

AUS DEM INHALT

Europäische
Sozial charta (S. 3)
US-Verkehrspolitik (S. 5)

LEUTE (S. 6)

TODESFÄLLE (S. 6)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN** (S. 6)

BINNENVERKEHR

Interview mit Vertretern
der polnischen Eisen-
bahnergewerkschaft (S. 7)
Kanadischer Reisezug-
verkehr bedroht (S. 10)

HAFENARBEITER

US-Ostküste (S. 10)
Neuseeland (S. 11)

SEELEUTE

Aids (S. 11)
ITF-Wohlfahrtsein-
richtungen (S. 13)
Singapur verbietet Öl-
lieferungen nach
Südafrika (S. 14)
Flaggenübersicht (S. 16)

ZIVILLUFTFAHRT

Bombenanschlag auf
UTA-Maschine (S. 17)
Lizenzierung des
Kabinenpersonals (S. 18)
Fluggesellschaften im
Überblick (S. 19)
Australischer Piloten-
streik (S. 21)
Flugsicherung in
Europa (S. 22)

HISTORISCHES TREFFEN MIT EG-MINISTERN:

EUROPÄISCHE LUFTFAHRTGEWERK- SCHAFTEN FORDERN HARMONISIERUNG

Jegliche weitere Liberalisierung des europäischen Luftverkehrsmarktes solle so lange zurückgestellt werden, bis die Wettbewerbsbedingungen einander angeglichen und Sicherheits- und Infrastrukturprobleme beseitigt worden seien. Dies war die Botschaft der europäischen Luftverkehrsgewerkschaften an den Rat der Verkehrsminister anlässlich ihrer Zusammenkunft am 6. Oktober in Paris.

Es war ein historischer Augenblick: zum ersten Mal wurde eine Gewerkschaftsdelegation auf Einladung des Ratspräsidenten Michel Delebarre, des französischen Verkehrsministers, vom Rat der Verkehrsminister empfangen.

Sprecher der Delegation, die vom gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß in der Europäischen Gemeinschaft ("Brüsseler Ausschuß") entsandt worden war, waren der Vorsitzende der Luftverkehrssektion des Brüsseler Ausschusses, Vittorio Toso (FIT-CISL), und der Sekretär der ITF-Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft. Weitere Mitglieder waren Manfred Hölzel von der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) aus der Bundesrepublik Deutschland sowie René Valladon von der Force Ouvrière, Danièle Julien von der SNPNC und Christian Deslandes von der CFDT, den drei französischen Zivilluftfahrtgewerkschaften.

Toso dankte Minister Delebarre für die Einberufung der Sitzung und wies darauf hin, daß die Gewerkschaften ihrer Meinung nach vor der Veröffentlichung des zweiten Maßnahmenpakets für die Zivilluftfahrt (vergl. ITF-Nachrichten Juli 1989) von der Kommission nicht ausreichend konsultiert worden seien. Die Gewerkschaften seien ferner über die mangelnden Fortschritte bei der Einrichtung eines Paritätischen Ausschusses für den Luftverkehr enttäuscht, der das geeignete Gremium für Konsultationen vor Veröffentlichung derartiger Vorschläge gewesen wäre.

Cockroft verlas im Namen des "Brüsseler Ausschusses" und der ITF eine gemeinsame Erklärung, in der die Interessen der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt als Hauptsorge der Gewerkschaft bezeichnet wurden. Damit seien allerdings nicht nur soziale Fragen gemeint, sondern auch die langfristige Finanzlage der Fluggesellschaften, die Vermeidung von Verspätungen und einer Überlastung der Luftverkehrswege, die für die Beschäftigten erhebliche Übermüdung und Streßbelastungen mit sich brächten, und natürlich die Luftverkehrssicherheit.

Die Luftverkehrsgewerkschaften lehnten weder größere Flexibilität noch einen stärkeren Wettbewerb in diesem Wirtschaftsbereich ab, doch dürfe es sich dabei

Forts. auf Seite 2

... europäische Infrastruktur "unzureichend"

Forts. von Seite 1

nicht um unlauteren Wettbewerb handeln. Vor einer Liberalisierung und der sich daraus ergebenden Zunahme bei der Zahl der Fluggäste und der Flüge müßten eine Reihe grundlegender Bedingungen gewährleistet sein. Diese könnten in drei Gruppen aufgeteilt werden.

Sicherheit

Nach den Erfahrungen mit der Entregulierung in den USA befürchteten die Gewerkschaften eine Verschlechterung der Sicherheitsmargen in Europa. Insbesondere verwies Cockroft auf die Kluft zwischen der erwarteten Nachfrage nach Flugzeugen und der Flugzeugproduktion. Dies bedeute, daß das Durchschnittsalter der Maschinen zunehmen werde, Fluggäste und Bemannungen also größeren Risiken ausgesetzt seien. Die Fluggesellschaften gerieten zunehmend unter wirtschaftlichen Druck, wodurch sich die Wahrscheinlichkeit verringern werde, daß sie ausreichende Mittel für Wartungsarbeiten bereitstellten. Ein weiteres Sicherheitsrisiko stelle die zunehmende Zahl kleinerer Flugzeuge dar, mit denen sich neue Fluggesellschaften einen Anteil an den bestehenden Märkten sichern wollten. Solange die Regierungen nicht zu entschiedenem Eingreifen bereit seien, würden die Sicherheitsnormen sinken.

Infrastruktur

Die augenblicklich vorhandene Infrastruktur in Europa, so Cockroft, ist nicht in der Lage, das wachsende Luftverkehrsaufkommen zu bewältigen. Vor einer Liberalisierung muß zunächst die Krise in der Flugsicherung überwunden werden. Größere Effizienz sei vonnöten, doch müsse die Überwachung der Flugsicherung weiterhin der Kontrolle des öffentlichen Dienstes unterstehen, und alle Schritte in Richtung auf eine Privatisierung seien abzulehnen. Eine Harmonisierung der Flugsicherungsnormen, verbesserte Möglichkeiten zur Lenkung der Verkehrsflüsse und Investitionen im

Personalbereich zur Sicherung einer angemessenen Kapazität für alle Kontrollzentren seien dringend erforderlich.

Sozialbedingungen

Vor einer weiteren Liberalisierung seien ferner Maßnahmen zur Harmonisierung der Sozialbedingungen in den EG-Ländern erforderlich, fügte Cockroft hinzu. Die Erfahrungen in den Vereinigten Staaten zeigten, daß der Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften fast ausschließlich auf dem Rücken ihrer Beschäftigten ausgetragen werde. Das Ergebnis sei inzwischen wohlbekannt: eine massive Verringerung des Personalbestands, erhebliche Lohnkürzungen, längere Arbeitszeiten und zunehmender Druck auf das Wartungspersonal, die Arbeiten so rasch wie möglich abzuschließen. Er drängte darauf, möglichst

bald die Spielregeln für den Wettbewerb zwischen EG-Fluggesellschaften festzulegen.

Abgesehen von diesen drei Punkten unterstrich Cockroft die tiefe Beunruhigung der Luftfahrtgewerkschaften über die große Eile, mit der die Vorschläge der Kommission erarbeitet worden seien, sowie die Tatsache, daß einige darin enthaltene Zahlen nicht das Ergebnis einer Analyse der Auswirkungen der "ersten Phase" seien, die erst in diesem Monat voll in Kraft getreten sei, sondern stattdessen "völlig aus der Luft gegriffen" wurden. Dies sei allerdings keine Kritik der Gewerkschaften an dem für Verkehr zuständigen EG-Kommissar Karel Van Miert. Er bemühe sich lediglich, den vom Europäischen Gerichtshof und dem Europäischen Rat aufgestell-

EG-SICHERHEITSVORSCHRIFTEN AUCH FÜR VERPACKTE LADUNGEN

Die Europäische Kommission beabsichtigt eine Ausweitung der bestehenden Sicherheitsvorschriften für Schiffe, die in und aus Gemeinschaftshäfen verkehren, auch auf Gefahrgutlieferungen in verpackter Form. Gegenwärtig gelten die Vorschriften lediglich für Massengutfrachten.

Über die neuen Maßnahmen beriet die Abteilung Transport und Verkehr des Wirtschafts- und Sozialausschusses der EG auf einer Sitzung in Brüssel am 13. September, an der neben Delegierten von den französischen und deutschen Transportarbeitergewerkschaften auch Mark Dickinson vom ITF-Sekretariat sowie Vertreter der Europäischen Kommission und der Arbeitgeber teilnahmen.

Die Sitzung empfahl, die neue Richtlinie mit internationalen Vorschriften in Einklang zu bringen, so daß EG-Häfen anlaufende Schiffe aus allen Ländern den gleichen Normen unterliegen. Die Mehrzahl der Gemeinschaftsländer haben Anlage 3 zu MARPOL 73/78 (das Internationa-

le IMO-Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) bereits ratifiziert. Bevor diese Anlage 1991 in Kraft treten kann, muß sie allerdings noch von weiteren Ländern ratifiziert werden, die über mindestens 50 % der Welttonnage verfügen.

Auf Anregung der ITF forderten die Sitzungsteilnehmer, daß im Rahmen der neuen Richtlinie auch die Hafentarbeiter zu dem Personenkreis gehören sollten, dem im voraus nähere Informationen über Gefahrgutladungen zur Verfügung gestellt werden. Außerdem wurde vorgeschlagen, daß die Schiffe die zuständigen nationalen Behörden über die möglicherweise von den Gefahrgutladungen ausgehenden Risiken für die berufliche Gesundheit und Sicherheit ebenso wie über mögliche Gefahren für die Meeresumwelt und Küstenregionen informieren sollten.

Der Richtlinienentwurf wurde inzwischen zur Beratung an das Europäische Parlament verwiesen.

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: Intransafe, London SE1
E-MAIL: Geonet - GEO2:ITF

EG-Sicherheitsvorschriften auch für verpackte Ladungen

Mit der Verabschiedung des Entwurfs einer Charta über die sozialen Grundrechte der Arbeitnehmer durch die Europäische Kommission am 27. September sind die Arbeiten an der sozialen Dimension bei der Entwicklung der Europäischen Gemeinschaft in eine entscheidende Phase eingetreten. Die Charta wurde von zahlreichen europäischen Gewerkschaften als Schritt in Richtung auf einen größeren Schutz der Interessen der Arbeitnehmer im europäischen Binnenmarkt begrüßt.

Die Charta fordert die Erarbeitung von für die Gemeinschaft als ganze geltenden Normen im Zusammenhang mit einer Begrenzung der Arbeitszeit und der Arbeit zu unsozialen Tageszeiten, Konsultation und Mitwirkungsrechten in Unternehmen sowie Arbeitsschutzvorschriften und verweist auf die Notwendigkeit der Vermeidung einer Herabminderung der sozialen Rechte in einzelnen Ländern. Darüber hinaus schreibt sie das absolute Recht der Arbeitnehmer auf einen "ausreichenden" Lohn, angemessene Sozialversicherungsleistungen, Gewerkschaftsmitgliedschaft und einen Beschäftigungsvertrag fest, wo dies nicht bereits gesetzlich oder kollektivvertraglich geregelt ist. Nicht erwähnt ist in der

Charta ein absolutes Streikrecht. Dies unterliegt vielmehr den Ausnahmebestimmungen in den nationalen Gesetzgebungen.

Im Bereich der Rechte jugendlicher Arbeitnehmer schreibt die Charta ein Mindestalter von 16 Jahren vor, verbietet Nachtarbeit und eine wöchentliche Arbeitszeit von mehr als 40 Stunden für alle 16-18jährigen und fordert eine mindestens zweijährige Berufsausbildung für Schulabgänger.

Dem Ziel der Charta, Chancengleichheit und Gleichbehandlung für Männer und Frauen zu sichern, dient die Forderung nach Bereitstellung von "Einrichtungen, die es den Betroffenen ermöglichen, ihre beruflichen und familiären Pflichten leichter miteinander zu vereinbaren."

Ferner wird die Gleichbehandlung von Wanderarbeitnehmern in ihrem Gastland gefordert, ganz gleich ob sie aus anderen EG-Ländern oder Ländern außerhalb der Gemeinschaft stammen. Leiharbeitnehmer, die nur zeitweise in einem anderen EG-Land tätig sind, sollen allerdings keinen Anspruch auf die gesetzlich vorgeschriebenen Sozialleistungen des Gastlandes haben.

Generell beschränkt sich die Charta

auf allgemeine Grundsätze, die mit Unterstützung der Regierungen der Mitgliedländer und durch weitere, in größere Einzelheiten gehende Maßnahmen der EG mit Inhalt gefüllt werden müssen.

Die Charta erregte den Zorn der britischen Premierministerin Margaret Thatcher, die sie als "von marxistischen Werten und dem Prinzip des Klassenkampfes inspiriert" bezeichnete. Sie genießt jedoch die Unterstützung sowohl der linken als auch der christlich demokratischen Parteien in der EG. Der britische EG-Kommissar Sir Leon Brittan stimmte am 27. September als einziger gegen den Entwurf.

Der Entwurf wird nun dem EG-Gipfeltreffen in Straßburg im Dezember dieses Jahres zur Beratung vorgelegt, wo mit weiterem Widerstand seitens der britischen Regierung zu rechnen ist. Die Europäische Kommission kann die Charta allerdings nötigenfalls per Mehrheitsbeschluß durchsetzen. Gewerkschaftliche Kreise befürchten jedoch, daß die EG möglicherweise versucht sein könnte, die Charta im Gegenzug zu Zugeständnissen in anderen Bereichen, z. B. der britischen Zustimmung zu einer Währungsunion, zurückzuziehen.

SÜDAFRIKANISCHE GEWERKSCHAFTER BEI AUTOUNFALL GETÖTET

Drei führende Mitglieder der der ITF angeschlossenen südafrikanischen Transport and General Workers' Union (TGWU) kamen am Sonntag, den 1. Oktober, bei einem Autounfall tragisch ums Leben.

Die drei Gewerkschafter aus Natal befanden sich zusammen mit zwei weiteren hauptamtlichen Funktionären der TGWU auf dem Weg von einer Sitzung in Empangeni (Provinz nördliches Natal) nach Durban. Drei der fünf wurden bei dem Unfall getötet, während die beiden anderen mit leichten Verletzungen davon kamen. Bei den drei ums Leben gekommenen handelte es sich um

- Zoleka Mrabishana, nationale Organisationsfunktionärin für die Hafendarbeiter in der TGWU. Sie arbeitete seit 1984 für

die General Workers' Union und blieb auch nach dem Zusammenschluß zwischen GWU und TGWU im Jahre 1986 ihrer Tätigkeit treu. Sie war 25 Jahre alt und hinterläßt eine dreijährige Tochter.

- Godfrey Mncwango, gewerkschaftlicher Vertrauensmann im Rennies Massengutterminal in Durban und Kassenswart der TGWU im südlichen Natal. Er war der TGWU im Jahre 1977 beigetreten und wäre in vier Jahren in den Ruhestand getreten.

- Elizabeth Sirema, gewerkschaftliche Vertrauensfrau bei der Reinigungsfirma Supervision Cleaning Services in Empangeni und Mitglied des Vorstands der TGWU im nördlichen Natal. Sie war außerdem Mitglied des nationalen Frauenausschusses der TGWU und Delegierte im nationalen Bildungsausschuß. Elizabeth war darüber hinaus aktiv in der kommunalen Frauenorganisation von Empangeni tätig. Sie

sorgte ganz allein für den Lebensunterhalt ihrer Familie und hinterläßt ihre Mutter und sechs Geschwister.

Der Tod dieser drei führenden Mitglieder kam als tiefer Schock für die Gewerkschaft und viele, die mit ihnen zusammen gearbeitet hatten. Die TGWU übernahm mit Unterstützung der ITF und der niederländischen Gewerkschaft FNV die Vorbereitungen für die Begräbnisfeierlichkeiten, um möglichst vielen Mitgliedern die Möglichkeit zu geben, ihnen ihren letzten Respekt zu erweisen.

In einer Botschaft an die TGWU sprach ITF-Generalsekretär Harold Lewis der Gewerkschaft und den Familien der Verstorbenen sein Mitgefühl und das "tief empfundene Beileid der Millionen Transportarbeiter auf der ganzen Welt, deren Gewerkschaften der ITF angeschlossen sind," aus.

Regierungen zur Ratifizierung des Basler Abfall-Übereinkommens aufgefordert

Im März dieses Jahres unterzeichneten 35 Staaten das **Basler Übereinkommen** über die Kontrolle des grenzüberschreitenden Transports von gesundheitsgefährdenden Abfällen und ihrer Beseitigung, das aufgrund einer Initiative der UNO-Umweltorganisation UNEP erarbeitet worden war.

Bisher wurde das Übereinkommen noch nicht, wie dies für seine Inkraftsetzung erforderlich wäre, von mindestens 20 Staaten ratifiziert. Dies war der Hintergrund ei-

ner vom beratenden Ausschuß für die Verschmutzung der Meere (ACOPS) vom 3. bis zum 5. Oktober in London abgehaltenen internationalen Konferenz über den

Schutz der Meeresumwelt vor gesundheitsgefährdenden Substanzen, die dazu dienen sollte, eine größere Zahl von Staaten zur Unterzeichnung und Ratifizierung des Basler Übereinkommens zu bewegen.

An der Konferenz nahmen mehr als 200 Delegierte aus der ganzen Welt teil, darunter Vertreter der Chemieindustrie und Schiffahrtswirtschaft, der für die Überwachung der sicheren Beseitigung gesundheitsgefährdender Abfallstoffe zuständigen Behörden, der UNEP, der Europäischen Kommission und des Europäischen Parlaments sowie die Umweltminister von Togo, Senegal, Belgien, den Niederlanden, Großbritannien, Italien, der Bundesrepublik Deutschland und der schweizerische Innenminister.

Angesichts der wachsenden Komplexität der von Chemikalien ausgehenden Gefahren und des zunehmend lukrativen Geschäfts mit dem Transport und der Beseitigung gesundheitsgefährdender Abfälle wurde auf der Konferenz mit großem Nachdruck auf die Möglichkeiten hingewiesen, die die wenn auch beschränkten, Schutzbestimmungen im Basler Übereinkommen bieten. Das Übereinkommen knüpft den Transport gesundheitsgefährdender Abfälle an die vorherige Einwilligung der Regierungen der Transit- bzw. Empfängerländer und verpflichtet die Exporteure sicherzustellen, daß die Abfälle auf "ökologische vernünftige" Weise beseitigt werden.

Delegierte aus einer Reihe afrikanischer Länder hatten sich in Basel erfolglos für striktere Vorschriften eingesetzt. Diese Anstrengungen wurden auf der ACOPS-

Konferenz allerdings mit der Ablehnungsfront verwechselt, die ein völliges Verbot von Exporten giftiger Abfälle fordert und beschuldigt wird, dadurch den "Cowboy-Unternehmen in die Hände zu spielen, die eine wirkungsvolle Regulierung der Beseitigung von Abfällen unterlaufen wollen. Dessen ungeachtet sprachen sich einige Teilnehmer, darunter auch die Europäische Kommission, für ein Verbot von Exporten gesundheitsgefährdender Abfall-

Einsatz des Preissetzungsmechanismus zur Weitergabe der Kosten der Umweltverschmutzung an die Verbraucher zugunsten weniger Abfall verursachender Produkte und die Verschärfung der Haftpflicht für die Verursacher von Umweltverschmutzung.

Der vielleicht wichtigste Kritikpunkt an der Konferenz war die begrenzte Tagesordnung, die das allgemeine Thema der Umweltproblematik in den Rahmen einer

Kosten-Nutzen-Analyse für Wirtschaft und Regierungen zwingen wollte. Keiner der Beiträge von den verschiedenen Seiten befaßte sich mit den Gefahren für die Transportarbeiter beim Umgang mit gesundheitsgefährdenden Substanzen, bis Chris Pate vom ITF-Sekretariat auf einige der damit verbundenen Risiken für das Arbeitsumfeld hinwies und darauf aufmerksam machte, daß letztendlich keinerlei Gefahrgüter bewegt werden können, wenn die Transportarbeiter ihre Mitarbeit verweigern. Er brachte den Teilnehmern außerdem zu Bewußtsein, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zunehmend besser über die aus dem Gefahrguttransport resultierenden Risiken sowohl für die Transportarbeiter als auch die Umwelt allgemein informiert sind und ihre Besorgnis in diesem Zusammenhang wächst.

Da sie über keinerlei beschlußfassende Vollmachten verfügte, konnte die Konferenz nur dazu beitragen, die Regierungen zur Unterstützung des Basler Übereinkommens und anderer internationaler Ordnungsmaßnahmen zu bewegen und auf eine Verringerung der Abfallproduktion und die Entwicklung sichererer Techniken zur Abfallbeseitigung hinzuwirken. Eine Reihe von EG-Ländern berichteten, daß sie das Ratifizierungsverfahren für das Basler Übereinkommen eingeleitet hätten, und der Staatssekretär im britischen Umweltministerium, David Trippier, gab bekannt, daß Großbritannien es in der "allernächsten Zukunft" unterzeichnen werde.

Insoweit sie die verschiedenen Interessen, die auch in beschlußfassenden Gremien mitwirken, widerspiegelte, machte die Konferenz auf jeden Fall deutlich, daß so lebenswichtige Fragen wie der Umweltschutz (einschließlich der Arbeitsumwelt) nicht allein der Wirtschaft und den Regierungen überlassen werden dürfen.



ACOPS

stoffe aus

OECD-Ländern in die Dritte Welt aus. Der bundesdeutsche Umweltminister Klaus Töpfer, der derartige Exporte als "Skandal" bezeichnete, wies darüber hinaus auf die Notwendigkeit hin, die gegenwärtig sehr umfangreichen Abfallexporte von West- nach Osteuropa einzuschränken.

Etwas ausführlicher wurde auf der Konferenz über den Gegensatz zwischen der von gewissen britischen Teilnehmern vertretenen Position, daß das Hauptproblem in der Überwachung einer Minderheit von "schwarzen Schafen" unter den Transport- und Abfallbeseitigungsfirmen bestehe, die die Vorschriften umgingen, und dem von einer Reihe afrikanischer Delegierter geäußerten Wunsch diskutiert, sich speziell mit den der Umweltverschmutzung zugrundeliegenden Wirtschaftsinteressen und dem Mißbrauch der Entwicklungsländer als Abfallhalde für die Industrienationen auseinanderzusetzen.

Ein während der Diskussionen zu Tage getretener wichtiger Aspekt war die Lückenhaftigkeit bestehender Vorschriften, insbesondere was die Ableitung von Abfallstoffen ins Meer, dem Schutz der Binnenwasserstraßen und den Transport nuklearer Abfälle angeht (letzteres auch vor dem Hintergrund, daß es sich bei der Internationalen Atomenergiebehörde laut Satzung um eine Einrichtung zur Förderung der Atomenergiewirtschaft handelt). Die Konferenz befaßte sich darüber hinaus mit den Methoden für eine mögliche Lösung des Problems gesundheitsgefährdender Abfälle, z. B. zunehmende Lagerung in der Nähe der Produktionsstätte, Recycling, die Entwicklung "sauberer" Technologien, der

Debatte über Zukunft des Verkehrs in USA

- Gewerkschaften melden sich zu Wort

Erfreulich rasch gab der neue US-Verkehrsminister Samuel Skinner Pläne für eine sorgfältige Überprüfung der Verkehrspolitik des Landes bekannt und bat die Gewerkschaften und andere interessierte Parteien um Stellungnahmen und Anregungen.

Als Vorsitzender der Dachorganisation US-amerikanische Eisenbahngewerkschaften RLEA erschien Jack Otero von der TCU (und ITF-Vorstandsmitglied) im September vor dem Verkehrsminister, um einen ausführlichen Bericht über US-Verkehrspolitik in den 90er Jahren dieses Jahrhunderts und darüber hinaus vorzulegen.

Otero unterstrich die Notwendigkeit einer angemessenen Berücksichtigung nationaler wie internationaler Aspekte bei jeder neuen Initiative. Er wies z. B. darauf hin, daß sich die USA nicht über die weitreichenden Auswirkungen der Verabschiedung einer gemeinsamen EG-Verkehrspolitik hinwegsetzen könnten. Die Regierung müsse ferner eine Politik entwerfen, die sich auch anderen Herausforderungen stellen kann, wie z. B. der zunehmenden Bedeutung der Staaten im pazifischen Becken und den sich gegenwärtig vollziehenden politischen Änderungen in den Staaten des Osblocks.

In dem RLEA-Bericht vertrat Otero die Forderung, daß die US-Verkehrspolitik auf dem Grundsatz der vollen Verantwortung des Staates für die Gewährleistung der uneingeschränkten Bereitstellung der Verkehrsdienste des Landes aufbauen müsse, da sich der Privatsektor als nicht zur Verteidigung dieser wichtigen volkswirtschaftlichen Ressourcen in der Lage erwiesen habe.

Innerhalb dieses Gesamtrahmens müsse die Regierung für eine Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger sorgen, um so ein hochflexibles System zu entwickeln, das den Bedürfnissen einer riesigen Nation mit extrem unterschiedlichen Klimazonen und geographischen Gegebenheiten entspreche. Die Regierung müsse darüber hinaus die im Verkehrsträgerübergreifenden Betrieb an den Übergangsstellen Wasser-Schiene, Luft-Schiene bzw. Wasser-Straße erforderliche Infrastruktur sowie auch wesentliche Unterstützung in den Bereichen Forschung und Entwicklung bereitstellen.

Der RLEA-Bericht sprach sich für die Einrichtung eines dreigliedrigen Ausschusses bestehend aus Vertretern der

Regierung, der Gewerkschaften und der Verkehrsunternehmer aus, um die Umsetzung dieser Politik zu überwachen. Außerdem müsse eine internationale Sondereinsatzgruppe eingerichtet werden, die die Auswirkungen des europäischen Binnenmarktes auf die Vereinigten Staaten zu prüfen habe.

Mindestnormen für Löhne, Bedingungen und Arbeitsumwelt müßten für jeden Verkehrsträger festgelegt werden, wobei der Sicherheit von Arbeitnehmern und Benutzern höchste Priorität einzuräumen sei.

Der RLEA-Bericht führte dann die Prioritäten für die einzelnen Verkehrsbereiche auf.

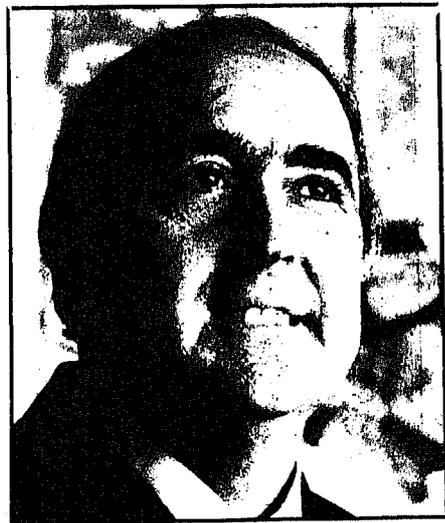
Im Binnenverkehr empfiehlt der Bericht die öffentliche Finanzierung des Ausbaus des Personennahverkehrs, der im öffentlichen Sektor verbleiben solle. Die Regierung wird aufgefordert, Maßnahmen zur Förderung einer verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu ergreifen und gleichzeitig einer übermäßigen Benutzung von Privatfahrzeugen entgegenzuwirken.

Im Interesse der Straßenverkehrssicherheit, so fordert der Bericht, solle die Regierung das IAO-Übereinkommen 153 über Arbeits- und Ruhezeiten der Berufskraftfahrer in die Praxis umsetzen und an den ITF-Normen orientierte Mindestabmessungen für Fahrerhäuser verabschieden. Eine Berufsausbildung für Kraftfahrer unter besonderer Berücksichtigung des Gefahrguttransports sei eine weitere Priorität.

Bei den Eisenbahnen werden eine Ausweitung der Dienste, eine Modernisierung der Nahverkehrsverbindungen und verstärkte Investitionen in ein Hochgeschwindigkeitsnetz gefordert.

Zum Luftverkehr empfiehlt der RLEA-Bericht Gegenmaßnahmen gegen die schlimmsten Auswirkungen von zehn Jahren Entregulierung, insbesondere eine Anhebung der Wartungsnormen, und gegen das von bestimmten Knotenpunkten ausgehende Streckensystem, das zu einer unnötigen Überlastung der Flughäfen geführt habe. Als weiterer Bereich, in dem dringende Maßnahmen erforderlich seien, wird die Sicherheit von Flughäfen und Flugzeugen genannt.

Für die Schifffahrt fordert der Bericht den Aufbau einer Handelsmarine, die den wirtschaftlichen und militärischen Bedürfnissen des Landes entspricht. Zu diesem Zweck solle die Regierung ein



Jack Otero

langfristiges umfassendes Schifffahrtsprogramm erarbeiten, in dessen Rahmen unter anderem die Aushandlung von bilateralen Verträgen in der Linienschifffahrt, die Ausweitung des Geltungsbereichs des Jones Act auf eine 200-Meilen-Zone, die Wiedereinführung von Subventionen und Unterstützungsprogrammen für die einheimische Schiffsbauwirtschaft und der Schutz der Fischereiwirtschaft vor gewinnstüchtigen ausländischen Unternehmen gewährleistet werden könnte. Die Häfen müßten dazu ermuntert werden, die ihnen zukommende Aufgabe in der Wiederbelebung dieses Sektors zu übernehmen.

Dieses Programm müßte noch unterstützt werden durch die Verabschiedung von Maßnahmen mit dem Ziel der Einstellung und Weiterbeschäftigung qualifizierter Seeleute, denen Arbeitsplatzgarantien, akzeptablere Arbeitszeiten und ein sichereres Arbeitsumfeld an Bord der Schiffe angeboten werden müßten.

Zum Abschluß wies Otero darauf hin, daß die Vereinigten Staaten an der Schwelle zum 21. Jahrhundert erhebliche Mittel für die Wiederherstellung ihres Verkehrssystems aufbringen müßten. Dies sei absolut notwendig, wenn sie ihre Position als wichtige Handelsmacht in einer zunehmend wettbewerbsorientierten Welt erhalten wollten. Eine sorgfältig erarbeitete und, noch wichtiger, umgesetzte nationale Verkehrspolitik sei ein wesentlicher erster Schritt in Richtung auf die Erfüllung dieser Aufgabe.

Gewerkschaftstag der Norwegischen Transportarbeiterföderation

Diskussionen über eine mögliche Mitgliedschaft Norwegens in der Europäischen Gemeinschaft und eine Änderung der internen Organisationsstruktur der Gewerkschaft beherrschten den Gewerkschaftstag der norwegischen Transportarbeiter-Föderation (NTF), der vom 24. bis zum 28. September in Lillehammer stattfand. Kollegiale Grüße überbrachten in ihren Ansprachen Anders Lindström, Präsident der nordischen Transportarbeiter-Föderation, und David Cockroft, Sekretär der ITF-Hafenarbeitersektion.

Die NTF ist eine der ältesten Mitglieds-gewerkschaften der ITF, deren Initialen deutlich sichtbar in das NTF-Logo einbezogen sind. Cockroft machte hierauf ebenso wie auf die lange und stolze Tradition der internationalen Solidarität aufmerksam, auf die die Gewerkschaft zurückblicken kann. Ferner dankte er der NTF für ihre aktive Beteiligung an dem vor kurzem ange-laufenen, auf zwei Jahren angelegten Bildungsprogramm für Hafenarbeiter in der Karibik, das von der norwegischen Gewerkschaftsbewegung finanziert wird.

In seiner Ansprache ging er auf zwei wichtige Punkte ein, die gegenwärtig die Aufmerksamkeit der ITF in großem Maße in Anspruch nehmen. Dabei handelte es sich einmal um die Verkehrspolitik, wo sich in der europäischen Gemeinschaft und anderswo eine erneute Trendwende zurück zum öffentlichen Verkehr und um-weltpolitischen Überlegungen abzeichnet, nachdem die politische Tagesordnung in den vergangenen zehn Jahren fast ausschließlich vom Schlagwort des Spiels der Kräfte des freien Marktes beherrscht worden war.

„Wie auch immer die politische Ent-scheidung über eine Mitgliedschaft Norwegens in der Europäischen Gemeinschaft ausfallen wird, diese Entscheidung wird weitreichende Auswirkungen auf Euer Land haben“ sagte er und wies gleichzeitig darauf hin, daß sich die ITF für eine koor-dinierte EG-Verkehrspolitik einsetze.

Die zweite aktuelle Frage von besonde-rer Bedeutung seien die Ost-West-Bezie-hungen. Der außerordentliche Wandel, der sich gegenwärtig in Osteuropa vollziehe, eröffne Perspektiven für eine neue und auf-regende Phase in den gewerkschaftlichen Beziehungen auf internationaler Ebene, erklärte Cockroft.

„Heute haben wir die Gelegenheit, echte Kontakte zu knüpfen, und zwar nicht mit den in Mißkredit geratenen, staatlicher Kontrolle unterstehenden sogenannten Gewerkschaften, die die osteuropäischen

Länder bisher beherrschten, sondern mit echten, demokratischen und selbstverwal-teten Arbeitnehmerorganisationen. Wir wollen diese Gelegenheit im Interesse der Solidarität und des Friedens mit beiden Händen ergreifen,“ sagte er.

Nach einer kurzen Beschreibung der großen Probleme, denen sich die Hafenaar-beitengewerkschaften weltweit gegenüber-sehen, würdigte Cockroft insbesondere die Arbeit des nationalen Hafenarbeitersek-rätärs der NTF, Odd Bach, der wenige Tage vor dem Kongreß seinen Entschluß be-kanntgegeben hatte, sich aus der Gewerk-

schaftsarbeit zurückzuziehen.

„Odd ist seit langem ein wichtiges Mit-glied der ITF-Hafenarbeitersektion, und wir werden ihn schmerzlich vermissen,“ sagte Cockroft abschließend.

Die neueste Ausgabe des Gewerk-schaftsmagazins Transportarbeitern, das am Dienstagmorgen auf den Tischen der Konferenzdelegierten lag, enthielt einen ausführlichen Bericht mit Farbfotos über die Eröffnungsveranstaltung am Sonntag-nachmittag - ein bemerkenswertes Stück

LEUTE

Antonio Enriquez Savignac (Mexiko) wurde von der WTO-Versammlung zum neuen Generalsekretär der Welt-Tou-rismusorganisation gewählt. Er tritt damit die Nachfolge von Willibald Pahr an, der Anfang 1986 das Amt des

Generalsekretärs übernommen hatte.

Odd Bach, Sekretär der Hafenaar-beitengewerkschaft NTF, hat sich aus der Gewerkschaftsarbeit zurückgezogen

TODESFÄLLE

Sune Eriksson, von 1955 bis 1974 Präsi-dent der schwedischen Vereinigung des Aufsichtspersonals (SALF), ist verstorben. Ihm verdankt SALF ihr Überleben als unabhängige Gewerkschaft, die die Inter-

essen des Aufsichtspersonals vertritt, eine Aufgabe, die er während seiner Amtszeit erfolgreich gegen Drohungen verteidigte, die das Existenzrecht der Gewerkschaft selbst in Frage zu stellen.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

23.-24. Oktober	Sitzung der Gewerkschaften des Kabinenpersonals	London
6. November	Arbeitsgruppe der Flugleiter (FOO)	London
6.-9. November	Gemeinsame Sitzung der Ausschüsse für Bemannungsfragen und Seeleuteausbildung	Singapur
30. November/ 1. Dezember	Gefahrguttransport	Genf
4/5. Dezember	Europäische Seeleute	Rotterdam
6. Dezember	Offshore-Planungsgruppe	Rotterdam
11./12. Dezember	FPC-Unterausschuß	London

Polnische Eisenbahner organisieren

Marek Danowski und Zbigniew Iwaniuks Interesse an den Diskussionen auf der ITF-Sektionskonferenz Eisenbahn in Santander wurde zweifellos noch verstärkt durch das Wissen, daß sie selbst ein Stückchen Gewerkschaftsgeschichte machten.

Zum ersten Mal seit Beginn des zweiten Weltkriegs waren Delegierte einer echten polnischen Gewerkschaft nicht nur während einer ITF-Sektionssitzung anwesend, sondern nahmen aktiv daran teil.

Marek und Zbigniew arbeiten beide für die polnischen Staatsbahnen und sind Funktionäre der vor kurzem gegründeten Eisenbahnersektion der Solidarnosc, der Gewerkschaft und politischen Bewegung, die inzwischen eine führende Rolle in der polnischen Regierung übernommen hat.

Während ihres Aufenthalts in Santander sprachen sie mit den ITF-Nachrichten über die augenblickliche Lage in Polen und die Probleme, denen sich Solidarnosc und die polnischen Staatsbahnen gegenübersehen. Als erstes hoben sie die Unterschiede hervor, die zwischen der Lage der polnischen und der westeuropäischen Bahnen bestehen.

“Auf dieser Konferenz sprechen alle davon, Güter und Fahrgäste zurück auf die Schienen zu bringen,” sagt Danowski. “Wir haben zu viele Fahrgäste und zu viele Güter für die verfügbaren Transportkapazitäten, das ist unser Problem.”

Polen verfügt über das zweitgrößte Eisenbahnnetz Europas nach der Bundesrepublik Deutschland, und die polnischen Bahnen befördern mehr Güter als jedes andere europäische Eisenbahnsystem (428 Millionen Tonnen im Jahre 1988). Ihr Kapazitätsproblem ist teilweise auf ein wesentlich schlechter als in westeuropäischen Ländern ausgebautes Straßennetz, teilweise auf die



Zbigniew Iwaniuk (l.) und Marek Danowski (M.) von der Eisenbahner-Solidarität mit dem Generalsekretär der britischen NUR (und ITF-Vorstandsmitglied) Jimmy Knapp auf der ITF-Sektionskonferenz Eisenbahn in Santander (Spanien).

strategische Lage des Landes als Transitland zurückzuführen.

Die Staatsbahnen beschäftigen gegenwärtig etwa 440.000 Menschen. In dieser Zahl enthalten sind die in den Eisenbahnwerkstätten, bei der Erstellung der Infrastruktur und im Gesundheitsdienst der Bahnen tätigen Arbeitnehmer.

Trotzdem ist sich die Gewerkschaft bewußt, daß der Personalbestand nicht auf dieser Höhe gehalten werden kann.

Die Gewerkschaftsstrukturen bei den Bahnen waren bis vor kurzem, wie in anderen Teilen der polnischen Gesellschaft, von den der Kontrolle der kommunistischen Partei unterstehenden “offiziellen Gewerkschaften” beherrscht. Diese gibt es zwar immer noch, doch verlieren sie rasch an Bedeutung. Nach Angaben von Danowski hat die Eisenbahnersektion der Solidarnosc (“Eisenbahner-Solidarität”), die sich als eine der ersten Branchengruppen der Gewerkschaft konstituierte, heute bereits 150.000 Mitglieder. Diese Zahl nimmt weiter zu, wenn auch nicht mehr so rasch

wie noch vor wenigen Monaten.

Die Mitgliedschaft in der Gewerkschaft bringt in einem Wirtschaftsbereich, in dem die Bezahlung allgemein recht niedrig ist, eine erhebliche finanzielle Belastung mit sich (1 Prozent des Lohnes oder Gehalts), und die von Solidarnosc verfolgte Politik der “Ausschließlichkeit” bedeutet, daß die Arbeitnehmer zunächst die offizielle Gewerkschaft verlassen müssen, bevor Solidarnosc sie bei sich aufnimmt.

Nach 40 Jahren des Speichelleckens gegenüber dem kommunistischen Regime fällt es vielen Eisenbahnern noch schwer, diesen endgültigen Schritt zu unternehmen.

Die Eisenbahner-Solidarität hat, wie die nationale Dachorganisation, ihren Hauptsitz in der nordpolnischen Stadt Danzig.

Iwaniuk ist Präsidiumsvorsitzender des Nationalrats der Sektion und gleichzeitig Mitglied dieses Rates. Er arbeitet in der Geschäftsabteilung eines Bahnhofs im Raum Danzig.

... EisenbahnerLöhne viel zu niedrig

Forts. von Seite 7

Danowski ist Leiter für Informatik in der Fahrgastabteilung der Region Nord der polnischen Staatsbahnen. Er ist weit in Europa und China herumgereist und hat dabei computergestützte Systeme für die Sitzreservierung und den Fahrkartenverkauf studiert. Augenblicklich führt er in der Region Nord ein dezentralisiertes Sitzreservierungsnetz, gestützt auf je einen IBM-Personalcomputer pro Bahnhof, ein. Diese Computer sind über die bahneigenen Telefonleitungen miteinander verknüpft.

Sitzreservierungssysteme sind in Polen besonders wichtig, da die mangelnden Kapazitäten es erforderlich machen, jeden vorhandenen Sitzplatz mit einem zahlenden Fahrgast zu besetzen. Mit Hilfe der Computer wird es den polnischen Staatsbahnen nach Danowskis Meinung möglich sein, den gleichen Sitzplatz auf verschiedenen Streckenabschnitten mehrmals zu belegen.

Wie viele andere Bereiche der polnischen Wirtschaft ist auch die Bahn zweifellos dringendst reformbedürftig. Wie Danowski erläutert, müssen diese Reformen von zwei Seiten in Angriff genommen werden: zunächst einmal ist die Infrastruktur überaltert und in schlechtem Zustand. Obwohl inzwischen fast 50 Prozent der Strecken mit normaler Spurbreite elektrifiziert sind, befanden sich 1988 noch immer 329 Dampflokomotiven im aktiven Dienst. Dies mag zwar bahnebegeisterten Besuchern aus dem Ausland Entzückensrufe entlocken, doch einem effizienten Betrieb ist es sicherlich nicht zuträglich.

Wie andere Länder ist auch Polen an der Entwicklung eines Hochgeschwindigkeitsreizezugnetzes interessiert. Einige wenige Strecken (z. B. Danzig bzw. Krakau - Warschau) können heute mit relativ hohen Geschwindigkeiten (bis zu 160 km/h) befahren werden, die Mehrzahl der Strecken sind jedoch

wesentlich langsamer. Im Idealfall würde es Solidarnosc begrüßen, wenn Polen Teil eines integrierten europaweiten Bahnnetzes werden könnte. Man ist sich allerdings dessen bewußt, daß hierzu noch politische Veränderungen in der DDR und/oder der Tschechoslowakei erforderlich sein werden, die augenblicklich zwischen Polen und seinen westlichen Nachbarn stehen.

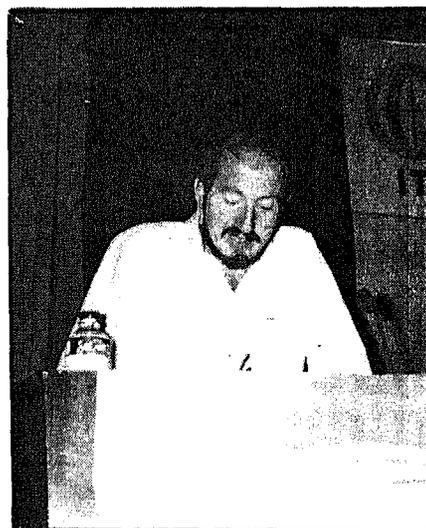
Die polnischen Staatsbahnen haben vor kurzem eine Kooperationsvereinbarung mit den spanischen Eisenbahnen (RENFE) unterzeichnet, in deren Rahmen Technologie und Personal ausgetauscht werden sollen. Außerdem finden augenblicklich dringende Verhandlungen mit den Regierungen der Mitgliedsländer der Europäischen Gemeinschaft über eine Aufhebung der gegenwärtig für den Einsatz polnischen Rollmaterials innerhalb der EG geltenden Beschränkungen statt.

Der zweite Reformbereich ist das Bahnmanagement. Bisher war die kommunistische Partei für die Besetzung leitender Positionen verantwortlich, und dies geschah häufig eher aufgrund politischer Zuverlässigkeit denn fachlicher Kompetenz.

„In Polen haben wir ein Sprichwort, das besagt, daß Regierungsfunktionäre vor dem letzten Weltkrieg meistens auf ihrem Stuhl saßen und sich um das Geschäft sorgten, aber nach dem Krieg saßen sie auf dem Geschäft und sorgten sich um den Stuhl“, sagt Danowski und fügt hinzu, daß Solidarnosc inzwischen zwar die Unterstützung der Regierung und der Arbeitnehmer genießt, aber noch nicht die „Beton-schicht“ des mittleren Management erreicht hat, die die beiden trennt.

Der märchenhafte Aufstieg der Solidarnosc hat alle, selbst ihre aktiven Mitglieder, überrascht:

„Vor sechs Monaten waren wir noch eine von der Polizei verfolgte Untergrundorganisation“, sagt Danowski. „Heute bilden wir die



Marek Danowski

Regierung des Landes.“

Sie alle sind sich der Gefahren bewußt, die sich für die Bewegung aus der plötzlichen Übernahme der Verantwortung ergeben, und sie wissen, daß äußerste Vorsicht geboten ist, wenn Solidarnosc nicht wie ihre kommunistischen Vorgänger mit der Wirtschaftsmisere in Verbindung gebracht werden soll.

„Wir dürfen den Kontakt zu den Menschen genauso wenig verlieren wie zur Regierung“, betont Danowski und fügt hinzu, daß dies natürlich eine sehr schwierige und heikle Aufgabe sein wird.

Einer der schwierigsten Aspekte ergibt sich aus der Doppelrolle der Solidarnosc als Gewerkschaft und politische Bewegung. Eine gewisse Trennung der beiden Funktionen scheint fast unmöglich.

Wie Iwaniuk berichtet, brauen sich im Eisenbahnsektor wegen der erschreckend niedrigen Löhne bereits ernste Probleme zusammen. Wenn in der laufenden Verhandlungsrunde keine Erfolge erzielt werden können, scheint ein landesweiter Eisenbahnerstreik so gut wie sicher. Ziel der Solidarnosc ist es, die Löhne der Eisenbahner zumindest auf 240.000 Zloty - den Durchschnittslohn eines Industriearbeiters in Polen - anzuheben.

Augenblicklich verdienen die Eisenbahner durchschnittlich etwa

Forts auf Seite 9

Solidarność

... "wir werden, wir müssen Erfolg haben!"

Forts. von Seite 8

160.000 Zloty. Mit ihrer Streikdrohung konnten sie der Regierung bereits die Zusage einer Lohnerhöhung um 60.000 Zloty sowie das Zugeständnis abringen, daß die Löhne der Eisenbahner grundsätzlich um 10 % über dem Landesdurchschnitt liegen sollten. Und wenn es tatsächlich zu einem Streik kommt - wie werden sich dann die der Kontrolle der kommunistischen Partei unterstehenden "offiziellen" Gewerkschaften verhalten?

Auf diese Frage antwortet Danowski mit einem trockenen Lachen: "Oh, die sind jetzt ganz wild auf einen Streik, seit die Solidarnosc an der Regierung ist," sagte er.

Von dem Augenblick an, so berichtet er, als Solidarnosc legalisiert wurde und um Mitglieder zu werben begann, waren die traditionellen Gewerkschaften auf einmal unheimlich militant. Sie forderten immer mehr als die Solidarnosc und riefen sogar nach Streiks. Und das, obwohl sie in den vorausgegangenen 40 Jahren niemals irgendeine Art von Arbeitskampfmaßnahmen organisiert hatten.

Wenn es also zu einem Streik kommt, egal aus welchem Grund, wird er zu 100 % befolgt werden.

Danowski und Iwaniuk hoffen beide, daß in der Lohnfrage ausreichend Fortschritt erzielt werden kann, um einen Streik zu vermeiden. Angesichts der augenblicklichen Wirtschaftslage des Landes würde der wirtschaftliche Reform-

prozeß durch Streiks sicherlich nicht erleichtert.

Niemand, der nicht in dem Land lebt, kann sich die verzweifelte Lage der polnischen Volkswirtschaft so richtig vorstellen. Das eindeutigste Symptom ist der unglaubliche Wechselkurs für harte Währung. Heutzutage wechselt fast niemand mehr Geld zu den offiziellen Wechselkursen ein, da Transaktionen zum Schwarzmarktkurs überall ungestraft vorgenommen werden.

Wie Danowski berichtet, lag der Kurs auf dem schwarzen Markt als er das Land verließ (er verschlechtert sich von Tag zu Tag), bei 10.000 Zloty zu einem US-Dollar. Nach diesem Kurs beläuft sich der Monatslohn eines Facharbeiters auf 24 Dollar.

Eine Flasche Vodka (heutzutage ein seltener und teurer Luxus) kostet etwa 6.000 Zloty oder 60 Cent. Aber diese Wechselkurse spiegeln nicht den wirklichen Lebensstandard der polnischen Arbeitnehmer wider. Obwohl sie harte Zeit durchmachen, verdienen sie noch immer genug zum Essen, sie haben eine Wohnung, einen Gesundheitsdienst und andere wesentliche Dienste. Irgendetwas stimmt also ganz offensichtlich nicht mit den Wechselkursen und der Handelsbilanz des Landes. Nach Angaben Danowskis waren eines der größten Probleme bisher die Handelsbeziehungen zur Sowjetunion. Als Verbündeter und

befreundetes Mitglied des Comecon bezog Polen den Großteil seiner Importe aus der UdSSR. Die Rubel mußten allerdings zu einem festen Wechselkurs gegen Zloty eingetauscht werden.

Im Endeffekt bezahlte Polen die sowjetischen Importe also mit harter Währung. Ein konvertibler Rubel ist bekanntermaßen eines der Ziele der Perestrojka in der UdSSR; und eine der ersten Aufgaben der Solidarnosc in der Regierung wird sicherlich darin bestehen, das bisherige System zu beenden.

Die Zukunft

Die beiden Solidarnosc-Funktionäre sind recht optimistisch, sowohl hinsichtlich der Wirtschaft als auch der Eisenbahnen. Obwohl der Verkehrsminister der neuen Regierung Kommunist ist, glauben sie, daß sie mit ihm zusammen arbeiten können. Außerdem können sie sich damit trösten, daß fast alle stellvertretenden Minister der Solidarnosc angehören. Die Regierung tritt ihr Amt mit einem Bonus an, über den in den vergangenen 40 Jahren keine polnische Regierung verfügte: sie hat die Unterstützung der Bevölkerung. Diese Unterstützung muß sie sich sichern, indem sie rasch wirtschaftliche Erfolge erzielt.

"Das polnische Volk hat häufig genug gehört, daß es Opfer bringen muß," sagt Danowski. "Wir werden, wir müssen Erfolg haben."

Drastische Einschnitte in Kanadas Reisezugverkehr

Trotz heftigen Widerstands in der Bevölkerung gab die kanadische Regierung ihre Absicht bekannt, 51 % des kanadischen Reisezugnetzes still zu legen.

Dies kündigte der konservative Verkehrsminister Benoit Bouchard am 4. Oktober ungeachtet einer heftigen Kampagne der Gewerkschaft zur Rettung des im Bereich des Personenverkehrs tätigen, staatlich finanzierten Eisenbahnunternehmens Via Rail an.

Die Kampagne unter Führung der der ITF angeschlossenen kanadischen Eisenbahngewerkschaft CBRT mobilisierte in der Öffentlichkeit überwältigende Unterstützung für die Aufrechterhaltung und sogar den Ausbau des Personenverkehrs auf den Bahnstrecken des Landes (vergl. ITF-Nachrichten August 1989). Laut einer Meinungsumfrage wünschen 89 % aller Kanadier den Fortbestand von Via Rail in seiner augenblicklichen Form.

Doch die der Philosophie des freien Unternehmertums und der Entregulierung zugeneigte konservative Regierung des Landes setzte sich über den Willen der Bevölkerung hinweg und gab unerwartet hohe Einschnitte in die Dienste bekannt.

Dies bedeutet z. B. eine Verringerung der Zahl der Beschäftigten um 38 % und

eine Kürzung der staatlichen Subventionen für den Bahndienst um die Hälfte.

Bouchard kündigte an, daß die Regierung die Finanzmittel für Via Rail im Laufe der nächsten fünf Jahre um eine Milliarde kanadische Dollar kürzen wolle. Dieses Sparprogramm, das im Januar nächsten Jahres beginnen soll, wird zu einem Rückgang der Zahl der Bahnreisenden um 60 % gegenüber dem Fahrgastaufkommen im

Jahre 1988 führen. Der Minister erklärte außerdem, daß die Beförderungstarife auf "Marktniveau" angehoben werden müßten. Diese drastischen Eingriffe werden verheerende Auswirkungen auf die Reisezugdienste in Kanada haben und möglicherweise eine völlige Stilllegung der transkontinentalen Strecken sowie die Einstellung der Bedienung bestimmter Städte nach sich ziehen.

Südkorea plant Hochgeschwindigkeitsstrecke Seoul-Pusan

Südkorea hat den Bau einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke zwischen der Hauptstadt Seoul und dem Hafen von Pusan beschlossen.

Eine von der Regierung eingesetzte Expertenkommission wird Hochgeschwindigkeitsstrecken in Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland und Japan besichtigen.

Besonderes Interesse erweckten die Magnetbahn-Systeme, die derzeit entwickelt werden, obwohl diese wahrscheinlich nach die Mittel des Landes übersteigen.

Regierung und koreanische Staatsbah-

nen riefen einen amerikanischen Unternehmensberater für die Planung des Systems zu Hilfe.

Über den genauen Verlauf der geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke wurde noch keine endgültige Entscheidung getroffen.

Das Ergebnis der nun angelaufenen Untersuchungen sollte bis nächsten Juni vorliegen, der Zeitpunkt, zu dem der Vertrag für die Verlegung der Strecke international ausgeschrieben wird.

HAFENARBEITER

Docker an US-Ostküste kämpfen für garantiertes Jahreseinkommen

Die Betriebsvereinbarungen für Hafentarbeiter in den Häfen an der Atlantik- und Golfküste der Vereinigten Staaten liefen am 30. September aus. In allen 36 Häfen, in denen die Hafentarbeiter in der International Longshoremen's Association (ILA) organisiert sind, wurde die Laufzeit der Verträge um 14 Monate verlängert. Ausgenommen hiervon sind Mobile, New Orleans und Baltimore.

Hafentarbeiter im Hafen von Mobile traten am 1. Oktober in den Streik. Etwa 125 Lagerarbeiter standen am 2. Oktober Streikposten, während die Verhandlungen mit der Mobile Steamship Association fortgesetzt wurden. Am 4. Oktober kehrten sie an ihren Arbeitsplatz zurück.

Auch in New Orleans und Baltimore lehnten die Hafentarbeiter das Angebot einer Verlängerung der Laufzeit der Verträge um 14 Monate ab. Allerdings kam es in diesen beiden Häfen nicht zu Arbeitsniederlegungen. Gewerkschaftsfunktionäre in New Orleans verwiesen auf eine mündliche Vereinbarung, nach der sich die Ha-

fenarbeiter für die Dauer der Verhandlung zum Verzicht auf Streikmaßnahmen bereit erklärt hatten.

Nachdem die betrieblichen Vertragsverhandlungen an der Ostküste in eine Sackgasse geraten waren, konnte die von der ILA ausgehandelte Verlängerung des Rahmenkollektivvertrages um 14 Monate in New York und New Jersey nicht in Kraft gesetzt werden.

Die Probleme entstanden, weil die Arbeitgeber eine schrittweise Abschaffung des garantierten Jahreseinkommens forderten, das bisher die Löhne der Hafentarbeiter sicherte. Im Rahmen des Systems des garantierten Jahreseinkommens wird den Hafentarbeitern an Tagen, an denen keine Arbeit vorhanden ist, bis zu 40 % ihres Lohnes ausgezahlt.

Die Arbeitgeber schlugen darüber hinaus finanzielle Anreize für einen vorzeitigen Eintritt in den Ruhestand vor. Um die Kosten für zusätzliche Rentenbeiträge zu decken, forderten sie die Abschaffung der garantierten Jahreseinkommen, eine Kür-

zung der Wohlfahrtsleistungen, und die Schließung zweier Ärztezentren.

Nach monatelangen, ergebnislosen Verhandlungen mit den Arbeitgebern konnte in letzter Minute eine Einigung erzielt werden. Die ILA konnte dabei die Beibehaltung des Systems garantierter Jahreseinkommen durchsetzen.

Im Rahmen der neuen Vereinbarung einigten sich beide Seiten darauf, daß die Hafentarbeiter während eines 3-Monats-Zeitraums vom Inkrafttreten des Vertrages am 1. Oktober freiwillig mit 55 Jahren in den vorzeitigen Ruhestand treten können. Arbeitnehmern, die während dieses Zeitraums in Rente gehen, wird eine einmalige Abfindung ausgezahlt.

Die Arbeitgeber hoffen darauf, daß eine ausreichende Zahl von Hafentarbeitern diese Möglichkeit nutzt, um eine erhebliche Reduzierung der Kosten für das garantierte Jahreseinkommen zu erzielen. Die Vereinbarung bietet beiden Vertragsparteien

Forts. auf Seite 11

Streik legt neuseeländische Häfen lahm

Nachdem Verhandlungen mit den Arbeitgebern am 21. September scheiterten (vergl. **ITF-Nachrichten** September 1989), befinden sich die Hafentarbeiter in Neuseeland seit dem 30. September im Ausstand. Der Betrieb in den zwölf wichtigsten Häfen des Landes ist völlig lahmgelegt, eine Reihe kleinerer Häfen arbeitet allerdings im Rahmen einer Zwischenvereinbarung normal weiter.

Im Mittelpunkt des Konflikts stehen die Pläne der Regierung zur Entregulierung der Hafenwirtschaft, die zum Abbau der Arbeitsplätze von mehr als einem Drittel der 3.200 registrierten Hafentarbeiter des Landes führen könnten. Den übrigen Beschäftigten wurden Angebote über eine Weiterbeschäftigung ab 1. Oktober zugesandt.

An diesem Tag hob die Regierung das Gesetz über die Hafenwirtschaft auf und schaffte das System des Arbeitskräftepools ab, wodurch die Gewerkschaft ohne geltenden Kollektivvertrag dastand.

Die Verhandlungen scheiterten an der Frage der Abfindungszahlungen bzw. Renten für diejenigen Beschäftigten, die den Wirtschaftsbereich verlassen müssen. Eine Einigung ist bisher nicht in Sicht.

Mehr Sonntagsarbeit für japanische Hafentarbeiter

Der Nationale Rat der Hafentarbeiter (Zenkoku Kowan) und der Verband der Hafen- und Transportarbeitergewerkschaften (Koun Domei) in Japan weiteten die im Juni geschlossenen Vereinbarungen über Sonntagsarbeit auf weitere zwölf ausländi-

sche Schifffahrtslinien aus.

Die Vereinbarungen gelten jetzt für 19 Unternehmen. Der gewerkschaftliche Boykott von Sonntagsarbeit auf den Schiffen anderer Unternehmen geht jedoch weiter.

... Gewerkschaft sichert Zusatzleistungen für Hafentarbeiter

Forts. von Seite 10

außerdem die Gelegenheit, weitere Kosteneinsparungsmaßnahmen in den Häfen zu prüfen. Es soll eine zweigliedrige Arbeitsgruppe für die Erhaltung des Wirtschaftsbereich eingesetzt werden, die über Möglichkeiten der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen beraten soll.

Eine ähnliche Vereinbarung wurde auch

in Philadelphia geschlossen, wo die Hafentarbeiter einer Verlängerung der Laufzeit ihres betrieblichen Kollektivvertrages um 14 Monate zustimmten. Dieser Vertrag läßt ebenfalls Raum für Beratungen über künftige Kosteneinsparungsmaßnahmen in dem Hafen.

Die Arbeitgeber erklärten sich bereit, auch weiterhin 2,8 Millionen Arbeitskräftestunden im Jahr zu garantieren. Die Gewerkschaft widersetzte sich ferner erfolgreich den Forderungen der Arbeitgeber nach Zugeständnissen im Bereich der Gesundheits- und Wohlfahrtsleistungen.

SEELEUTE

Seeleute und die Bedrohung durch Aids

Im vergangenen Jahr führte die Weltgesundheitsorganisation (WHO) in Zusammenarbeit mit dem Internationalen Arbeitsamt (IAA) im Rahmen eines Bildungsprogramms zur Gesundheitsvorsorge, das Arbeitnehmer über die Risiken einer Aids-Infektion aufklären soll, Konsultationen zum Thema Aids am Arbeitsplatz durch.

Das Seeleute sich über lange Zeiträume hinweg auf See aufhalten und nur beschränkten Zugang zu den Informationsmaterialien zur Gesundheitsvorsorge haben, die an Land tätigen Arbeitnehmern zur Verfügung stehen, wurde eine weitere gemeinsame Sitzung von IAA und WHO beschlossen, um ein an den besonderen Bedürfnissen der Seeleute hinsichtlich umfassender, genauer und aktueller Informationen über Aids und eine Infektion mit dem HIV-Virus ausgerichtetes Gesundheitsvorsorgeprogramm zu erar-

beiten. Diese dreigliedrige Sitzung fand am 5. und 6. Oktober 1989 in Genf statt. Zum Teilnehmerkreis gehörten Ärzte, Reeder und Vertreter der Seeleute.

Mark Dickinson, Sektionsassistent Senior in der Seeleutesektion, erläuterte in einer Erklärung die Grundsätze erläuterte, die nach Meinung der ITF die Basis für alle gesundheitlichen Maßnahmen für diese Berufsgruppe darstellen sollten.

Dickinson äußerte sich befriedigt darüber, daß heute weniger von einem "besonders gefährdeten Personenkreis" gesprochen werde, da dies die Betroffenen lediglich in die Isolierung treibe und ihre Kooperationsbereitschaft bei den Bemühungen, die Ausbreitung der Krankheit zu begrenzen, beeinträchtige. Statt dessen habe sich inzwischen vermehrt die Erkenntnis durchgesetzt, daß es gewisse "mit erhöhtem Risiko verbundene Ver-

haltensweisen" gebe, die zu vermeiden seien, um die Gefahr einer Infizierung zu verringern.

Oberste Priorität sei es daher sicherzustellen, daß Seeleute gleichberechtigten Zugang zu Informationen über die Übertragungswege von Aids erhielten. Angesichts der zahlreichen Legenden, die diese neue und furchteinflößende Krankheit umgeben, sei es möglicherweise ebenso wichtig, sie darüber zu unterrichten, wie Aids *nicht* übertragen werden könnte.

HIV-positive Arbeitnehmer bzw. solche, die bereits das Krankheitsbild entwickelten, stießen häufig auf Vorurteile und Diskriminierung von seiten ihrer Arbeitgeber und Kollegen. Angesichts des begrenzten Lebensraums auf Schiffen seien Seeleute in diesem Zusammen-

Forts. auf Seite 12

NORWEGISCHE GEWERKSCHAFTEN GRÜNDEN GEMEINSAME ARBEITSVERMITTLUNG

Vier norwegische Schifffahrtsgewerkschaften planen die Einrichtung einer gemeinsamen Bemannungsagentur mit dem auf die Verwaltung von Schiffen spezialisierten Unternehmen Barber International. Die Partnerschaft zwischen Gewerkschaften und Schiffsmanagern wurde von der norwegischen Regierung bereits genehmigt. Sie trägt den Namen *Barber Personnel*.

Ihr Ziel besteht in der Arbeitsvermittlung für norwegische Seeleute, die ihren Arbeitsplatz verloren haben, seit es durch die Einrichtung des Norwegischen Internationalen Schiffsregisters (NIS) im Jahre 1987 möglich wurde, an ihrer Stelle billigere Mannschaften aus dem Ausland zu beschäftigen. Die Zahl der in der internationalen Seeschifffahrt beschäftigten norwegischen Seeleute sank im vergangenen Jahr auf 12.600.

Barber Personnel ist das erste norwegische Unternehmen, das offiziell über eine Genehmigung zur Vermittlung von Seeleuten verfügt. Nach norwegischem Recht sind Unternehmen, deren wichtigster Geschäftszweck in der Vermittlung von Bemannungen besteht, im allgemeinen nicht zugelassen. Üblicherweise werden die Seeleute direkt von den Reedern, für die sie arbeiten, eingestellt. Das neue Unternehmen darf denn auch keine Bemannungen für norwegische Schiffe, sondern

nur für Schiffe ausländischer Reeder anheuern.

Norwegische Bemannungen sind teurer als ausländische Seeleute. Doch Edmund Gjennestad von der norwegischen Seeleutegewerkschaft, der von seiner Gewerkschaft für die Tätigkeit als Generalmanager bei *Barber Personnel* freigestellt wurde, ist überzeugt, daß die Reeder bereit sein werden, für hochqualifizierte Seeleute mehr Geld auszugeben.

Er weist darauf hin, daß "die zunehmende Zahl älterer, noch im Einsatz befindlicher Schiffe die Beschäftigung qualifizierten Personals erforderlich macht. Jede Minute, in der ein Schiff sich nicht auf Auftragsfahrt befindet, ist heutzutage äußerst kostspielig."

Barber Personnel will nicht nur als Heueragentur auftreten, sondern auch Wartungsdienste anbieten. Angesichts der gestiegenen Preise für Werftreparaturen möchte die Agentur den Reedern den Einsatz spezieller "mobiler Einsatzgruppen" für Reparaturen auf See als billigere Alternative nahebringen.

Die Gründung von *Barber Personnel* ist eine Konsequenz aus einem Vorschlag, den die vier norwegischen Schifffahrtsgewerkschaften erstmals bei der Einrichtung des NIS unterbreitet hatten: die Schaffung eines Reparaturpools.

Eine von der norwegischen Regierung in Auftrag gegebene Studie kommt zu dem Ergebnis, daß die Einführung eines Systems, bei dem eine größere Gruppe von Schiffen ihre Reparaturen durch einen Pool von Wartungspersonal ausführen läßt, 2.000 bis 4.000 neue Arbeitsplätze schaffen könnte. Eine staatliche Beteiligung an einem solchen System wurde von der Regierung allerdings abgelehnt.

Daraufhin wandten sich die Gewerkschaften an die norwegische Reedervereinigung, die aber ebenfalls abwinkte. Schließlich gaben sie einer Partnerschaft mit *Barber International* den Vorzug vor einem bestimmten Reeder.

Barber International ist eines der größten Schiffsverwaltungsunternehmen der Welt. Gegenwärtig stellt es die Büroräume für das Unternehmen und auch seinen ersten Kunden bereit.

Gjennestad weist nachdrücklich darauf hin, daß das Unternehmen keineswegs in Wettbewerb zu Schifffahrtsunternehmen treten will, die ihre eigenen norwegischen Besatzungen beschäftigen.

Die Seeleute werden anfangs jeweils für die Dauer eines Auftrages beschäftigt. Das langfristige Ziel besteht jedoch darin, Reedern, die ihre eigene Personalabteilung auflösen wollen, eine ständige Belegschaft anzubieten.

... Gesundheitsvorsorgeprogramme erforderlich

Forts. von Seite 11

hang noch stärker betroffen als andere Arbeitnehmer und bedürften eines besonderen Schutzes.

Nach einer ausführlichen Diskussion aller Aspekte dieser Frage bekräftigten die Teilnehmer die auf der Sitzung über Aids am Arbeitsplatz im vergangenen Jahr einstimmig verabschiedete Erklärung und ergänzten sie durch eine Liste der Punkte, die in ein speziell auf Seeleute zugeschnittenes Aids-Vorsorgeprogramm aufzunehmen wären.

Das überarbeitete Dokument weist zunächst darauf hin, daß Seeleute in ihrem Arbeitsumfeld nicht der Gefahr einer HIV-Infizierung ausgesetzt sind. Der besondere Charakter des Berufs des Seemanns schaffe jedoch besondere Bedingungen, aufgrund derer Seeleuten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden müsse. Bestimmte Faktoren könnten das Risiko einer HIV-Infektion für Seeleute erhöhen. Dazu gehörten ihre geographische Mobilität, die begrenzten Möglichkeiten für soziale Kontakte an Bord und an Land sowie das gemischte kulturelle Umfeld, in dem sie arbeiten.

Das Dokument spricht von der Notwendigkeit der Erarbeitung von Gesund-

heitsvorsorgeprogrammen für Seeleute, die einer HIV-Infektion und der Verbreitung von Aids vorbeugen könnten, indem sie die Gefahren aufzeigten, dabei aber gleichzeitig die Ängste der Seeleute relativierten. Es erwähnt ferner die Notwendigkeit, eine einfühlsame und verantwortliche Haltung gegenüber HIV-infizierten Seeleuten zu fördern und Infizierte sowie an Aids erkrankte Seeleute über ihre gesetzlichen und menschlichen Rechte zu informieren, darunter das Recht auf absolute Vertraulichkeit.

Die Erklärung schlägt vor, diese Ziele durch folgende Maßnahmen zu erreichen:

* Seeleuten und ihren Familien genaue, klare, aktuelle, sachkundige Informationen zur Verfügung zu stellen;

* Maßnahmen zu fördern, die Seeleuten dabei helfen, die Notwendigkeit für eine Änderung ihrer Haltung und ihres Verhaltens zu prüfen;

* dafür Sorge zu tragen, daß Aids-Informationsprogramme am Arbeitsplatz in generelle arbeitsplatzbezogene Gesundheitsprogramme für Seeleute aufgenommen werden;

* in Konsultation mit Reedern, See-

leuten, den sie vertretenden Organisationen, der Ärzteschaft und gegebenenfalls staatlichen und anderen Einrichtungen Strategien für ein Aids-Vorsorgeprogramm für Seeleute zu entwickeln.

Als Beitrag zur Förderung dieser Ziele sagten WHO und IAA zu, dem Sitzungsbericht und der gemeinsamen Erklärung größtmögliche Öffentlichkeit zu verschaffen. Auch der IMO solle eine Kopie zugesandt werden, die sie nach ihren eigenen Vorstellungen nutzen könnte.

WHO und IAA erklärten sich ferner bereit, Orientierungshilfen für Aids-Vorsorgeprogramme für Seeleute zu erarbeiten und damit im Zusammenhang stehende regionale Pilotprojekte zu unterstützen.

Besonders wichtig war die Zusage der beiden Organisationen, ein Zentrum zur Sammlung von Informationen aus aller Welt einzurichten sowie ein System für die Weitergabe der eingegangenen Materialien zu schaffen. Dies solle in Form von Informationspaketen mit speziell auf die kulturellen Eigenheiten bestimmter Bevölkerungsgruppen ausgerichteten Materialien und Videofilmen geschehen.

NEUE ITF-WOHLFAHRTSEINRICHTUNGEN ERÖFFNET

Die beiden nebenstehenden Fotos illustrieren die jüngsten Entwicklungen bei den fortgesetzten Bemühungen der ITF um die Förderung von Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute.

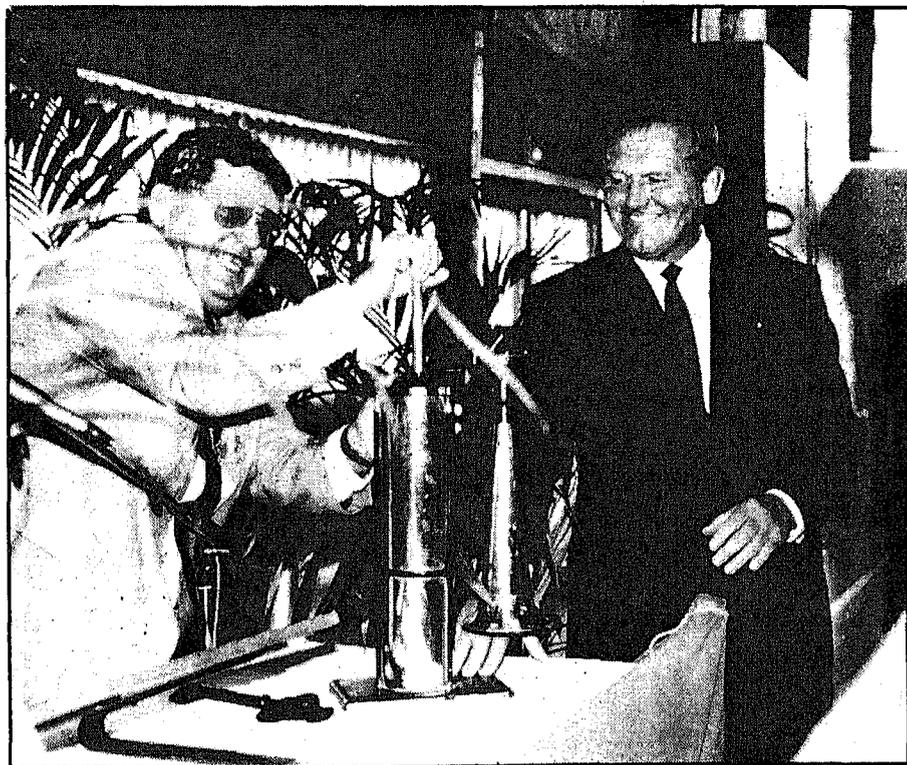
Das obere Foto zeigt die offizielle Eröffnung des Seeleute-Raums im Urlaubszentrum "Sandpipers" in Southport (Großbritannien). Sandpipers ist ein ganz besonderes Zentrum, das von der Winged Fellowship betrieben wird, einer Organisation, die Ferien- und Erholungsmöglichkeiten für Körperbehinderte anbietet. Die ITF-Treuhänderstiftung für Seeleute gab der Fellowship einen Zuschuß in Höhe von 55.000 Pfund zur Deckung der Kosten für die Einrichtung eines Raumes für ehemalige Seeleute und ihre Familienangehörigen, die wegen eines Unfalls oder einer krankheitsbedingten Behinderung auf speziell auf die Bedürfnisse Körperbehinderter zugeschnittene Einrichtungen angewiesen sind.

Der Raum trägt den Namen "Seeleute-Raum" und das hier abgebildete Schild, das an die Spende erinnern soll, wurde in einer Behindertenwerkstatt von Hand in Holz geschnitzt. Die abgebildeten Personen sind (v.l.n.r.) Bob Harper, regionaler Spendenbeauftragter der Winged Fellowship, Simon Hall, Stellvertretender Manager des Sandpipers-Zentrums, Ronnie Coutinho, verdienter Förderer und ehemaliger Schiffsoffizier (über dessen Schicksal wir in der jüngsten Ausgabe des ITF-Seeleutebulletins berichteten) und Derek Bond, erster Stellvertretender Generalsekretär der der ITF angeschlossenen britischen Offiziersgewerkschaft NUMAST. Nähere Informationen über die von dem Zentrum angebotenen einzigartigen Urlaubsmöglichkeiten für körperbehinderte Seeleute sind auf schriftliche Anfrage bei der ITF erhältlich.

Das untere Foto entstand während der feierlichen Wiedereröffnung des Seeleutezentrums "Heyplaat" in Rotterdam am 8. September dieses Jahres.

Ursprünglich war dieses Zentrum ein vom Amt für Seeleutewohlfahrt der norwegischen Regierung betriebener Club und Freizeitzentrum. Als die norwegische Regierung Ende 1988 die Finanzmittel strich, war es von der Schließung bedroht.

Die ITF sprang ein und bot dem Rotterdamer Amt für Seeleutewohlfahrt Geldmittel zur Deckung der Renovierungskosten sowie eine Bürgschaft für die Betriebskosten des Zentrums während der nächsten fünf Jahre an. Aufgrund dieser Zusagen war es dem Rotterdamer Amt möglich, das Zentrum Anfang dieses Jahres in eigener Regie zu übernehmen. Die Renovierungsarbeiten sind inzwischen abgeschlossen, und das Zentrum steht



wieder allen Seeleuten unabhängig ihrer Nationalität zur Verfügung. Ein besonderes Plus ist seine wunderbar ausgestattete Sporthalle, die für Hallenfußball, Basketball und andere Mannschaftssportarten genutzt werden kann. Das Zentrum ist für Seeleute leicht erreichbar in Europoort gelegen.

Auf dem Foto zu sehen sind der Oberbürgermeister von Rotterdam, Dr. A. Peper, sowie Kapitän Bos, Generalmanager des Rotterdamer Amtes für Seeleutewohlfahrt, die ihre Fingerfertigkeit im Umgang mit einem traditionellen Nebelhorn beweisen. An der Eröffnungsveranstaltung nahm auch ITF-Generalsekretär Harold Lewis teil.

Singapur verbietet Ölexporte nach Südafrika

Singapur hat den Ölexport nach Südafrika verboten. Darüber hinaus soll es in Singapur registrierten Schiffen unter Androhung der Streichung aus dem Register untersagt werden, Öl in den Apartheidstaat zu liefern.

Das Verbot gilt für alle Erdölprodukte. Das Außenministerium drohte jedem Schiff, das gegen das Verbot verstößt, mit der Streichung aus dem Register.

Der Leiter der Schifffahrtsdirektion von Singapur forderte alle ortsansässigen Reeder auf, dafür Sorge zu tragen, daß in

ihrem Eigentum befindliche oder von ihnen verwaltete Schiffe in keiner Weise am Erdölhandel mit Südafrika beteiligt sind.

Schiffahrtsunternehmen in Singapur werden daher von nun an "Endabnehmer"-Klauseln und andere Bedingungen in ihre Charterverträge aufnehmen, um eine Einhaltung des Verbots zu gewährleisten.

Die Regierung kommt mit dieser Maßnahme eigenen Angaben zufolge der von

der UNO-Vollversammlung verabschiedeten Entschließung nach, in der die Beendigung jedweder Lieferungen von Erdölprodukten an Südafrika gefordert wird.

*Diese Maßnahme Singapurs wird den benachbarten Stadtstaat Hongkong weiter unter Druck setzen, der, wie jüngst vom Shipping Research Bureau in Amsterdam, einer gemeinnützigen Einrichtung von Apartheidgegnern, aufgedeckt wurde, den Großteil aller Öllieferungen nach Südafrika transportiert.

SCHIFF NACH KLAGEN DER BEMANNUNG ARRESTIERT

Nachdem sich die Besatzung über Heuern und Lebensbedingungen beschwert hatte, ließ die ITF am Montag, den 2. Oktober in Louisiana (USA) auf Anordnung des zuständigen US-Bezirksgerichts die im Besitz zyprischer Reeder befindliche *Evryalos* arrestieren.

Siebzehn der neunzehn philippinischen Besatzungsmitglieder berichteten dem Billigflaggeninspektor der Hafnarbeitergewerkschaft ILA, John Sansone, daß ihre Heuern niedriger seien als im zyprischen Kollektivvertrag vorgeschrieben. Sie klagten außerdem über die unhygienischen Zustände an Bord.

Sansone nahm Kontakt zum Schifffahrtsanwalt Jerry Dodson in Louisiana auf, der die Arrestierung veranlaßte.

Die *Evryalos* ist mit Plumpsklos ausgestattet. Die Besatzung wurde gezwungen, in unbehandeltem Flußwasser aus dem Mississippi zu baden. Der Fluß war auch ihre Trinkwasserquelle. Die philippinische Besatzung berichtete des Weiteren, daß ihnen schlechteres Essen vorgesetzt werde als den Offizieren.

"Das Trinkwasser enthält Sachen, das glaubt man gar nicht," sagte Dodson.

Der Besatzung standen außerdem erhebliche Überstundenzahlungen zu. Die Seeleute waren gezwungen worden, eine Sondervereinbarung zu unterzeichnen, aufgrund derer sie erst nach 48 Stunden Anspruch auf Überstundenbezahlung hatten - ein klarer Verstoß gegen ihren ur-

sprünglichen Arbeitsvertrag.

Die von der Besatzung erhobene Gesamtforderung beläuft sich auf einen Betrag von knapp 70.000 US-Dollar einschließlich Überstundenbezahlung und Entschädigung für die schlechten Arbeitsbedingungen.

SICHERHEITSTUDIE FÜR NORDSEE-BOHRINSELN UNTER AUSLÄNDISCHER FLAGGE GEFORDERT

Der ITF angeschlossene norwegische Gewerkschaft der Beschäftigten in der Mineralöl- und petrochemischen Industrie (NOPEF), die die Offshore-Arbeiter vertritt, fordert eine dringende Untersuchung der Betriebsbedingungen auf ausländischen Ölplattformen in norwegischen Gewässern.

Die Gewerkschaft fordert von der Regierung einheitliche Vorschriften für alle Ölplattformen unabhängig von ihrer Nationalität, wobei insbesondere dem ihrer Meinung nach "unlauteren" Wettbewerb, der den Betreibern norwegischer Plattformen durch ausländische Billigbohrinseln

im norwegischen Sektor der Nordsee entsteht, ein Ende gesetzt werden sollte.

Zu den Bereichen, die streng einheitlich geregelt werden müßten, gehören nach Ansicht der Gewerkschaft Löhne, Arbeitszeiten, Sicherheitsnormen und technische Bestimmungen.

Nach dem schrecklichen Unglück auf der Bohrinsel Alexander Keilland investierten norwegische Reeder große Summen in die Verbesserung der Sicherheit der Plattformen. NOPEF argumentiert, daß die eindeutige Benachteiligung verantwortungsvoller Reeder im Wettbewerb mit ausländischen Betreibern, deren Plattformen nicht immer die gleichen hohen Anforderungen erfüllen, einfach nicht gerechtfertigt werden kann.

Augenblicklich ist die Arbeitszeit von Besatzungen auf im Eigentum norwegischer Reeder befindlichen Bohrinseln wesentlich kürzer als die ihrer Kollegen auf ausländischen Plattformen, ein weiterer Faktor, der die norwegischen Plattformen sicherer, aber weniger wettbewerbsfähig macht.

Die NOPEF stellt nachdrücklich fest, daß die Bedingungen nicht abgesenkt werden dürfen, sondern vielmehr an die augenblicklich geltenden hohen norwegischen Normen angepaßt werden müssen.

Berichten zufolge prüft das Ölministerium derzeit die von der Gewerkschaft erhobenen Forderungen.

Viele Reeder verderben das Schiff!

Ältere Schiffe, die häufig den Reeder wechseln, gehen mit wesentlich größerer Wahrscheinlichkeit dem Untergang entgegen, heißt es im Jahresbericht des Institute of London Underwriters, einer Vereinigung von Schiffsversicherungen.

Daß das Alter eines Schiffes ein wichtiger Faktor ist, wenn es darum geht, die Wahrscheinlichkeit seines Untergangs zu berechnen, ist mehr oder weniger selbstverständlich. Die Feststellung, daß auch die Verwaltung des Schiffes eine wichtige Rolle für die Schiffsicherheit spielt, ist die seit langem überfällige Bestätigung einer Tatsache, auf die Schifffahrtsgewerkschaf-

ten immer wieder hingewiesen haben.

Während die untergegangene Gesamttonnage 1988 auf 775.856 BRT gegenüber dem Höchststand von 1987 von 1.178.382 BRT gesunken war, waren die Merkmale der betroffenen Schiffe während der vergangenen vier Jahre durchweg ähnlich.

Dem Bericht zufolge waren 66 % der während der vergangenen vier Jahre untergegangenen Schiffe über 14 Jahre alt. Mehr als die Hälfte dieser untergegangenen Schiffe hatten sich seit weniger als vier Jahren im Besitz ihres letzten Reeders befunden.

Europäischer Angriff auf Frachtkonferenzen

Ein Fall, der grundlegende Veränderungen für die europäische Frachtschifffahrt nach sich ziehen könnte, liegt der Europäischen Kommission gegenwärtig zur Prüfung vor. Sie ist aufgefordert, die Rechtmäßigkeit der Frachtratenvereinbarungen im Rahmen der wichtigsten Linienschiffahrtskonferenz für den Nordatlantik zu untersuchen.

Die Neusara-Vereinbarung (Nordeuropa/USA-Frachtratenvereinbarung) ist eine Linienschiffahrtskonferenz, die über 50 % aller Schiffsfrachten zwischen den USA und Europa befördert. Mitglieder sind P&OCL (die Container-Tochter von P&O - Großbritannien), Hapag Lloyd aus der Bundesrepublik Deutschland, der niederländische Nedlloyd, SeaLand aus den USA, die Compagnie Générale Maritime (Frankreich) und Atlantic Container Lines, ein aus sechs westeuropäischen Schiffahrtslinien bestehendes Konsortium. Linienschiffahrtskonferenzen bieten gemeinsame Frachtdienste und -raten an. Sie veröffentlichen eine feste Liste von Frachtraten und Fahrpläne.

Linienschiffahrtskonferenzen sind das letzte verbleibende Element der Koordination und Regulierung in einem weltweiten Wirtschaftsbereich, der sich durch seinen ruinösen Wettbewerb und seinen chaotischen Zustand auszeichnet. Die UNO-Konferenz für Handel und Entwicklung (UNCTAD) hat einen Verhaltenskodex für Linienschiffahrtskonferenzen verabschiedet, um den Entwicklungsländern einen größeren Anteil an den Schiffsfrachten zu sichern. Obwohl diese Maßnahmen nur begrenzte Unterstützung finden (die USA z. B. weigern sich, den UNCTAD-Linienschiffahrtskodex zu unterzeichnen), stellen sie doch eine Grundlage für eine vernünftigeren und gleichmäßigeren Aufteilung des Welthandels dar. Die ITF unterstützt die UNCTAD-Kodexe und setzt sich von jeher für eine breitere Anwendung des Prinzips der gleichmäßigen Frachtaufteilung ein.

Die Beschwerde gegen die Neusara-Linienschiffahrtskonferenz wurde von einer britischen Organisation, dem British Shippers' Council (BSC), eingereicht, der die Interessen der Verladere vertritt. Er forderte die EG-Kommission zur Prüfung der Frage auf, ob die Festsetzung der Frachtraten durch die Konferenz einen Verstoß gegen die EG-Wettbewerbsregeln darstellt. Nach Ansicht des BSC handelt es sich bei Neusara um ein illegales Preisfestsetzungskartell.

BSC und andere Vereinigungen sind vor allem deswegen in Aufregung geraten, weil es sich bei Neusara um einen relativ neuen Zusammenschluß (vom Juli dieses Jahres) verschiedener Linienkon-

ferenzen handelt, die zuvor unabhängig voneinander den Atlantik-, Golf- und Pazifikverkehr regelten.

Insbesondere, so heißt es in der Eingabe des BSC, verstoße Neusara gegen Verordnung 4056/86 sowie 1017/68, da festgesetzte Preise nicht nur für die Ozeanüberquerung, sondern für den gesamten Frachtweg gelte.

BSC kritisiert die Bestimmungen, die seiner Meinung nach selektive Preisfestsetzungsverfahren für unterschiedliche Güter sowie die Aufteilung von Fracht auf verschiedene Schiffahrtunternehmen ermöglichen. Auf diese Weise, so BSC, könne die Konferenz unabhängige, in Marktnischen tätige Unternehmen aus dem Geschäft verdrängen, in dem sie Verluste durch nicht kostendeckenden Betrieb unter den beteiligten Unternehmen aufteile. Ferner verweist BSC auf den Austausch von Informationen über Kreditwürdigkeit und Schulden unter den Mitgliedern der Konferenz - eine Praxis, die in anderen Bereichen verboten sei.

Die Fragen, über die hier zu entscheiden ist, mögen komplex erscheinen, doch sie können weitreichende Auswirkungen auf die Schiffahrtswirtschaft haben. Falls die EG die Neusara-Konferenzvereinbarungen verbietet, steht sie im

Widerspruch zur Bundesschiffahrtskommission in den USA, die die praktische Logik der Konferenz akzeptierte und sie von der strikten Anti-Kartellgesetzgebung in den USA ausnahm.

Die Schiffahrtsunternehmen betrachten das seit 50 Jahren erprobte Konferenzsystem als Garantie der Stabilität und Dienstleistungsqualität.

Die Frage, ob die Konferenzvereinbarungen für den Transport von Haus zu Haus oder nur für die eigentliche Ozeanüberquerung gelten kann, ist ebenfalls von großer Bedeutung. Sollten die Konferenzvereinbarungen lediglich auf die Seestrecke des Transportweges begrenzt werden, so wäre dies in der Praxis gleichbedeutend mit ihrer Abschaffung. Wie die einflußreiche Schiffahrtszeitung *Lloyd's List* in ihrem Leitartikel am 5. September feststellte:

"Wenn die Kommission gegen Neusara entscheidet, begrenzt sie das Prinzip der Konferenzen damit praktisch auf den Seeabschnitt einer Reise. Und wenn sie dies tut, stellt sie die Existenzberechtigung der Frachtratenvereinbarungen in Frage. Wenn sie nur für einen so kurzen Streckenabschnitt gelten dürfen, warum sollte man sie dann überhaupt erst treffen?"

ZWEITER "PANAMA-KANAL" DURCH NICARAGUA?

Da der Panama-Kanal demnächst dem zunehmenden Schiffsverkehr nicht mehr gewachsen sein wird, schlug eine Gruppe japanischer Geschäftsleute, Politiker und Wissenschaftler, darunter eine Reihe Bauingenieure, den Bau eines 25 Mrd. US Dollar teuren Kanals durch das mittelamerikanische Land Nicaragua vor, der die Atlantik- mit der Pazifikküste verbinden soll.

Das sogenannte "Grand Canal Project" umfaßt den Bau einer 400 Meter breiten, 220 km langen Wasserstraße durch die mittelamerikanische Landenge. Auf dieser Wasserstraße könnten Schiffe mit bis zu 250 tdw und einem Tiefgang von 25 Metern verkehren.

Mit an dieses Projekt geknüpft sind Pläne für eine "Canal City" oder "Techno Garden City" an der Kanaleinfahrt an der Pazifikküste mit einem Freihafen und einer Industrie- und Geschäftszone sowie einem Wissenschaftspark.

Die vorgeschlagene Strecke weist eine Reihe wichtiger Vorzüge auf, durch die die Baukosten auf ein Minimum beschränkt werden könnten. Die höchste Erhebung befindet sich lediglich 38 Meter

über dem Meeresspiegel, 100 km der geplanten Strecke könnten durch den 8.000 km großen Binnensee Cocibolca geführt und der Ausfluß des Sees in den Rio San Juan bis zur Karibik in vollem Umfang genutzt werden. Es bräuchten also nur 20 km der Strecke neu ausgehoben werden, nur ein Viertel dessen, was ausgehoben werden müßte, wenn in Panama selbst ein Kanal zur Entlastung des Panama-Kanals gebaut würde.

Die Pläne wurden der nicaraguanschen Regierung Ende August vorgelegt. Diese äußerte sich besorgt über die möglichen Auswirkungen eines mit Hochseeschiffen befahrbaren Kanals auf die Umwelt und die strategische Position Nicaraguas.

Nichtsdestotrotz ist für nächsten März ein Symposium in Managua geplant, auf dem verschiedene Ideen und andere inzwischen vorgebrachte Vorschläge geprüft werden sollen, darunter die sogenannte "Trockenkanal"- und die "Landbrücken"-Option in Form von Bahnstrecken über die Landenge, die gegenwärtig von den Nachbarstaaten Costa Rica und Honduras erwogen werden.

Zweitregister für Brasilien?

Drei Schiffsverkehrsunternehmen des Landes drängen bei der brasilianischen Regierung auf die Einrichtung eines Zweitregisters. Als möglicher Standort der neuen Flagge wird die Stadt Manaus im Amazonasbecken vorgeschlagen. Der Plan soll demnächst vom brasilianischen Parlament auf seine Durchführbarkeit geprüft werden, wobei mit scharfen Angriffen von Seiten der der ITF angeschlossenen Schiffsverkehrsgewerkschaften zu rechnen ist, die ein neues Register als weitere Bedrohung der Arbeitsplätze in einem bereits heute heftig gebeutelten Wirtschaftsbereich sehen. Die Gewerkschaften werden ihrer Ablehnung des Plans gegenüber dem brasilianischen Verkehrsminister Ausdruck geben und ihn auffordern, den Forderungen der Reeder nicht nachzugeben.

Zypern wird ab Ende Oktober einen Schiffsverkehrsattaché nach New York entsenden, um eine größere Zahl von Reeder von US-Schiffen zur Benutzung der zypriotischen Flagge zu bewegen. Für diese Aufgabe ausersehen ist Kapitän Andreas Constantinou, ein ehemaliger Schiffsverkehrskonsul in Piräus, der seit zehn Jahren in der Abteilung Seeschifffahrt des Verkehrsministeriums tätig ist. Gegenwärtig sind 25 im Besitz von US-Interessen befindlichen Schiffe im Register der Insel verzeichnet.

Ein Vorstoß der Landesregierung in Bremen, die deutsche Bundesregierung zur Streichung der Subventionen für bundesdeutsche Reeder von im deutschen Zweitregister verzeichneten Schiffen zu bewegen, ist gescheitert. Die Reeder sind verständlicherweise hoch erfreut darüber, daß sie auch nach einer Ausflagung weiterhin in den Genuß von Subventionen kommen werden und sich ihren Anteil an den für nächstes Jahr bereitgestellten Finanzhilfen für empfangsberechtigte Reeder in Höhe von 120 Mio. DM sichern können. Unterdessen bereitet sich die bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), in der auch die deutschen Seeleute organisiert sind und die als Unterstützer der Bremer Initiative natürlich ihr Scheitern bedauert, auf eine Anrufung des Verfassungsgerichts in der Frage des Zweitregisters vor.

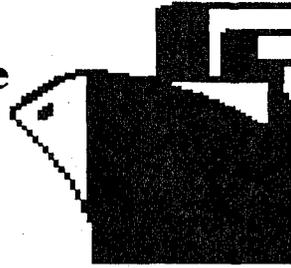
Großbritannien führt inzwischen weniger als 500 Schiffe in seinem Register, der niedrigste Stand in diesem Jahrhundert. Im vergangenen Jahr sank die Zahl der in Großbritannien, auf den Kanalinseln und der Isle of Man registrierten Hochseeschiffe mit mehr als 500 BRT nach Angaben des Verkehrsministeriums auf 482

(wovon sich 45 im Besitz ausländischer Reeder befanden). Ende Juni war diese Zahl zum Entsetzen der britischen Reedervereinigung, die sich bei der Regierung für die Wiedereinführung von auftragsfördernden Subventionen einsetzen will, auf 437 Schiffe zurückgegangen. Nach Auffassung der Gewerkschaften, die Sofortmaßnahmen

Das Büro des panamaischen Schiffsregisters in New York soll geschlossen und der Hauptsitz des zweitgrößten Billigflaggenregisters der Welt vorläufig nach Panama City verlegt werden. Die von der US-Regierung verhängten Sanktionen gegen das widerspenstige Noriega-Regime hatten zur Folge, daß das für Schiffsinspektionen, Zertifizierung und Registrierung zuständige Büro nicht mehr die erforderlichen Finanzmittel erhielt. Die Mitarbeiter warten seit einigen Monaten auf Bezahlung. Panama ist dringend an der Einrichtung eines neuen Büros in einem führenden Schiffsverkehrszentrum - vorzugsweise im Fernen Osten - interessiert, um das Vertrauen in die Flagge wiederherzustellen, das in jüngerer Zeit erheblich gelitten hat. Einzelheiten einer auf größere Schiffe abzielenden neuen Gebührenstruktur sollen ebenfalls in Kürze bekanntgegeben werden.

Schwedische Reeder protestierten bei der Regierung gegen die geplante Ausweitung von Beschränkungen für den Verkauf von der schwedischen Flagge unterstehenden Schiffen ins Ausland. Die Beschränkungen sollten ursprünglich Ende dieses Jahres auslaufen, doch die Reeder befürchten, daß sie im Rahmen eines demnächst zu unterbreitenden Vorschlages auf unbegrenzte Zeit verlängert werden. Aufgrund des Flaggengesetzes aus dem Jahre 1977 benötigen Reeder, die ihre Schiffe ins Ausland verkaufen wollen, gleichzeitig aber ein Aktienanteil an ihnen behalten wollen, die Zustimmung für die Regierung für diesen Verkauf. Die Reeder bezeichnen diese Beschränkungen als übermäßige Belastung, die sie davon abhält, unter schwedischer Flagge zu fahren. - genau das Gegenteil dessen, was mit dem Gesetz erreicht werden sollte.

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



men zur Beendigung des Niedergangs fordern, ist der zukünftige Status Großbritanniens als Schiffsverkehrs Nation dadurch ernsthaft bedroht.

Es wird erwartet, daß die unter norwegischer Flagge fahrende Flotte dank eines 12%igen Zuwachses bei der Zahl der im NIS registrierten Schiffe in den drei Monaten bis zum 1. Oktober bis Ende des Jahres mehr als 1.000 Schiffe mit insgesamt über 30 Mio. tdw umfassen wird. 651 Schiffe (mit 27,3 Mio. tdw) sind heute - gegenüber 569 noch vor drei Monaten - im NIS registriert, während die Zahl der unter der norwegischen Nationalflagge fahrenden Schiffe während des gleichen Zeitraums von 292 auf 276 fiel. In einer Stellungnahme zu diesen Zahlen wies der Präsident der norwegischen Reedervereinigung, Nils Astrup, darauf hin, daß die kombinierte Flotte Norwegens damit heute größer sei als zu irgendeinem Zeitpunkt während den vergangenen 15 Jahre.

US-GEWERKSCHAFT SCHLIESST 8-JAHRES-VERTRAG

Die auf Schiffen des führenden Kombifrachter-Unternehmens American Presidential Lines (APL) beschäftigten Offiziere werden nach Abschluß eines Vertrages mit der bisher beispiellosen Laufzeit von acht Jahren in den Genuß von Leistungen in Höhe von insgesamt 2,5 Mio. US-Dollar gelangen.

Der Vertrag ist das Ergebnis von sechs Monaten harter Verhandlungen zwischen

der Unternehmensleitung und Funktionären der der ITF angeschlossenen Internationalen Organisation der Kapitän, Steuerleute und Schiffslotsen (IOMMP).

Im Rahmen des Vertrages erhalten die Offiziere anfängliche Lohnerhöhungen zwischen 10 und 30 %, denen sich in den folgenden Jahren jeweils eine 2%ige Erhöhung anschließt. Eine Inflationsanpas-

Forts. auf Seite 12

sungsklausel soll gewährleisten, daß ihre Löhne nicht gegenüber der allgemeinen Lohnentwicklung zurückbleiben.

IOMMP-Funktionäre begrüßen es als großen Erfolg, daß das Unternehmen erstmals dem festen Einsatz von Offizieren auf einem bestimmten APL-Schiff zugestimmt hat.

Die Gewerkschaft ist schon seit einiger Zeit darüber beunruhigt, daß sich APL bei der Einstellung von Mitarbeitern des Systems der Heuerstellen bedient. Sie ist der

festen Überzeugung, daß Beschäftigungskontinuität für die Sicherheit komplexer moderner Schiffe von grundlegender Bedeutung ist und mangelnde Vertrautheit mit einem Schiff eine mögliche Gefahrenquelle darstellen kann.

Der Vizepräsident der Pazifikregion der IOMMP, Al Groh, ist mit den Verhandlungsergebnis äußerst zufrieden. Er weist darauf hin, daß die IOMMP vor zwei Jahren der Einsparung eines Decksoffiziers auf APL-Schiffen zugestimmt hatte. Die-

ser neue Vertrag beweise, daß APL die gesteigerte Produktivität der Offiziere anerkenne und bereit sei, dies zu honorieren.

Über die Annahme des Vertrages, der Anfang 1990 in Kraft treten soll, soll in einer Urabstimmung entschieden werden. Es wird erwartet, daß die bei APL beschäftigten Offiziere sich mit überwältigender Mehrheit für die Annahme des Vertrages aussprechen werden.

ZIVILLUFTFAHRT

Terroristischer Bombenanschlag auf UTA-Maschine schockt Gewerkschaften

Eine von Terroristen gelegte Bombe wird weithin als Ursache für die heftige Explosion an Bord einer Maschine des Typs DC-10 der französischen Fluggesellschaft UTA angesehen, die am 19. September über der Wüste Ténéré in dem westafrikanischen Staat Niger abstürzte. Alle 171 Passagiere und Besatzungsmitglieder an Bord kamen bei dem Absturz ums Leben.

Das tragische Unglück ruft Erinnerungen an die Katastrophe von Lockerbie im Dezember vergangenen Jahres wach, bei der ein Flugzeug kurz nach Erreichen seiner Reiseflughöhe explodierte und in viele Einzelteile zerbarst, die über einem großen Gebiet verteilt niedergingen.

Der UTA-Flug Nr. 772 war auf einem Linienflug von Brazzaville nach Paris in N'Djamena, der Hauptstadt des Tschad, zwischengelandet. Zwanzig Minuten nach dem Start hatte der Pilot zum letzten Mal Funkkontakt zum Kontrollturm aufgenommen. Er deutet an, daß er sich in zehn Minuten wieder melden werde, doch dazu kam es nicht mehr.

Offensichtlich ließ ihm eine heftige Explosion in der Luft, die das Flugzeug völlig zerstörte und die Wrackteile auf einer 100 km großen Wüstenfläche verteilte, keine Zeit zu einem Hilferuf. Als die Rettungsmannschaften endlich am Unglücksort 650 km nordwestlich von N'Djamena eintrafen, fanden sie den noch völlig intakten hinteren Teil des Flugzeuges 10 km vom Cockpit entfernt an. An Bord der Unglücksmaschine befanden sich 156 Passagiere, davon mehr als 100 Afrikaner, die übrigen größtenteils Franzosen.

Auch die gesamte 15köpfige französische Cockpit- und Kabinenbesatzung des Fluges Nr. 772 kam, ebenso wie die Fluggäste, bei der Katastrophe ums Leben.

Die französischen Luftfahrtgewerkschaften sind zutiefst schockiert über dieses tragische Unglück und tun ihr bestes,

Die Opfer des Flugzeugabsturzes in Niger:

Cockpitbesatzung: Georges RAVENEAU, Jean-Pierre HENNEQUIN, Alain BRICOUT und Michel CREZE (ehemaliger Flugbegleiter)

Kabinenpersonal: Jean-Pierre BASCHUNG (Chefsteward), Michèle VASSEUR (Chefstewardess), Stewardessen Martine BRETTE, Laurence de BOERY-PENON, Ethery LENOBLE, Anne CLAISSE, Nicole DEBLICKER und Véronique MARELLA, Stewards Alain BLANC und Jean-Pierre MABOUSSIN sowie die als Krankenschwester ausgebildete Stewardess Gaelle LUGAGNE.

Alle auf dem Flug eingesetzten Flugbegleiter waren Mitglieder der der ITF angeschlossenen SNPNC.

um den Familien ihrer bei der Katastrophe ums Leben gekommenen Mitgliedern zu helfen. Sie haben zahlreiche Beileidsbezeugungen aus der Öffentlichkeit erhalten und uns gebeten, die Namen der Opfer zu veröffentlichen (siehe Kasten).

Auch die ITF sprach den Familien der bei diesem schrecklichen Unglück ums Leben gekommenen Besatzungsmitgliedern ihr tief empfundenes Mitgefühl aus.

Bei UTA beschäftigte französische Ge-

werkschafter erklärten den 23. September zum Tag des Andenkens an ihre Kollegen und die übrigen Opfer des Flugzeugabsturzes in Niger.

Diese zweite Katastrophe innerhalb von neun Monaten, die durch die mutwillige Zerstörung eines Flugzeuges in der Luft durch einen terroristischen Anschlag verursacht wurde, macht deutlich, daß das Sicherheitsnetz in der Weltluftfahrt noch immer große Llöcher aufweist.

Lizenzierung des Kabinenpersonals - der Schlüssel zur Sicherheit

Die staatliche Lizenzierung der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt muß auch in Zukunft ein Stützpfiler der Luftverkehrssicherheit bleiben, und alle Schritte, die diesen Grundsatz untergraben könnten, z. B. die Lizenzvergabe an Unternehmen an Stelle von Einzelpersonen, sind aufs Schärfste abzulehnen. Dies war der Kernpunkt einer Rede des ITF-Vertreters Stu Johns auf der 27. Generalversammlung der ICAO im September diesen Jahres in Montreal.

Johns, ein im Ruhestand befindlicher kanadischer Flugleiter, ist der ständige Vertreter der ITF bei der ICAO, der UNO-Sonderorganisation für Fragen der Zivilluftfahrt. In seiner Ansprache hob er insbesondere die Notwendigkeit der Aufnahme einer Lizenzierungspflicht für das Kabinenpersonal in Anhang 1 (Personallizenzierung) des Zivilluftfahrt-Übereinkommens von Chicago aus dem Jahre 1945 hervor.

Entgegen dem weit verbreiteten Klischee von den hübschen Stewardessen, das viele Fluggesellschaften ihren Kunden vorsetzen, fordert die ITF schon seit langem eine angemessene Würdigung der äußerst wichtigen Rolle, die dem Kabinenpersonal bei der Gewährleistung der Sicherheit der Fluggäste zukommt. Die Flugbegleiter sind während des Fluges für die medizinische Notversorgung verantwortlich und müs-

sen im Falle eines Unfalls für die Evakuierung usw. sorgen. Solange sie allerdings nicht in Anhang 1 aufgeführt sind, sind die Regierungen in keiner Weise verpflichtet, für eine angemessene Lizenzierung der Flugbegleiter zu sorgen. Wie Johns in seiner Rede erklärte, "handelt es sich bei den Passagieren eines Flugzeuges im Grunde genommen um eine Gruppe von Menschen, die keinerlei Erfahrung mit koordinierten und raschen Maßnahmen im Falle einer Notsituation haben ... In einer solchen Gruppe gibt es immer einige wenige Personen, die selbst unter normalen Bedingungen ängstlich und nervös sind. In einer Notsituation ist das Ausbrechen von Panik und Chaos fast unvermeidlich und kann eine große Zahl von Todesopfern zur Folge haben, wenn sich niemand an Bord des Flugzeugs befindet, der entschlossen und zuverlässig die Verantwortung übernehmen kann. Im Interesse der Fluggäste muß daher unbedingt sichergestellt sein, daß sich an Bord jeder Maschine eine ausreichende Anzahl von qualifizierten, verantwortungsbewußten und gut ausgebildeten Mitgliedern des Kabinenpersonals befinden."

Solange für die Ausbildung des Kabinenpersonals keine allgemein anerkannten Normen gelten, wird eine Gefährdung der

Fluggäste in Kauf genommen, sagte Johns und verwies auf die Tatsache, daß nach einem Unfall oder einer Notlandung häufig in Sekundenschnelle gehandelt werden müsse. "Um eine größtmögliche Zahl von Menschenleben zu retten, muß das Evakuierungsverfahren mit höchster Präzision und Geschwindigkeit ausgeführt werden. Dies ist nur möglich, wenn jedes Mitglied der Besatzung seine ihm zugewiesene Aufgabe mit größter Effizienz und ohne nachzudenken ausführen kann. Eine solche reflexartige Reaktion kann nur durch wiederholte, ordnungsgemäße Übungen antrainiert werden und setzt eine der Zahl der an Bord befindlichen Fluggäste angemessene Stärke des Kabinenpersonals voraus," stellte er fest.

Johns forderte die auf der Versammlung vertretenen Regierungen nachdrücklich auf, so rasch wie möglich Schritte zu unternehmen, um das Kabinenpersonal den Berufsgruppen zuzuordnen, die gemäß den Bestimmungen von Anhang 1 vor Aufnahme ihrer Tätigkeit eine staatlich genehmigte Lizenz erwerben müssen. "Nur eine solche Entscheidung kann gewährleisten, daß jedes ICAO-Mitglied sich darauf verlassen kann, daß die Qualifikationen eines Flugbegleiters aus einem anderen Land den Anforderungen entsprechen," sagte er abschließend.

GEWERKSCHAFTSKONFERENZ ÜBER FLUGHAFENSICHERHEIT

Mit Fragen in Hinblick auf die Flughafensicherheit befaßte sich eine von der Abteilung Zivilluftfahrt der der ITF angeschlossenen britischen Transportarbeitergewerkschaft TGWU am 28. September in London veranstaltete eintägige Konferenz, zu der der Leiter der Abteilung, George Ryde, gewerkschaftliche Vertrauensleute des Sicherheitspersonals und anderer auf Flughäfen und bei Fluggesellschaften beschäftigter Berufsgruppen aus ganz Großbritannien eingeladen hatte. Ein weiterer Teilnehmer der Konferenz war John Prescott, verkehrspolitischer Sprecher der britischen Labour-Partei, der der Besorgnis seiner Partei über Fragen der Luftverkehrssicherheit Ausdruck gab und ihre vor kurzem veröffentlichte Verkehrspolitik vorstellte.

Im Laufe der Konferenz äußerte sich eine Reihe von Delegierten besorgt über den zunehmenden finanziellen Druck, dem Fluggesellschaften und Flughäfen

ausgesetzt seien und der sie trotz der zunehmenden weltweiten Bedrohung durch terroristische Anschläge zu Kosteneinsparungen bei der Sicherheit veranlasse. Anfang Oktober seien von der Regierung erlassene neue Bestimmungen über die Flughafensicherheit in Kraft getreten, doch hätten zahlreiche Flughäfen nicht eine ausreichende Zahl neuer Mitarbeiter eingestellt, um diese Vorschriften umzusetzen. Auf heftige Ablehnung stieß eine "Privatisierung" der Sicherheitsaufgaben der Flughäfen oder Fluggesellschaften durch den Einsatz privater Sicherheitsdienste. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, daß die von diesem Unternehmen angewandten Methoden bei der Sicherheitsüberprüfung ihres Personals keiner ausreichenden Kontrolle unterlägen. Die Delegierten unterstrichen die Notwendigkeit der Schaffung eines "Sicherheitsbewußtseins" beim Personal der Fluggesellschaften, das häufig über regelmäßige Verlet-

zungen der Vorschriften durch Kollegen berichteten, die für sich selbst Sicherheitskontrollen ablehnten. Zunehmender wirtschaftlicher Druck zwingt Fluggesellschaften und Flughäfen zu Sparmaßnahmen, während die Regierung gleichzeitig größere Sicherheitsvorkehrungen fordere. Durch Anstrengungen auf nationaler und internationaler Ebene müsse gewährleistet werden, daß die erforderlichen Finanzmittel für Sicherheitsmaßnahmen bereitgestellt und alle Beschäftigten in der Luftverkehrswirtschaft über die ihnen zukommenden Aufgaben bei der Verhinderung terroristischer Anschläge auf Flugzeuge oder Flughäfen aufgeklärt werden. Der Sekretär der ITF-Press- und Forschungsabteilung, David Cockroft, nahm als Beobachter an der Konferenz teil. Geleitet wurde die Konferenz vom Stellvertretenden Vorsitzenden der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, David Peel, der die Zivilluftfahrt im Vorstand der TGWU vertritt.

Wall-Street-Crash dämpft Fusionsfieber

Eine kalte Dusche erhielt der aktuelle Übernahmeboom bei den US-Fluggesellschaften, nachdem die Börse in New York am Freitag, den 13. Oktober sehr negativ auf die Nachricht reagiert hatte, daß es dem Konsortium, das die Muttergesellschaft der United Airlines - UAL - übernehmen will, nicht gelungen war, die notwendigen Finanzmittel zu sichern (vergl. ITF-Nachrichten September 1989). Die an dem Geschäft beteiligten Parteien gehen heute davon aus, daß es einige Wochen dauern wird, bevor den Aktionären der UAL ein neues Angebot unterbreitet werden kann. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß weitreichende Änderungen erforderlich sein werden, wenn die Übernahme erfolgreich sein soll.

Diese unerwarteten Probleme waren ein schwerer Schock für die der ITF angeschlossene US-Pilotengewerkschaft ALPA, die neben der Unternehmensleitung von United und British Airways zu den Partnern der geplanten Übernahme zählt und große Hoffnungen für die Zukunft des dann teilweise im Besitz seiner Beschäftigten befindlichen Unternehmens gehegt hatte.

Diesem ersten Opfer folgte kurz darauf ein zweites, als der extravagante New Yorker Immobilienhändler und Kasinobesitzer Donald Trump drei Tage später bekannt gab, daß er sein Rekordangebot in Höhe von 7,1 Mrd. US-Dollar für die AMR Corporation, die Muttergesellschaft des US-Spitzen carriers American Airlines, zurückziehe. Trump wollte jedoch nicht

ausschließen, daß er möglicherweise nach einer Beruhigung der Finanzmärkte ein neues, niedrigeres Angebot vorlegen werde. Nach dem Erwerb des Eastern-Lufttaxidienstes für die Ostküste ist es unwahrscheinlich, daß er die Gelegenheit zu einer Ergänzung seines wachsenden Luftverkehrs-Imperiums unbenutzt verstreichen lassen wird.

AMR hat auf diese jüngsten Neuigkeiten noch nicht reagiert. Es ist jedoch bekannt, daß der Präsident des Unternehmens, Robert L. Crandall, ein harter und aggressiver Manager, AMR als unabhängiges Unternehmen weiterführen will. Seine erste Reaktion auf die Bekanntgabe des Übernahmeangebots war ausgesprochen kühl, und informierte Wirtschaftskreise glauben, daß er einem neuen Angebot von Trump möglicherweise durch den Vorschlag einer Form der Arbeitnehmerbeteiligung an American begegnen könnte.

Schon vor den dramatischen Entwicklungen an der Wall Street zeigte sich die Bush-Administration anlässlich der scheinbar endlosen Reihe von Fluggesellschaftsaufkäufen beunruhigt über das Niveau der Verschuldung und den zunehmenden Einfluß ausländischer Fluggesellschaften, womit sie sich deutlich von der Reagan-Ära abwendet, während der Zusammenschlüsse und Aufkäufe kaum auf Widerstand von Seiten der Regierung stießen.

Es wird befürchtet, daß die Beteiligung ausländischer Unternehmen die Verhandlungen mit ausländischen Regierungen über

die Streckenvergabe beeinträchtigen könnte, während die Schuldenfinanzierung, die diese Unternehmensübernahmen durch die Hintertür kennzeichnet, die Gesellschaften zu Einsparungen bei der Wartung und Verzögerungen bei der Erneuerung ihrer Flugzeugflotten verleiten könnte, wodurch die Sicherheit der Fluggesellschaften gefährdet würde. Eine Reihe dieser Fluggesellschaften, die sich finanziell übernommen haben, könnten auch im Rahmen einer Rezession in den Konkurs getrieben werden.

Erste Anzeichen einer schärferen Gangart waren bereits zu verspüren. Der neue Eigentümer von NWA, die von Al Checchi kontrollierten Wings Holdings, war z. B. bereit, einer Aufforderung des Verkehrsministeriums nachzukommen, aufgrund derer der Aktienanteil von KLM an NWA im Laufe von sechs Monaten durch den Rückkauf von Vorzugsaktien von 400 Mio. US-Dollar auf 175 Mio. US-Dollar gesenkt werden muß.

Schon bevor am 13. Oktober die Nachricht bekannt wurde, daß es dem Konsortium, das das Angebot für United vorgelegt hatte, nicht gelungen sei, die notwendige Finanzierung zu sichern, war allgemein angenommen worden, daß British Airways durch den Fall NWA unter Druck geraten würden, ihren Anteil an der United-Übernahme zu reduzieren. Es ist durchaus möglich, daß bei der nun angestrebten Umstrukturierung des Angebots auch der Gedanke an die erforderliche Zustimmung des Verkehrsministeriums eine Rolle spielen wird, obwohl ein niedrigeres Angebot die Erteilung einer solchen Genehmigung ironischerweise durchaus erleichtern könnte.

Während wir miterleben konnten, wie viele US-Fluggesellschaften ihrer Übernahme zustimmten, um ihr Überleben im scharfen Wettbewerbsklima nach zehn Jahren Entregulierung zu sichern, hatten andere Carrier weniger Glück. Bei den jüngsten Opfern handelt es sich um die bereits wesentlich gestraffte Braniff, die schon früher einmal vor dem Konkurs stand, und die kanadische Fluggesellschaft Wardair, die heute zu PWA gehört.

Die erneut in Schwierigkeiten geratene US-Fluggesellschaft Braniff stellte gemäß Kapitel 11 der amerikanischen Konkursgesetzgebung Antrag auf Konkurs, womit sie sich bereits zum zweiten Mal innerhalb von sieben Jahren in die Obhut der Konkursgerichte begibt. Braniff machte im Jahre 1982 Geschichte, als sie zum ersten Opfer der Entregulierung wurde. Es dauert

Forts. auf Seite 20

US-Gesetzentwurf fordert Beschränkungen für Mega-Carrier

Zunehmende Besorgnis über das Wachstum der US-Fluggesellschaftsgiganten spiegelt sich in einem dem Repräsentantenhaus von zwei republikanischen Senatoren vorgelegten Gesetzentwurf wider, in dem mehr Wettbewerb in der US-Luftverkehrswirtschaft gefördert wird.

Der Gesetzentwurf sieht vor:

- *den Fluggesellschaften den Besitz von computergestützten Buchungssystemen zu untersagen, die von Reisebüros genutzt werden;
- *die gemeinsame Benutzung von Buchungskennziffern zu verbieten (damit können große Fluggesellschaften auf Zubringerstrecken zugelassen werden, für die sie keine Rechte besitzen);
- *den fairen und uneingeschränkten Wettbewerb durch die Anwendung der vom Justizministerium erarbeiteten Anti-Kartellnormen auf diesen Wirtschaftsbereich zu sichern; und
- *der Wettbewerbsaufsicht die Vollmacht zur Überprüfung des Wirtschaftsbereichs auf unfaire Praktiken zu geben.

Krise der Flugsicherung in Europa

Angesichts der zunehmenden Überlastung der Luftverkehrswege steht das europäische Flugsicherungssystem kurz vor dem Zusammenbruch.

In diesem Jahr erreichte das Aufkommen im Reiseflugverkehr über Europa mit 3,6 Mio. Flügen den Stand, der vor drei Jahren für 1995 vorausgesagt worden war. Dies könnte sich nach Auffassung von Gunther Eser, Generaldirektor der IATA, bis zum Jahr 2.000 verdreifachen.

Die Situation wird sich weiter verschärfen, wenn die Liberalisierung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zu einem weiteren massiven Anstieg im Flugverkehr führt. In seinem jüngsten Schreiben an den Präsidenten des Rates der Verkehrsminister, Michel Delebarre, wies Clive Iddon vom gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß in der EG daraufhin, daß die Entregulierungsvorschläge zu einem "erheblichen Kapazitätszuwachs zu einem Zeitpunkt, führen würden, zu dem die gesamte Infrastruktur

bereits bis an die Grenzen überlastet ist." (Vergl. ITF-Nachrichten September 1989).

Das augenblickliche System der Flugsicherung in Europa ist fragmentiert und ineffizient. Es gibt 22 verschiedene Sicherungssysteme und 42 Kontrollzentren in Europa.

Eine Besserung ist ebenfalls nicht in Sicht. Die Behörden erklären, sie bemühten sich um eine Lösung. Karl-Heinz Neumeister, Generalsekretär des Europäischen Luftverkehrsverbandes AEA, ist jedoch skeptisch: "Sie sagen, wir haben jetzt koordinierte Start- und Landezeiten. Aber die Kapazität des Luftraums haben sie nicht vergrößert."

Die Schuld an der Krise tragen die Regierungen. Wie Neumeister feststellt: "Dies ist kein technisches, sondern politisches Problem."

Die AEA, der 21 europäische Fluggesellschaften angehören, schlägt anstelle der heute vorhandenen nationalen Systeme ein europaweites System der Flugsicherung vor.

Sie appelliert an die Regierungen, eine Konferenz einzuberufen, um einen Zeitplan für die Umsetzung des integrierten Systems zu erarbeiten.

Nach den Plänen der AEA sollen die Regierungen mit den von den Fluggesellschaften gegenwärtig für die Flugsicherung gezahlten Geldern eine kommerzielle Holding-Gesellschaft einrichten, die ein europaweites System finanzieren könnte. Die Holding-Gesellschaft würde den nationalen Flugsicherungen eine Aufwandsentschädigung für ihre Dienstleistungen zahlen und für die Harmonisierung von Ausbildung und Ausrüstung sorgen.

Das Ziel besteht darin, die Zahl der Kontrollzentren von 42 auf 6 zu reduzieren. Das bestehende Flugsicherungssystem sollte möglichst vollständig erhalten bleiben. Die Regierungen könnten die Sicherheit über ein vor einigen Jahren von fünf Ländern eingerichtetes, supranationales Gremium - Eurocontrol - koordinieren.

Arbeitskonflikt bei UTA - die Streikbrecher-Unternehmen

Der seit langem bestehende Arbeitskonflikt zwischen der französischen Pilotengewerkschaft SNPL und der zweitgrößten Fluggesellschaft des Landes, UTA, konnte bisher nicht beigelegt werden. Im Mittelpunkt des Konflikts steht die von UTA-Chef Lapautre, dem europäischen "Frank Lorenzo", verfolgte gewerkschaftsfeindliche Politik.

Er gründete eine nicht gewerkschaftlich organisierte Charterfluggesellschaft - Aeromaritime - als Tochtergesellschaft, die ihren Beschäftigten niedrigere Löhne und schlechtere Arbeitsbedingungen als UTA bildet. Ein großer Teil der Tätigkeit der UTA wurde auf das Tochterunternehmen übertragen.

Lapautre benutzt jede denkbare Streikbrechertaktik. Im Anschluß an einen Pilotenstreik im Juni und Juli verfügte er eine kalte Ausspernung des Kabinenpersonals. Damit wollte er ganz offensichtlich die Piloten zur Einstellung ihrer Aktionen zwingen (vergl. ITF-Nachrichten Juli 1989).

Die folgenden Fluggesellschaften boten während des Pilotenstreiks im Namen von UTA Reiseflüge an: American Transair, Nationair, Transcontinental Airlines, Scibe, Transeuropean Airways, Middle East Airline, Lionair, Air America, Qantas, Air Ivoire, O.N.A., L.T.U.

Folgende Fluggesellschaften boten Luftfrachtdienste im Namen des bestreikten Unternehmens an: Affretair, Liberian World Airlines, Evergreen, Ansett, Cargolux, Compagnie Nationale Maganagani, Dairo Air Services, Seagreen, Belgian International, Tradewinds Airways.

Am 5. und 6. Oktober traten Piloten, Flugingenieure und Kabinenpersonal erneut in den Ausstand. Der Arbeitgeber versuchte daraufhin, Piloten und Flugingenieure von Orion Air und Rich International als Streikbrecher einzusetzen.

