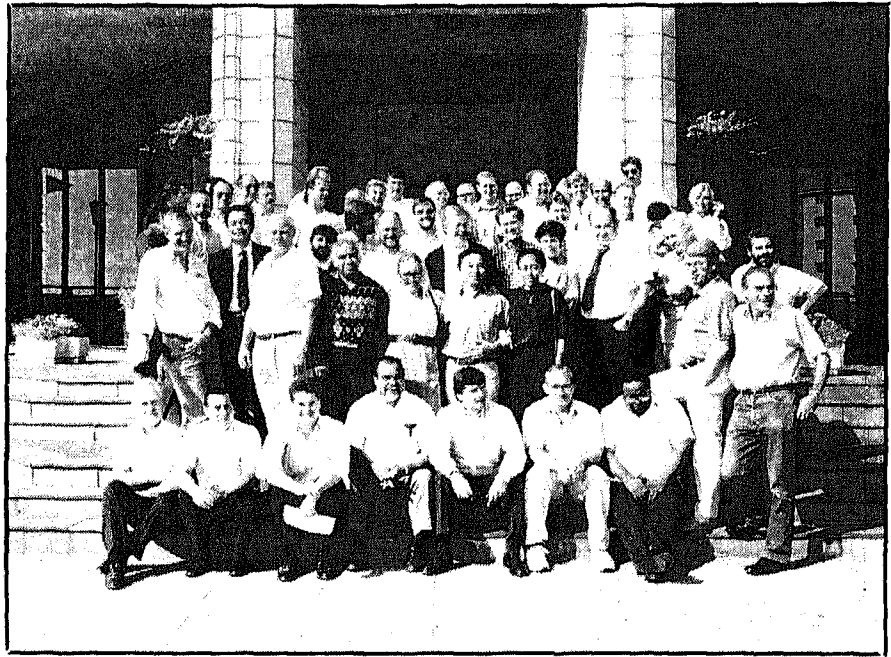
Die Tagesordnung des Seminars war ausgefüllt mit ausführlichen, informativen Beratungen über die konkrete Arbeit im Rahmen der ITF-Kampagne gegen Billigflaggen.

Zu den Diskussionsthemen gehörten Routine-Inspektionen auf Schiffen, die Behandlung von Forderungen, Maßnahmen gegen Schiffe, für die ITF annehmbare Verträge, Computerkommunikation, der Umgang mit der Presse und internationale Schifffahrtsgesetze und Arbeitsnormen.

Eine ganze Reihe von Rechtsberatern aus verschiedenen Teilen der Welt berichtete den Inspektoren über laufende Gerichtsverfahren (und Erfolge wie z. B. im Falle der *Fareast Trader* und der *Grace River*, über die wir an anderer Stelle dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten berichten).

Vom ITF-Sekretariat nahmen neben einer Reihe von Mitarbeitern der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander, der Sekretär der Sonderabteilung der Seeleute, Brian Laughton, sowie der Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung sowie der Hafendarbeitersektion, David Cockroft, teil.

Die Arbeit im Plenum und in den Arbeitsgruppen wurde ergänzt durch informelle Kontakte zwischen den Inspektoren. Viele neue Freundschaften wurden ge-



Die Inspektoren vor dem TGWU-Zentrum in Eastbourne (Großbritannien)

schlossen, und die in den verschiedenen Häfen an allen Enden der Welt tätigen Inspektoren konnten ihre Erfahrungen austauschen und ein stärkeres Gefühl für die gemeinsame Sache und die gegenseitige solidarische Unterstützung in ihrer Arbeit entwickeln.

„Bis zum 3. September waren wir ein über die ganze Welt verstreuter Haufen Leute, und obwohl die meisten von uns wußten, was um sie herum los war und was sie taten, fehlte trotz aller Anstrengungen doch immer ein wesentliches Element - das Gefühl, eine gemeinsame Anstrengung zu unternehmen. Wir haben immer im Nebel

herumgetastet, anstatt gezielt tätig zu werden. Heute können wir sagen, daß wir unsere Schlagkraft gestärkt haben, indem wir unsere ausgestreckten Hände zur Faust geballt haben,“ erklärte John Mansueta von der maltesischen General Workers' Union.

Bei ihrer Abreise hatten viele Teilnehmer das Gefühl, daß die Kampagne einen wichtigen Auftrieb erhalten hatte und, was noch wichtiger ist, daß sich die Lage langsam zum Besseren wendet:

„Vor dem Seminar hatte ich das Gefühl, daß der ITF-Kampagne langsam die Luft

Forts. auf Seite 16

... US \$ 15.000 auf die Hand und Überführung in die Heimat

Forts. von Seite 14

Die erforderlichen Papiere wurden also rasch ausgestellt und das Schiff um 17.30 Uhr arretiert.

Doch damit war es noch immer nicht getan. Unter anderem mußten die Bemannungsmitglieder eidesstattliche Erklärungen abgeben. Außerdem setzte sich Allen mit den Agenten in Verbindung, denen in der Zwischenzeit aufgegeben sein mußte, daß er es ernst meinte. Sie schlugen vor, sich zu treffen. Dem stimmte Allen unverzüglich zu.

Nach einigem Hin und Her unterbreiteten sie ein „letztes“ Angebot in Höhe von 5.000 US-Dollar pro Mann.

Allen machte ihnen unverständlich klar, was er davon hielt. Zwei weitere „Angebote“ wurden unterbreitet, bevor eine endgültige Vereinbarung unterzeichnet wurde, mit der die Probleme der beiden Seeleute gelöst wurden.

Die Vereinbarung sah vor, daß den beiden Seeleuten für die Zeit vom Antritt ihres Beschäftigungsverhältnisses am 10. April bis zum Auslaufen ihrer Verträge am 9. Oktober 1989 ITF-Grundheuern ausgezahlt werden sollten. Darüber hinaus sollte ihnen die ihnen zustehende Überstundenbezahlung in Höhe von 4.571,20 bzw. 5.108,48 US-Dollar sowie Urlaubsgeld und Lebenshaltungskostenzuschuß für die ge-

samte Vertragsdauer von sechs Monaten ausgezahlt werden. Einer der beiden Seeleute erhielt außerdem die noch ausstehenden Heuern für den Monat August - 257,07 US-Dollar. Zusammen konnten sie einen Betrag von 15.000 US-Dollar einstecken. Und auch für ihre Heimkehr nach Afrika wurde gesorgt.

Mit dem Geld sicher in der Tasche sind die beiden Besatzungsmitglieder inzwischen glücklich wieder mit ihren Familien vereint.

Verleumdungen gegen ITF und SSU aufgefliegen

Die Versuche eines gewerkschaftsfeindlichen Anwaltsbüros in Schweden, den Bemühungen der ITF und der schwedischen Seeleutegewerkschaft SSU, Seeleute vor Ausbeutung zu schützen, Hindernisse in den Weg zu stellen, sind kläglich gescheitert. Der Fall der *Navigator* war ein klassisches Beispiel für die betrügerischen Methoden, derer sich die Anwaltskanzlei Claes Palme bei ihrer Arbeit bediente.

Nachdem die schwedischen Gewerkschaften den Reedern der *Navigator*, Radiant Company of Liberia, eine Blockade des Schiffes angedroht hatten, konnte im Dezember 1988 ein ITF-Vertrag für das in Liberia registrierte Schiff unterzeichnet werden. Gleichzeitig wurde den polnischen Besatzungsmitgliedern ein Betrag in Höhe von 425.000 Schwedenkronen (knapp 65.000 US-Dollar) als Heuernachzahlung ausgezahlt.

Nach Ablauf einiger Monate machte sich unter den polnischen Seeleuten angeblich ein Gefühl der Unzufriedenheit mit der SSU breit. Nach Angaben des führenden SSU-Mitgliedes Malte Segerdal war die Ursache dieser "Unzufriedenheit" allerdings bei dem Anwaltsbüro zu suchen. Es hieß, die Polen hätten ihre Heu-

ernachzahlungen nicht erhalten, und die Anwälte, die vorgaben, für die Seeleute tätig zu sein, baten um Übersendung des Geldes an ihr Büro.

Aus den gewerkschaftlichen Unterlagen in Schweden ging aber hervor, daß 17 der 18 Besatzungsmitglieder ihr Geld erhalten hatten, und die Londoner Bank, über die die Zahlungen abgewickelt worden waren, konnte den Nachweis erbringen, daß auch der 18. Seemann ausgezahlt worden war.

Inzwischen wurde die Angelegenheit für das Anwaltsbüro Palme immer peinlicher. Die Mehrzahl der Polen erklärte in einem Schreiben an das mit dem Fall befaßte Gericht in Göteborg, sie hätten niemals Maßnahmen gegen die Gewerkschaften in Erwägung gezogen. Wegen sprachlicher Schwierigkeiten sei ihnen nicht bewußt gewesen, was für ein Dokument ihnen zur Unterschrift vorgelegt wurde. Außerdem habe der Kapitän des Schiffes starken Druck auf sie ausgeübt.

In ihrem Schreiben an das Gericht wiesen die polnischen Seeleute darauf hin, daß das Anwaltsbüro Palme über keinerlei Mandat verfüge, in ihrem Namen gegen die Gewerkschaft aufzutreten, und baten



Malte Segerdal

statt dessen die SSU, sie gegen Palme zu vertreten!

Der Versuch des Anwaltsbüros, einen Verdacht auf die ITF und die SSU zu lenken, ist damit kläglich gescheitert. "Hoffentlich verzichtet das Büro in Zukunft auf Diffamierung und Lügen, wenn es um die Tätigkeit der ITF in Schweden geht," erklärte Malte Segerdal abschließend. "Bei Palme und Konsorten haben wir allerdings nicht viel Hoffnung."

Wir danken Lennart Johnsson (SSU - Schweden) für diesen Beitrag.

Britische Behörde prüft Ursache für Tankerkollision

Nach einem Zusammenstoß zwischen zwei Öltankern vor der Humber-Mündung an der Ostküste Großbritanniens am 17. September kann die neu gegründete Untersuchungsbehörde für Schiffsunfälle im britischen Verkehrsministerium nun ihren Nutzen unter Beweis stellen.

Die Kollision zwischen den beiden Schiffen, der in Liberia registrierten *Phillips Oklahoma* mit einer Ladung von mehr als 50.000 Tonnen Rohöl und der in Malta registrierten *Fiona* mit 46.500 Tonnen schwach schwefelhaltigem Treibstoff-

öl an Bord ereignete sich in den frühen Morgenstunden, während die *Fiona* vor Anker lag. Auf beiden Schiffen brachen Feuer aus, die von den Besatzungsmitgliedern und vom Festland her eingeflogenen Feuerwehrlenten unter Kontrolle gebracht wurden. Abgesehen von einer kleinen Notbesatzung wurden alle Seeleute an Bord der *Phillips Oklahoma* evakuiert. Billigflaggeninspektor Harry Shaw besuchte die Besatzung, um sich davon zu überzeugen, daß zumindest die dringendste Versorgung gesichert sei.

Zwar konnten beide Schiffe geborgen werden, und ein über Bord gegangener Bootsmann wurde von einem britischen Marineschiff aufgenommen, doch flossen aus einem beschädigten Tank der *Phillips Oklahoma* etwa 900 Tonnen Rohöl ins Meer.

Mit Flugzeugen wurden Chemikalien versprüht, die den 25 km breiten Ölteppich nur 5 km vor der Küste auflösen sollten. Die prompten Maßnahmen konnten die direkte Bedrohung der Küste abwenden, doch die Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt der Nordsee werden wesentlich schwerer zu kontrollieren sein.

Die Untersuchungsbehörde für Schiffsunfälle hat nun die Unfallursache zu erforschen. Der Verkehrspolitische Sprecher der Labour-Party, John Prescott, nannte als mögliche Faktoren, die das Sicherheitsrisiko in derartigen Situationen vergrößern können, Verständigungsprobleme an Bord von Billigflaggenshippen mit Besatzungen verschiedener Nationalitäten ebenso wie Sparmaßnahmen der Regierung im Zusammenhang mit Küstenradarstationen.

... Inspektorenseminar

Forts. von Seite 15

ausgeht, und ich war ziemlich frustriert," sagte Edd Morris von der Seafarers' International Union. "Aber ich fahre mit einem viel besseren Gefühl nach Hause und werde auch in Zukunft mein bestes geben."

In ihrer überwiegenden Mehrheit waren

die Reaktionen auf das Seminar positiv. Anregungen, mehr kleine Arbeitsgruppensitzungen zu veranstalten und die Sitzung im nächsten Jahr um einen Tag zu verlängern, wurden vom Stellvertretenden Generalsekretär Selander am Ende der Sitzung begrüßt.

Renaissance für Wisco

Dem Versuch, die Vorherrschaft ausländischer Unternehmen in der Region zu brechen, sollen Pläne für eine Wiederbelebung der regionalen Schifffahrtslinie Wisco dienen, die von den neun Staaten der Karibik gemeinsam betrieben wird. Die regionale Wirtschaftsgemeinschaft Caricom beauftragte vor kurzem eine auf die Seeschifffahrt spezialisierte Beraterfirma mit der Überwachung der Umstrukturierung des Unternehmens. Eine Kapitalbeteiligung privater Firmen an dem Unternehmen auf Minderheitsbasis, möglicherweise auch ausländischer Anleger - ist eine der wichtigsten Optionen, die augenblicklich von den Partnerstaaten geprüft werden. Die "neue" Wisco soll spätestens 1992 ihre Tätigkeit aufnehmen.

Die Mittelmeerinsel Zypern bemüht sich intensiv um neue Tonnage für ihr Register. Anfang diesen Monats fand die erste zypriotische Schifffahrtskonferenz auf der Insel statt. Eine zweite Konferenz ist bereits für 1991 geplant. Wie andere Länder, die sich einen größeren Anteil an der Weltschifffahrt sichern wollen, präsentiert sich die Insel als internationales Schifffahrtszentrum, das in den Worten von Präsident Vassiliou, der die Konferenz eröffnete, eine "fortschrittliche Flagge" bietet, die im Wettbewerb mit den traditionelleren Registern durchaus bestehen kann. Allerdings mußte ein auf dem griechischen Schifffahrtsrecht basierendes neues Gesetz einen Rückschlag hinnehmen; und ein führender zypriotischer Reeder, dessen Schiffe das Rückgrat der zypriotischen Flotte bilden, erklärte, daß viele Reeder vor einer Registrierung noch einmal gründlich nachdenken müßten, falls das bestehende britische Gesetz durch ein anderes ersetzt werden sollte.

Finnland wird möglicherweise demnächst über ein am Modell seines skandinavischen Nachbarlands Dänemark orientiertes Zweitregister verfügen. Eine Regierungskommission wurde mit der Prüfung von Maßnahmen beauftragt, die der steten Abwanderung der Tonnage von der Nationalflagge Einhalt gebieten sollen. Es ist durchaus möglich, daß sie sich den entsprechenden Empfehlungen einer bereits früher eingerichteten Arbeitsgruppe des Verkehrsministeriums anschließen wird, was bedeuten würde, daß dem Parlament bereits im nächsten Frühjahr ein dahinge-

hender Gesetzentwurf vorgelegt werden könnte. Der Umfang der finnischen Handelsflotte sank von einem Höchstwert von 2,5 Mio. Tonnen auf nur 900.000 Tonnen ab. Trotz der inzwischen eingetretenen Konsolidierung warnen die Reeder, daß weitere staatliche Unterstützung erforder-

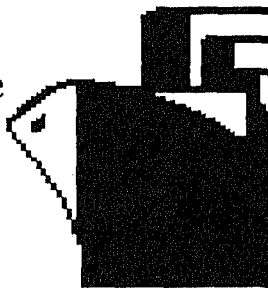
ziersgewerkschaft NUMAST stoßen, die sich bereits - wenn auch leider erfolglos - der Änderung der Vorschriften über die Staatsangehörigkeit rangniedrigerer Offiziere widersetzt hatte.

Die japanische Regierung hat endlich die seit langem überfällige Zusage gegeben, japanischen Seeleuten, die nach Einführung gemischter Bemannungen ihren Arbeitsplatz verlieren, bei der Suche nach Beschäftigung auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen behilflich zu sein. Das Verkehrsministerium möchte gewährleisten, daß dem Wirtschaftsbereich die Fähigkeiten der hochqualifizierten japanischen Seeleute erhalten bleiben und erklärte sich daher bereit, der japanischen Arbeitsvermittlung für Seeleute (SECEJ) die Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, die sie benötigt, um

einen Teil der zusätzlichen Kosten für die Beschäftigung der teureren japanischen Seeleute zu übernehmen. Es wird erwartet, daß es durch diese staatliche Maßnahme möglich wird, 250 freigesetzten japanischen Seeleuten einen Arbeitsplatz auf ausländischen Schiffen zu beschaffen.

Obwohl es noch immer die Liste der Billigflaggenländer anführt, spürt Liberia inzwischen die Konkurrenz des wachsenden Marktes der Zweitregister. Nachdem die größte Billigflagge der Welt bereits in den 80er Jahren einen kontinuierlichen und unaufhaltsamen Rückgang ihrer Tonnage hinnehmen mußte, verlor sie im vergangenen Jahr noch einmal 1,7 Mio. Bruttoregistertonnen. Um die Vormachtstellung der Flagge zurückzugewinnen, beschloß die Regierung, anstelle der bisher auf Neuzugänge zum Register erhobenen Zugangsgeld von 1,20 US-Dollar pro Nettotonne eine pauschale Verwaltungsgebühr von 2.500 Dollar pro Schiff zu erheben. Diese Änderung begünstigt vor allen Dingen Tankschiffreeder, die bei der Neuregistrierung eines VLCC über 100.000 Dollar einsparen können. Auch die Registrierungsgebühren für Kombischiffe und Panamax-Massengutfrachter werden sich durch die Vereinfachung der Gebührenstruktur erheblich verringern.

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



lich ist, um Ausfluggungen in der Zukunft zu verhindern, insbesondere in den bedrängten Bereichen des Ost- und Nordseeverkehrs. Die Regierung hat andere Alternativen allerdings noch nicht ausgeschlossen. Zum Beispiel wird die Möglichkeit einer Doppelregistrierung finnischer Schiffe erwogen, die es unter Bareboat-Charter vercharterten Schiffen erlauben würde, unter ausländischer Flagge und mit ausländischen Bemannungen zu fahren. Der Zuwachs, den die dänische Flagge seit Einführung des DIS verzeichnen konnte - sie verfügt nun über 530 Schiffe mit 7,5 Mio. Tonnen und ein prall gefülltes Auftragsbuch - könnte die Regierung jedoch zugunsten eines Zweitregisters beeinflussen.

Das Register der Isle of Man muß die ersten Rückschläge seit seiner Einrichtung vor vier Jahren hinnehmen. Unternehmen, die das Register verlassen, geben als Grund für ihr Ausweichen auf andere Flaggen die Beschränkungen bei der Einstellung von Offizieren an. Dies weckt die Befürchtung, daß das Register EG-Staatsbürger nicht nur als rangniedrigere Offiziere, sondern auch auf dem Posten ranghöherer Offiziere zulassen könnte. Ein solcher Schritt ist sehr umstritten, da diese Positionen bisher Staatsbürgern Großbritanniens und der Commonwealth-Staaten vorbehalten waren. Alle Maßnahmen, die zu einem Abbau von Arbeitsplätzen für ranghöhere Offiziere führen könnten, werden auf heftigen Widerstand von seiten der britischen Offi-

Weltweites Verbot von Treibnetzen gefordert

Die Staaten im Südpazifik haben angeht, vor den Vereinten Nationen ein weltweites Verbot des Treibnetzeinsatzes zu erwirken.

Während Japan und Korea sich bereit erklärt haben, auf den Einsatz dieser Netze, der als "Raubbau am Meer" bezeichnet wird, zu verzichten oder ihn zumindest erheblich einzuschränken, wächst nun die Beunruhigung über den zunehmenden Einsatz von Treibnetzen im Mittelmeer.

Im Anschluß an den Beschluß Neuseelands, die Treibnetzfisherei in neuseeländischen Küstengewässern zu verbieten und Treibnetzschniffe aus den Häfen des Landes zu verbannen (vergl. ITF-Nachrichten August 1989), bezeichneten die in Kiribati versammelten 15 Mitgliedsstaaten des Südpazifik-Forums (SPF) in einer Erklärung die 30 bis 50 km breiten und bis zu 9 km hohen Monofil-Netze als "willkürliche, unverantwortliche und destruktive Fangmethode".

In der SPF-Erklärung heißt es, die Treibnetz-Fischerei "bedrohe den Bestand der Albacor-Thunfische und damit die wirtschaftlichen Interessen der Mitgliedsländer des Forums."

Die südkoreanische Regierung verpflichtete sich inzwischen in Reaktion auf Eingaben des SPF, auf den Einsatz der Netze zu verzichten. Auch an die beiden anderen Nationen, die in großem Umfang Treibnetzfisherei betreiben - Japan und Taiwan - appellierte das SPF, "die schädliche Treibnetzfisherei unverzüglich einzustellen."

Das SPF beschloß darüber hinaus die Erarbeitung eines für alle Hoheitsgewässer der Mitgliedsstaaten geltenden Übereinkommens, das den Einsatz von Treibnetzen sowie Hafenaufenthalte von Treibnetzfisherei betreibenden Flotten verbieten würde. Die neuseeländische Regierung schlug vor, dieses Übereinkommen auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der UNO-Vollversammlung zu setzen, um nach Möglichkeit ein weltweites Verbot zu erwirken.

Am Dienstag, den 19. September, gaben Regierungsbeamte in Japan bekannt, daß die japanische Treibnetz-Flotte auf ein Drittel ihrer gegenwärtigen Größe reduziert werden solle. Ein völliges Verbot des Treibnetzeinsatzes schlossen sie bis zum Abschluß einer langfristigen Studie über die Auswirkungen der Treibnetzfisherei aus.

Die Regierung Taiwans reagierte bisher noch nicht auf die Forderungen des SPF.

Unterdessen wurde bekannt, daß im Thunfisch- und Schwertfischfang tätige Schiffe aus Italien und Spanien im Mittelmeer ebenfalls Treibnetze einsetzen. Mit ihren bis zu 25 km breiten und 12 km hohen Netzen sind sie für den Tod zahlreicher Wale, Delphine und Schildkröten verantwortlich. Sprecher der Küstenwache erklärten, daß die Treibnetze verheerende Schäden im westlichen Mittelmeer anrichteten.

In diesem Sommer, so ein Sprecher der französischen Küstenwache, habe die Treibnetzfisherei darüber hinaus die Schifffahrt im stark befahrenen Mittelmeer beeinträchtigt. Schiffe hätten große Umwege in Kauf nehmen müssen, während Außenbootmotoren und kleinere Schiffe, die sich in den oft schlecht gekennzeichneten Netzen verfangen hätten, beschädigt worden seien.

Französische Wissenschaftler erklärten, daß in den vergangenen zwei Jahren mehr als 200 tote Wale und Delphine mit von Netzen herrührenden Narben und einge-

senen Flossen aufgefunden worden seien. An der italienischen und französischen Küste wurden zahlreiche abgerissene Flossen und Schwänze angeschwemmt.

"Dies ist bloß die Spitze des Eisberges," erklärte Giuseppe Notarbartolo (einer von mehreren Meereszoologen, die in Italien angeschwemmte tote Tiere und Körperteile von Tieren beobachten) gegenüber der Zeitung International Herald Tribune, "denn wir können nur die Tiere zählen, die nicht auf den Meeresgrund absinken."

Europäische Wissenschaftler sehen im Einsatz von Treibnetzen eine zusätzliche Bedrohung des sensiblen ökologischen Gleichgewichts im Meer, das bereits durch starke Besiedlung der Küsten, Umweltverschmutzung und schrumpfende Fischbestände gefährdet ist.

Notarbartolo und andere Wissenschaftler forderten auf einer Sitzung in Rom im August dieses Jahres ein Verbot der Treibnetzfisherei innerhalb der Europäischen Gemeinschaft.

Schiffssicherheit dringend verbesserungsbedürftig

Alle zuständigen internationalen Organisationen, nationalen Regierungen und die Fischereiwirtschaft selbst sollten der Verbesserung von Sicherheit und Arbeitsbedingungen an Bord von Fangschiffen größte Aufmerksamkeit schenken. Dies war die wichtigste Schlußfolgerung des internationalen Symposiums über Sicherheit und Arbeitsbedingungen an Bord von Fangschiffen, das auf Einladung der Universität von Quebec vom 22. bis zum 25. August in Rimouski (Kanada) stattfand.

An der gemeinsam von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) organisierten Konferenz nahmen mehr als 300 Delegierte teil. Das Symposium gab Arbeitsschutzexperten im Bereich der Fischereiwirtschaft und Wissenschaftlern eine Gelegenheit zum Gedanken- und Erfahrungsaustausch mit Vertretern der Beschäftigten in der Fischerei.

Das Symposium befaßte sich mit vier Hauptthemen: Schiffsunfälle und Unfälle an Bord von Fangschiffen; Sicherheit auf Fangschiffen sowie Such- und Rettungsaktionen; technische Neuerungen und Verbesserung der Lebens- und Arbeits-

bedingungen an Bord sowie die Ausbildung von Fischern in Fragen des Arbeitsschutzes an Bord.

Neben der Forderung nach größerer Sicherheit und Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord von Fangschiffen verabschiedete das Symposium ferner einen Appell an Regierungen und internationale Organisationen, sich dringend mit folgenden Fragen zu befassen:

Erstellung von Statistiken über Schiffsunfälle und Unfälle an Bord von Fangschiffen; allgemeine Sicherheit von Fangschiffen, medizinische Forschung und Effektivität der Such- und Rettungseinrichtungen; Beitrag neuer Technologien zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Fangschiffen sowie Fischerausbildung und Schaffung eines größeren Bewußtseins hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit an Bord von Fangschiffen.

Die ITF war auf der Sitzung durch Mark Dickinson (Seeleute- und Fischersektion) vertreten. Ein ausführlicherer Bericht von der Konferenz wird zu einem späteren Zeitpunkt in der ersten Ausgabe des ITF-Fischerbulletins veröffentlicht werden.

Eastern: So viele Streikposten gab's noch nie!

Am 4. September - dem Tag der Arbeit - waren die streikenden Piloten bei Eastern endlich am Ende ihres 3.000 Meilen (etwa 4.500 km) langen "Marsches für Gerechtigkeit" angelangt, der den gewerkschaftlichen Kampf gegen Lorenzo in einer Weise versinnbildlichte, die man so schnell nicht vergessen wird.

Der Marsch, der als "längste Streikpostenkette der amerikanischen Geschichte" bezeichnet wurde, begann am 12. August mit einer Kundgebung vor dem Hauptsitz von Eastern in Miami, auf der ALPA-Präsident Hank Duffy sprach.

Der lange Marsch führte die Piloten von der glühenden Sommerhitze in Florida entlang der Ostküste der USA durch 13 Bundesstaaten bis nach New York City, wo sie wie geplant genau rechtzeitig eintrafen, um sich an die Spitze des Demonstrationszuges zum Tag der Arbeit zu setzen.

Die 3.000 Meilen des Marsches entsprachen mehr oder weniger einer Meile für jeden Piloten, der während des Streiks - der übrigens am Tag der Arbeit genau sechs Monate alt war - Streikposten gestanden hatte.

Jeder der Piloten legte mindestens eine Meile (1,6 km) zurück, bevor er das symbolische Kennzeichen des Streikpostens einem Kollegen übergab. Der Marsch wurde ohne Pause rund um die Uhr fortgesetzt.

Wie Hank Duffy sehr zutreffend bemerkte, war die Tatsache, daß die streikenden Piloten lieber 3.000 Meilen zu Fuß zurücklegten, als auf einem von Lorenzos Flugzeugen zu arbeiten, ein beredtes Zeugnis ihrer Entschlossenheit, für "Gerechtigkeit bei Eastern" zu sorgen.

In einer Ansprache vor dem Abmarsch der Streikenden gab Duffy seiner Überzeugung Ausdruck, daß die Bürger der USA sich die echten Eastern Airlines als stolze, rentable und einen umfassenden Service anbietende Fluggesellschaft zurückwünschten.

Die Öffentlichkeit gab diese Botschaft laut und deutlich an die Marschierenden weiter. Anfeuerungsrufe von Passanten waren an der Tagesordnung, Autofahrer gaben hupend ihrer Unterstützung Ausdruck, und die Trucker übermittelten per CB-Funk Solidaritätsbotschaften an das mobile Hauptquartier der wandernden Streikposten.

Mitglieder der beiden anderen streikenden Gewerkschaften bei Eastern - Mechaniker und Flugbegleiter - sowie andere dem Dachverband AFL-CIO angeschlossene Gewerkschafter kamen zu den Mas-

senkundgebungen, die in einer Reihe von Städten entlang der Marschrouten abgehalten wurden, und feuerten die Wanderer an.

Auf halber Strecke, in Richmond/Virginia, wo eine Großkundgebung mit AFL-CIO-Präsident Lane Kirkland und Hank Duffy von der Pilotengewerkschaft abgehalten wurde, standen die streikenden Piloten Schulter an Schulter mit den streikenden Arbeitern in den Kohlebergwerken des Bundesstaates, die ebenfalls einen langen Kampf gegen einen gewinnsüchtigen Arbeitgeber ausfechteten.

Glücklich in New York angelangt, war zwar der Marsch vorbei, doch die Arbeit noch lange nicht getan. Nach einem kurzen Aufenthalt anlässlich der traditionellen Demonstration zum Tag der Arbeit und der Ansprachen verschiedener führender Persönlichkeiten aus der Gewerkschaftsbewegung ging es schnurstraks weiter zu einer Autoparade, die sie zum Sitz der Regierung nach Washington brachte, wo zwei Tage später eine gewerkschaftsübergreifende Kundgebung auf den Stufen des Kapitols stattfand.

Während der Marsch in dramatischer Weise die Entschlossenheit aller jener demonstrierte, die an dem Streik gegen Frank Lorenzos Taktik der Veräußerung des Unternehmensvermögens von Eastern beteiligt sind, gehen hinter den Kulissen die weniger publikumswirksamen Bemühungen um eine für die organisierten Arbeitnehmer gerechte Lösung des Konflikts wie gewohnt weiter.

Die streikenden Gewerkschaften setzen mit Unterstützung des AFL-CIO ihre Bemühungen fort, Präsident Bush zur Einberufung eines Dringlichkeitsausschusses zu bewegen, der in dem Konflikt vermitteln kann, und einen neutralen Treuhänder zu ernennen, der den Verkauf der Vermögenswerte von Eastern verhindert. Die Öffentlichkeit ist unterdessen aufgefordert, bis zur Beilegung des Konflikts nicht mit Eastern oder Continental zu fliegen.

Die Gewerkschaften bei Eastern sagten ferner vor einem Unterausschuß des Repräsentantenhauses für den Luftverkehr aus, der sich um die Einsetzung einer Untersuchungskommission durch das Verkehrsministerium bemüht, die die von Eastern vorgelegten Betriebspläne auf ihre Erfolgsaussichten prüfen soll.

Die Gewerkschaften fordern außerdem eine Änderung des Bundesluftfahrtgesetzes, das die Veräußerung von Vermögenswerten wie bei Eastern verbieten würde.

Notleidende Streikende erhalten Unterstützung aus einem Streikfonds, in den

Gewerkschaften und ihre Mitglieder über 1,6 Mio. US-Dollar eingezahlt haben - schon der Umfang dieses Streikfonds verdeutlicht, wie stark die Ablehnung Frank Lorenzos und der von ihm bei Eastern angewandten Taktiken innerhalb der Gewerkschaftsbewegung ist.

Während in den USA die Unterstützung für den Streik außer Frage steht, ist der AFL-CIO bitter enttäuscht darüber, daß der Vorsitzende der skandinavischen Fluggesellschaft SAS, Jan Carlzon, dessen Unternehmen einen 10%igen Aktienanteil an Texas Air hält und über eine Kooperationsvereinbarung mit Continental verfügt, bisher nicht eindeutig Stellung bezogen hat.

Lane Kirkland erklärte in einem Schreiben an den SAS-Vorsitzenden, daß er durch seine abwartende Haltung in dem Streik den Interessen der Gewerkschaften bei Eastern entgegenarbeite und die Regierungen von Schweden, Norwegen und Dänemark, die zusammen 50 % der SAS-Aktien besitzen, sich ebenfalls "indirekt durch ihre Duldung an gewerkschaftsfeindlichen, arbeitnehmerfeindlichen und bevölkerungsfeindlichen Machenschaften beteiligen, die sie in ihren eigenen Ländern nicht hinnehmen würden."

Jüngsten Berichten zufolge ist Lorenzo bereit, einen Minderheitsanteil oder auch die kontrollierende Mehrheit an Continental zu verkaufen. Angeblich sollen bereits Gespräche mit interessierten Parteien stattgefunden haben. Dabei handelt es sich, so die generelle Meinung, um SAS und einen nicht genannten Partner. Der ITF angeschlossene Gewerkschaften bei SAS versuchen unterdessen hinter den Kulissen auf Carlzon einzuwirken, um ihn zu einem direkten Eingreifen zur Lösung des Konflikts zu bewegen.

Sechs Monate nach Beginn des Streiks ist die Lage sicherlich nicht einfach. Doch, wie der IAM-Vorsitzende Ben Sharman seiner Ansprache auf der Kundgebung zum Tag der Arbeit in New York deutlich machte: "Unser Kampf gegen Lorenzo ist noch nicht vorbei ... Der Streik geht weiter, der Boykott geht weiter, alles geht weiter bis die Gerechtigkeit siegt! ... Wir müssen, wir können und wir werden bis zum Ende weitermachen!"

*Zum Zeitpunkt der Drucklegung der ITF-Nachrichten befaßte sich das Konkursgericht gerade mit den Umständen beim Aufkauf Easterns durch Lorenzo - falls es, wie von den Gewerkschaften erwartet, dabei einen Verstoß gegen die Spielregeln entdeckt, wird sich Lorenzo erneut in Schwierigkeiten befinden.

Australische Piloten stellen Lohnvereinbarung in Frage

Seit Ende August brachte ein von der Australischen Vereinigung der Flugpiloten (AFAP) ausgelöstes Arbeitskonflikt im Zusammenhang mit einer 29%igen Lohnforderung praktisch den gesamten Binnenflugverkehr in Australien zum Erliegen. Die Vereinigung, die weder der ITF noch dem australischen Gewerkschaftsdachverband ACTU angehört, steht damit nicht nur in direktem Konflikt mit den Arbeitgebern, sondern auch mit dem ACTU und der Labour-Regierung, deren Vereinbarung über eine Begrenzung von Lohnabschlüssen auf 6 % durch die Aktion der Piloten bedroht ist.

Die Piloten, die für sich als hochqualifizierte Fachleute Sonderbehandlung beanspruchen, führten anfänglich eine Reihe von Schwerpunktstreiks durch und gingen dann dazu über, lediglich von 9 bis 17 Uhr zu arbeiten. Die Regierung und Arbeitgeber drohten daraufhin gerichtliche Schritte an, und die Kommission für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen forderte sie ultimativ auf, bis spätestens 21. August die Arbeit wiederaufzunehmen.

Nachdem das Ultimatum unbeachtet abgelaufen war, hob die Kommission die Kollektivverträge der Piloten auf, wodurch sie der AFAP offiziell die Anerkennung entzog. Als die Fluggesellschaft mit der Entlassung einzelner Piloten begann, reichten alle 1.650 Piloten gleichzeitig ihre Kündigung ein. Seither müssen die Fluggesellschaften Verluste in Höhe von etwa 20 Mio. australischen Dollar (£ 9,8 Mio.) in der Woche hinnehmen. Da Touristen größtenteils mit Multistopp-Tickets nach Australien reisen, wurde auch die Fremdenverkehrswirtschaft erheblich beeinträchtigt.

Während Premierminister Bob Hawke die Piloten offen angriff - er bezeichnete ihre Gehälter als teilweise "obszön" - versucht der Gewerkschaftsdachverband eine kalte Aussperrung von Kabinen- und Bodenpersonal in Folge des Streiks zu verhindern.

Vierzehn internationale Fluggesellschaften ebenso wie Luftwaffe und Marine stellen Flugzeuge zur Verfügung, um den Streik zu brechen. Die Piloten bei Qantas allerdings wollen sich nicht in den Konflikt hineinziehen lassen. Mitglieder der der ITF angeschlossenen Australischen Vereinigung der Flugbegleiter lehnten in einer Abstimmung die Bemannung von gecharterten Maschinen ab, nachdem das Management sich geweigert hatte, die Verteilung der Arbeit auf der Grundlage eines Schichtplans zu genehmigen.

Die Binnenfluggesellschaften suchen unterdessen in Stellenanzeigen nach neuen Piloten und eine der beiden großen Gesell-

schaften, Ansett Airlines - die sich in gemeinsamem Besitz von TNT und Rupert Murdochs News Corporation befindet - erklärte, einige Piloten unter neuen Verträgen zur Rückkehr an die Arbeit bewegt zu haben. Hawke drängte alle Piloten, die ihre Kündigung eingereicht hatten, in einem persönlichen Schreiben vom 15. September, individuelle Arbeitsverträge mit den Fluggesellschaften abzuschließen.

Die Piloten befürchten nun, daß bis zu 30 % der Arbeitsplätze abgebaut werden könnten, falls es den Fluggesellschaften gelingt, den an die Arbeit zurückkehrenden Piloten neue Produktivitätsanforderungen aufzuerlegen. Um die Vertretung der Piloten bei Kollektivverhandlungen zu sichern, beantragte die der ITF angeschlos-

sene Transport Workers' Union of Australia bei der Kommission für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen eine Erlaubnis zu Verhandlungen im Namen der Piloten.

Rechtsgerichtete Politiker versuchen den Arbeitskonflikt zu Angriffen auf die Regierung und das zentralisierte System der Lohnfestsetzung in Australien zu nutzen. Angesichts der von der Regierung geplanten Entregulierung des Luftverkehrs zeigen sich einige Gewerkschaften, obwohl sie den Standpunkt der AFAP nicht unterstützen, beunruhigt über das zwischen Regierung und Arbeitgebern herrschende stillschweigende Einverständnis über den Einsatz konfliktträchtiger Streikbrechertaktiken.

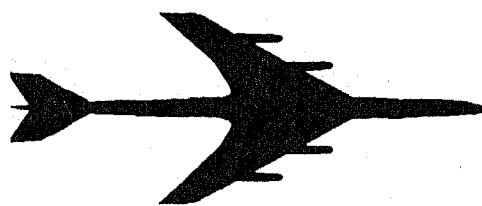
ITF-Überblick über Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals

Der internationale ITF-Überblick über die Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals wurde vor kurzem veröffentlicht. Er kann - in englischer Sprache - auf Anfrage vom Sekretariat bezogen werden.

Der in einem neuen Format veröffentlichte Überblick stützt sich auf Informationen über 24 Fluggesellschaften, die von 19 Gewerkschaften aus 18 Ländern zur Verfügung gestellt wurden. Ähnliche Studien wurden bereits 1984 und 1986 durchgeführt. Behandelt werden in dem Überblick Themen wie Bezahlung, Besatzungsstärke, Dienstzeiten, Ausbildung und Lizenzierung des Kabinenpersonals, Ruheeinrichtungen für die Bemannung während des Fluges, Jahresurlaub, Krankenurlaub und -geld, Sonderbestimmungen für das weibliche Kabinenpersonal, Ruhestands- und andere Zusatzleistungen und den Transport von und zum Flughafen.

ITF

International Transport Workers' Federation



International Survey on
Cabin Crews' Working Conditions
— 1989 —

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

Reaktion der Europäischen Gewerkschaften auf Liberalisierungspläne

Die europäische Luftverkehrswirtschaft ist der vollen Entregulierung wieder einen Schritt näher gerückt. Am 19. Juli gab die Europäische Kommission ihre Vorschläge für die "zweite Welle" von Liberalisierungsmaßnahmen bekannt (vergl. ITF-Nachrichten Juli 1989).

Das Paket umfaßt Vorschläge für eine Liberalisierung der Flugtarife, die Änderung der Kapazitätsaufteilungsquote auf 75 : 25, verbesserten Marktzugang, Mehrfachbenennung von Fluggesellschaften für

Strecken sowie eine Ausweitung der Rechte unter der "Fünften Freiheit" und der Kabotage.

Es bleibt abzuwarten, ob die europäische Luftverkehrswirtschaft den Übeln der Entregulierung nach amerikanischem Muster - Marktbeherrschung durch Monopole, Absenkung der Sicherheitsnormen und Arbeitsbedingungen sowie geringere Auswahlmöglichkeiten für die Fluggäste - entgegen kann.

Clive Iddon vom gewerkschaftlichen

Verkehrsausschuß in der Europäischen Gemeinschaft ("Brüsseler Ausschuß") trug dem Präsidenten des Ministerrats, Michel Delebarre, in einem Schreiben die Antwort der europäischen Transportarbeitergewerkschaften auf die Kommissionsvorschläge vor.

In seinem Schreiben unterstrich er die Tatsache, daß die Entregulierungsvorschläge letztendlich "zu einer erheblichen Zunahme der Kapazität zu einem Zeitpunkt führen wird, zu dem die gesamte Infrastruktur bereits bis an die Grenzen überlastet ist."

Zentrale Sorge der Gewerkschaften ist vor allem, daß die Kommission weitreichende Veränderungen vorschlägt, ohne sich zuvor über deren Auswirkungen auf die Sicherheit Gedanken zu machen.

Da es an neu gebauten Maschinen mangelt, werden die erforderlichen zusätzlichen Kapazitäten von einer alternierenden Flugzeugflotte bereitgestellt werden müssen. Einige Flugzeuge haben aber bereits heute ihre vorgesehene Altersgrenze überschritten.

Schon heute ist der Luftraum über Europa stark überlastet, und das in 22 verschiedene Kontrollsysteme aufgeteilte Flugsicherungssystem wird von 42 Kontrollzentren überwacht, die nur durch ein primitives Kommunikationsnetz untereinander verbunden ist.

Auch die Flughäfen sind überlastet, sowohl am Boden wie auch im Anflugbereich, was für die Fluglotsen ebenso wie das fliegende Personal zu großer Störlastung führt.

Nur durch 100 % zuverlässige Wartungs- und Notfallverfahren, Boden-Luft-Kommunikation und Kommunikation zwischen den verschiedenen Flugsicherungssektoren können Unfälle verhindert werden. Ein ausreichender Personalbestand mit angemessener Ausbildung und gemeinsamen Normen ist dringend erforderlich, um diese Ziele zu erreichen. Unverzichtbar sind auch umfassende Konsultationen über die verfügbare Infrastruktur vor einer Umsetzung des Liberalisierungspakets. Sicherheitsnormen und Arbeitsbedingungen müssen harmonisiert werden.

Vor allem aber fordert Clive Iddon in seinem Schreiben die Einrichtung eines Paritätischen Ausschusses für den Luftverkehr, der vor jedem weiteren Schritt in Richtung auf eine Entregulierung umfassend konsultiert werden mußte.

Der Sekretär der ITF-Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, wird den Brüsseler Ausschuß am 6. Oktober auf einer Sitzung mit M. Delebarre vertreten, auf der er dem Minister den Standpunkt der europäischen Luftverkehrsgewerkschaften vortragen wird.

Streik des Kabinenpersonals bei TAP

Die der ITF angeschlossene portugiesische Gewerkschaft des fliegenden Personals in der Zivilluftfahrt (SNPVAC) rief ihre Mitglieder im Rahmen eines Arbeitskonflikts bei TAP Air Portugal im Zusammenhang mit Lohnverhandlungen, Verstößen gegen die Ruhezeitvorschriften des Kabinenpersonals und der Beschäftigung von Zeitarbeitskräften am 16., 21., 23. und 24. September zum Streik auf.

Das portugiesische Kabinenpersonal mußte während der vergangenen zwei Jahre zusehen, wie seine realen Einkommen um 13 % zurückgingen. Die Gewerkschaft fordert eine sofortige Lohnerhöhung um 8%, um dieser Entwicklung entgegenzusteuern.

TAP setzt sich auch über mehrere Bestimmungen des von der SNPVAC ausgehandelten Kollektivvertrages hinweg. Das Kabinenpersonal hat nach Rückkehr an den Heimatstandort Lissabon oder wenn bei einem Flug 60 Längengrade überquert werden, Anspruch auf eine 48stündige Ruhezeit. Dieser Anspruch wurde von der portugiesischen Zivilluftfahrtbehörde bestätigt. TAP verweigert dem Kabinenpersonal diese Ruhezeit jedoch noch immer.

Kern des Arbeitskonflikts ist jedoch die Beschäftigung von Zeitarbeitskräften (vergl. ITF-Nachrichten August 1989). Die SNPVAC ist sich dessen bewußt, daß die Fluggesellschaft während der Hochsaison im Sommer Zeitarbeitskräfte einstellen muß. Sie konnte jedoch eine Klausel im Kollektivvertrag aushandeln, die den Einsatz von Zeitarbeitskräften auf solchen Arbeitsplätzen verbietet, die ansonsten mit festangestelltem Personal besetzt werden müßten.

Auch über diese Vertragsklausel setzt sich TAP hinweg. Selbst in den Wintermonaten beschäftigt das Unternehmen in der Regel 140 Zeitarbeitskräfte - das sind 140 Stellen, für die festangestellte Mitarbeiter eingestellt werden sollten.

Das Unternehmen verstößt darüber hinaus gegen das portugiesische Gesetz, aufgrund dessen Arbeitnehmern, die über

zwei Jahre lang auf der Basis von Zeitverträgen beschäftigt wurden, ein festes Arbeitsverhältnis angeboten werden muß. TAP umgeht diese Vorschrift, indem es die Zeitarbeitskräfte auf der Grundlage mehrerer 6-Monats-Verträge beschäftigt. Kurz vor Ablauf der zwei Jahre werden sie dann freigesetzt. Üblicherweise wird ihnen nach sechs Monaten die Wiedereinstellung angeboten, doch verlieren sie damit jeden Anspruch auf Leistungen, die sich nach der Dauer der Betriebszugehörigkeit berechnen.

Diese Arbeitnehmer sehen sich in gleicher Weise benachteiligt wie fast alle Zeitarbeitskräfte. TAP zahlt ihnen zudem 20 % weniger als den festangestellten Mitarbeitern. Die SNPVAC fordert die Festanstellung von mindestens 200 neuen Mitarbeitern.

Der erste Streik am 16. September fand breite Unterstützung. Mindestens 27 Flüge innerhalb Europas mußten abgesagt werden, andere wurden während der ersten zwölf Stunden ohne die volle Besatzung angeboten.

TAP versuchte, Kabinenpersonal von *Air Atlantis* abzuwerben und anstelle ihres eigenen, streikenden Personals einzusetzen. Auch dies ist ein Verstoß gegen das portugiesische Gesetz, nach dem ein Arbeitgeber "während eines Streiks die streikenden Arbeitnehmer nicht durch Personen ersetzen kann, die zum Zeitpunkt, zu dem der Streik erklärt wurde, nicht in dem Unternehmen tätig waren."

Folgende Fluggesellschaften boten im Auftrag von TAP Flüge an: *Birgn, Air France, Aerolloyd, Swissair, Unifly, Martinair, Olympic Airways, Minerve* und *MEA*.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis forderte den Vorsitzenden von TAP und den portugiesischen Arbeits- und Sozialminister in Fernschreiben zum Eingreifen in diesen Arbeitskonflikt auf, um ihn zu einem akzeptablen Abschluß zu bringen, und bat die angeschlossenen ITF-Gewerkschaften erforderlichenfalls um solidarische Unterstützung.

Fluggesellschaften treffen mehr Kooperationsvereinbarungen

Der September war auf beiden Seiten des Atlantik ein ereignisreicher Monat: **Luft-hansa** und **Air France** - Europas Nummer zwei bzw. drei im Luftverkehr - gaben Einzelheiten einer umfassenden Kooperationsvereinbarung bekannt, und **British Airways** legte gemeinsam mit den Arbeitnehmern und dem Management bei **United** ein Übernahmeangebot für den zweitgrößten US-Carrier in Höhe von 6,75 Mrd. US-Dollar vor.

Das wichtigere der beiden Ereignisse ist zweifellos der Verkauf von **United Airlines**, durch den **United** zum größten teilweise im Besitz der Arbeitnehmer befindlichen Unternehmen der USA wird und der den Arbeitnehmern ein Vetorecht bei unternehmenspolitischen Entscheidungen einräumt, ein seltenes, wenn nicht sogar einzigartiges Phänomen in US-Geschäftskreisen.

Ein sechs Wochen langer erbitterter Kampf um die Kontrolle der in Chicago ansässigen Fluggesellschaft endete, nachdem die Direktoren des Unternehmens am 14. September das von **British Airways**, der **Air Line Pilots' Association** und der Unternehmensleitung von **United** gemeinsam vorgelegte Angebot akzeptiert hatten.

Nach der Übernahme, die noch vom Verkehrsministerium genehmigt werden muß, werden die Beschäftigten bei **UAL** über die Aktienmehrheit des Unternehmens in Höhe von 75 % verfügen, während **BA** einen Anteil von 15 % halten wird (als ausländische Fluggesellschaft darf sie nicht mehr als 25 % der Aktien besitzen), und das Management die verbleibenden 10 % übernimmt.

Die beiden anderen Gewerkschaften bei **United** - die Gewerkschaft der Flugbegleiter und der Mechaniker - sind an dem Angebot der Piloten nicht beteiligt.

ALPA ist verständlicherweise hoch erfreut und hofft, daß **United** endlich alle Turbulenzen hinter sich lassen kann. Die Erinnerung an einen erbitterten Streik im Jahre 1985 und ein früheres, erfolgloses Übernahmeangebot aus dem Frühjahr 1987, das vom Unternehmen zurückgewiesen wurde und schließlich zur Absetzung des früheren Vorsitzenden **Richard Ferris** führte, ist bei der Gewerkschaft noch wach. Ein stabiles Klima bei den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen und direkte Mitwirkung der Arbeitnehmer an der Unternehmenspolitik könnten zu den positivsten Ergebnissen der Übernahme zählen.

Als Zeichen ihres guten Willens machten die Piloten bei **United** bereits eine Reihe von Zugeständnissen, darunter Berichten zufolge unter anderem eine Verzichtserklärung auf Streiks für die nächsten sieben Jahre sowie Kürzungen bei Löhnen und ärztlicher Versorgung sowie dem Urlaubs-

anspruch.

Es wurde vereinbart, daß den Arbeitnehmern und dem Management jeweils drei Sitze im Vorstand des Unternehmens zustehen sollten. **BA** würde einen Sitz besetzen. Die verbleibenden acht Positionen werden von Non-Executive-Direktoren eingenommen.

Frederick Dubinsky, einflußreiches Mitglied der Fluggewerkschaft bei **United** und voraussichtlich einer der Arbeitnehmervertreter im Vorstand der Fluggesellschaft, bezeichnete die Übernahme als "wichtigen Wendepunkt in den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen".

"**BA** hat seinen Traumpartner gefunden" - dies ist das Urteil eines Analysten über das Übernahmeangebot für **United**. Er wies außerdem darauf hin, daß die an einer Expansion interessierte britische Fluggesellschaft dadurch Zugang zum amerikanischen Markt und den lukrativen Pazifik-Strecken bekommt, die im Augenblick sehr gefragt sind.

Ebenfalls in den Vereinigten Staaten erwägen **Delta**, **Northwest** und **Trans World Airlines** den Zusammenschluß ihrer computergestützten Buchungssysteme, um ein Gegengewicht zur Marktposition der von **American** und **United** betriebenen Systeme **Sabre** und **Apollo** zu bilden, die mehr als die Hälfte des Marktes unter sich aufteilen. **TWA** und **Northwest** sind bereits gemeinsam an **Pars** beteiligt, das über einen 15%igen Marktanteil verfügt, während sich der Marktanteil des **Delta-Systems Data II** auf 9 % beläuft.

Unterdessen setzt sich der Umstrukturierungsprozeß in der europäischen Zivilluftfahrt weiter fort. Die jüngsten Kooperationspläne wurden von den beiden Giganten des Wirtschaftsbereiches **Air France** und **Lufthansa** bekanntgegeben, die am 15. September eine umfassende Vereinbarung unterzeichneten, die ihnen eine einflußreiche Position als Partner in der liberalisierten europäischen Luftverkehrswirtschaft der 90er Jahre sichern sollte.

Auf einer Pressekonferenz in Paris gaben die beiden Unternehmen Einzelheiten ihrer Pläne bekannt, die unter anderem eine Zusammenarbeit bei der Streckenplanung, Rationalisierung des Marketings und des Flugscheinverkaufs sowie die Entwicklung eines gemeinsamen Computersystems für den Luftfrachtbetrieb umfassen.

Die beiden Wirtschaftspartner beabsichtigen darüber hinaus die Gründung einer gemeinsamen Catering-Gesellschaft, die gegenseitige Benutzung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Piloten sowie eine Harmonisierung der Modernisierungsprogramme für ihre Flugzeugflotten.

Ferner sieht die Vereinbarung einen Austausch der leitenden Angestellten zwischen

den beiden Unternehmen vor.

Weitere Möglichkeiten bieten sich beim gemeinsamen Aufbau neuer Langstreckendienste, z. B. einer Strecke zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und der französischen Karibik.

Die Vereinbarung gilt als logische Fortsetzung der bereits seit einiger Zeit bestehenden Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen im Rahmen der Flugzeugwartungsgruppe **Atlas** und des computer-gestützten Buchungssystems **Amadeus**. Es besteht wenig Zweifel daran, daß die geplante Partnerschaft zwischen **British Airways**, **KLM Royal Dutch Airlines** und der belgischen Fluggesellschaft **Sabena** ebenfalls Einfluß auf die Entscheidung für eine engere Kooperation hatte.

Air France und **Lufthansa** führen außerdem bereits Gespräche mit der spanischen Fluggesellschaft **Iberia**, die sie gerne als weiteren Partner der Kooperationsvereinbarung begrüßen würden, während sie sich gleichzeitig um eine lockerere Zusammenarbeit mit **American Airlines** bemühen, möglicherweise in den Bereichen Marketing und Streckenplanung.

Unterdessen unternahm Lateinamerikas älteste Fluggesellschaft, **Compania Mexicana de Aviación**, einen weiteren Schritt in Richtung auf eine Vollprivatisierung. Die Regierung senkte ihren Aktienanteil an dem Unternehmen von 58 auf 40,5 Prozent, wobei die dabei freigewordenen Finanzmittel in Höhe von 140 Mio. US-Dollar zur Finanzierung eines Investitionsprogramms im Werte von 3 Mrd. US-Dollar beitragen sollen, in dessen Rahmen im Laufe der nächsten zehn Jahre 21.000 neue Arbeitsplätze geschaffen und erhebliche Mittel in den Kauf neuer Flugzeuge investiert werden sollen.

Ein vom Grupo **Empresas Xabre** angeführtes Konsortium, dem auch der anglofranzösische Finanzier **Sir James Goldsmith** und eine führende US-Bank angehören, übernahm einen 25%igen Aktienanteil an dem Unternehmen. Überraschenderweise war keine ausländische Fluggesellschaft an dem Geschäft beteiligt.

Es wurde eine neue Holdinggesellschaft - **Corporación Mexicana de Aviación** - gegründet, die den Minderheitsaktionären anbietet, ihre Aktien im Verhältnis 1 : 1 einzutauschen.

Die mexikanische Regierung beabsichtigt, ihre verbleibenden Anteile an der Fluggesellschaft in spätestens 2 oder 3 Jahren abzustoßen. Ein Beamter des Finanzministeriums erklärte, daß in dieser Endphase voraussichtlich zwei bisher ungenannte US-amerikanische sowie eine europäische Fluggesellschaft beteiligt sein würden.

BA-Streik zwingt Management zur Kehrtwendung

Streikmaßnahmen von Mitgliedern der britischen Transport and General Workers' Union im August zwangen British Airways, die Entlassung einer Stewardess neu zu überdenken.

Bei einer eintägigen Solidaritätsaktion für ihre Kollegin, die beschuldigt worden war, Einnahmen aus dem Verkauf von Ge-

tränken während des Fluges veruntreut zu haben, legten die Mitglieder des Kabinenpersonals den Flugbetrieb der Fluggesellschaft auf europäischen und Inlandsstrecken lahm.

British Airways war sogar gezwungen, wegen der unbeirrten Haltung der Gewerkschaftsmitglieder verspätete Concorde-

Flüge mit leitenden Angestellten zu bemannt. Über die Entlassung der Stewardess wird nun erneut verhandelt, und die an das Kabinenpersonal ausgeschickten Erklärungen, in denen es sich zum Verzicht auf weitere Arbeitskämpfmaßnahmen im Zusammenhang mit dieser Frage verpflichten sollten, wurden zurückgezogen.

HAFENARBEITER

Neuseeländische Gewerkschaft lehnt Betriebsverhandlungen ab

Hafenarbeiter in Neuseeland setzen sich gegen Pläne der Arbeitgeber zur Einführung von Verhandlungen über Löhne und Arbeitsbedingungen auf betrieblicher Ebene anstelle der bestehenden landesweiten Verhandlungsstrukturen zur Wehr. Sie stehen dabei einer mächtigen Allianz aus Hafenarbeitgebern, Exporteuren und Regierung gegenüber.

Die Regierung beabsichtigt, das Gesetz über die Hafenvirtschaft mit Wirkung vom 1. Oktober aufzuheben. Damit wird dieser Wirtschaftsbereich entreguliert, und die Arbeitgeber erhalten uneingeschränkte Eingriffsrechte in die Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter sowie die Möglichkeit zur Ausschaltung der Gewerkschaft. Die Arbeitslosenrate in Neuseeland ist hoch, und die Hafenarbeiter können sich einen Verlust ihres Beschäftigungsschutzes nicht leisten.

Daher ist es von größter Wichtigkeit, daß eine Einigung noch vor dem 1. Oktober erzielt wird. An diesem Tage wird die Kommission für die Hafenvirtschaft abgeschafft und das Hafenarbeiterregister aufgelöst. Die Gewerkschaft steht dann ohne geltenden Kollektivvertrag da. Die Arbeitgeber haben sich bisher hartnäckig geweigert, sich auf einen Kompromiß mit der Gewerkschaft einzulassen, und damit eine ausweglose Situation geschaffen.

Gespräche über einen neuen Vertrag wurden am 13. Juni aufgenommen, aber schon nach zwei Tagen ausgesetzt. Als die Gewerkschaft die Wiederaufnahme des offiziellen Schlichtungsverfahrens forderte, weigerten sich die Arbeitgeber, ihren Verhandlungsführer zu nominieren. Landesweite Schlichtungsgespräche wurden schließlich am 7. August auf Anordnung der Schlichtungskommission wiederaufgenommen.

Gewerkschaftsvertreter deuteten an, daß ihre Mitglieder möglicherweise bereit wären, über Personalbestand und Arbeitszeiten auf betrieblicher Ebene zu verhandeln. Sie beharrten jedoch nachdrücklich

darauf, daß über Löhne und andere Leistungen weiterhin im Rahmen eines landesweiten Gremiums verhandelt werden müsse.

Die Arbeitgeber erwarteten ganz offensichtlich das sofortige Scheitern der Verhandlungen und bemühten sich in keiner Weise um eine Verständigung. Sie bestanden weiterhin auf Verhandlungen in den einzelnen Häfen. Am 8. August kündigte die Gewerkschaft schriftlich Arbeitskämpfmaßnahmen an, wie dies vom Gesetz in den wesentlichen Dienstleistungsbereichen vorgeschrieben ist.

Am 15. und 16. August standen alle neuseeländischen Häfen wegen eines landesweiten Hafenstreiks still. Diesem schlossen sich betriebliche Schwerpunktstreiks an.

Am 21. August wurde das Schlichtungsverfahren erneut wiederaufgenommen, scheiterte dann aber endgültig am 24. August, als deutlich wurde, daß die Arbeitgeber ihre Haltung in keiner Weise geändert hatten und von der Gewerkschaft schriftlich die Zustimmung zu ihren Plänen für den Wirtschaftsbereich forderten.

Anschließend sandten die Arbeitgeber Briefe mit Antragsformularen auf Neueinstellung nach dem 1. Oktober an die Heimatadressen einzelner Hafenarbeiter. Darin drohten sie damit, daß alle, die die Dokumente nicht unterzeichnen würden, keinerlei Anspruch auf Abfindungszahlungen hätten.

Der Schlichter rief die beiden Konfliktparteien zu sich und forderte sie am 31. August zu einem Treffen mit ihm auf, um ihre gegenseitigen Standpunkte zu prüfen. Die Arbeitgeber weigerten sich, an dieser Sitzung teilzunehmen.

Verärgert über die unnachgiebige Haltung der Arbeitgeber und die von ihnen ausgesprochenen Drohungen rief die Gewerkschaft zu einem 4tägigen landesweiten Streik auf. Alle Häfen des Landes wurden lahmgelegt und der größte Teil aller Importe und Exporte gestoppt. Nur

dringende Arzneilieferungen und Obst wurden von den Streikenden umgeschlagen.

Das Ende aller Verhandlungen mit den Arbeitgebern kam schließlich am 21. September. Es war bereits eine Einigung über einige der grundlegenden Fragen erzielt worden. Die Frage der Freisetzung, der Auswahl der Arbeitnehmer für direkte Beschäftigungsverhältnisse und die neuen Beschäftigungsbedingungen waren jedoch noch offen. Beide Seiten sollten am 28. September erneut zusammentreffen, um einen letzten Versuch zu unternehmen, vor Ablauf der Frist am 1. Oktober eine Lösung für den Konflikt zu erarbeiten.

Bisher konnten sich die Gewerkschaftsvertreter allen Bemühungen der Arbeitgeber um die Aushandlung von Betriebsvereinbarungen erfolgreich widersetzen. In Wellington scheiterten Verhandlungen über eine Betriebsvereinbarung kurz nachdem sie aufgenommen worden waren. In Auckland nahmen Gewerkschaftsfunktionäre an einer ähnlichen Sitzung gar nicht erst teil.

Während des gesamten Streiks mußte die Gewerkschaft ständig Eingriffe von seiten der Regierung sowie der Fleisch-, Molkerei- und Wollexportbehörden abwehren, die den größten Teil der Exporte des Landes kontrollieren. Die Hafenarbeitgeber dienten diesen mächtigen Wirtschaftsinteressen als Strohmänner. Am 23. August fand in Wellington eine Sitzung der Vereinigung der Landwirte, Obstbauern und Hafenbenutzer statt, auf der in Anwesenheit von Regierungsvertretern über die Situation in den Häfen diskutiert wurde.

Die Lage der Hafenarbeiter in Neuseeland ist ähnlich der in Großbritannien. Allerdings ist die Position der Exporteure heute schwächer als während des britischen Hafenarbeiterstreiks. In Neuseeland gibt es kein Gegenstück zu den nicht dem Hafenarbeiterregister unterstehenden britischen Häfen, über die in Großbritannien der Warenexport aufrechterhalten werden konnte.

LEUTE

Stefan Nedzynski, der dienstälteste Generalsekretär bei den Internationalen Berufssekretariaten, legte auf dem 26. Weltkongreß der Internationalen des Personals der Post-, Telegraphen- und Telefonbetriebe (IPTT), der vom 18. bis zum 23. September 1989 in Brighton (Großbritannien) tagte, sein Amt nieder. Nedzynski wurde im Januar 1965 zum Generalsekretär gewählt, nachdem er zuvor viele Jahre lang Stellvertretender Generalsekretär des IBFG gewesen war. Auf sieben aufeinanderfolgenden Kongressen der IPTT wurde er in seinem Amt bestätigt. Während seiner 25 Jahren als Generalsekretär konnte die IPTT ihre Tätigkeit erheblich ausweiten und ihre Mitgliedschaft praktisch verdoppeln. Er war auch die treibende Kraft hinter der Verabschiedung eines wichtigen IAO-Übereinkommens über die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen im öffentlichen Dienst in den späten 70er Jahren. ITF-Generalsekretär Harold Lewis nahm am IPTT-Kongreß teil, um Nedzynskis langjährige Tätigkeit und seinen wichtigen Beitrag zur Arbeit der freien Gewerkschaftsbewegung zu würdigen, den er nicht zu-

letzt als Vorsitzender der Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate leistete. Außerdem überreichte ihm Lewis ein Abschiedsgeschenk als Zeichen der Anerkennung der ITF für seine Leistungen.

Zum Nachfolger Nedzynskis wählte der IPTT-Kongreß Philip Bowyer. Der Brite Bowyer stieß im Jahre 1976 als Leiter der Forschungsabteilung zur IPTT und wurde später zum Direktor der Abteilung Organisation und Forschung ernannt. Während seiner 9jährigen Tätigkeit in dieser Position vertrat Bowyer die IPTT beim IBFG und zahlreichen anderen internationalen Gewerkschaftsorganen und war für das umfangreiche Bildungsprogramm der IPTT verantwortlich.

Herman Rebhan, seit 1974 Generalsekretär des Internationalen Metallgewerkschaftsbundes (IMB), legte sein Amt auf dem 27. Weltkongreß des IMB in Kopenhagen vom 18. bis zum 23. Juni nieder. Kongreßdelegierte und geladene Gäste

erinnerten in warmen Dankesreden an Rebhans große Leistungen während seiner 50jährigen Tätigkeit für die internationale Gewerkschaftsbewegung.

Marcello Malentacchi wurde vom Kongreß zum neuen IMB-Generalsekretär gewählt. Der Italiener Malentacchi wanderte im Alter von 17 Jahren nach Schweden aus und arbeitete bei Volvo, bevor er nationaler Sekretär für Bildung und Wanderarbeitnehmer in der schwedischen Metallarbeitergewerkschaft wurde. Er war der erste Wanderarbeitnehmer, der von der schwedischen Gewerkschaftsbewegung mit einem so hohen Amt betraut wurde. Wenig später wurde er zum Sekretär für Gesundheits- und Sicherheitsfragen der Gewerkschaft ernannt. 1981 wurde er von seiner Gewerkschaft an die Abteilung für Gesundheit und Sicherheit sowie Bildung des IMB in Genf abgestellt. Als Abteilungsleiter förderte er die Ausweitung des gewerkschaftlichen Ausbildungsprogramms des IMB für Metallarbeiter in der Dritten Welt.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

17.-18. Oktober	Vorstand	London
23.-24. Oktober	Sitzung der Gewerkschaften des Kabinenpersonals	London
6.-9. November	Gemeinsame Sitzung der Ausschüsse für Bemannungsfragen und Seeleuteausbildung	Singapur
30. November - 1. Dezember	Gefahrguttransport	Genf

ITF-NACHRICHTEN - DIE STIMME UNSERER MITGLIEDSGEWERKSCHAFTEN

Die ITF ist auf die Informationen angewiesen, die sie von den ihr angeschlossenen Gewerkschaften erhält. Wir warten immer auf Nachrichten, Fotos und Artikel von unseren Mitgliedsgewerkschaften. Wenn Ihr also meint, daß wir mehr über die Tätigkeit Eurer Gewerkschaft oder die Probleme Eures Wirtschaftsbereiches berichten sollten - schreibt uns, ruft uns an, laßt es uns wissen!