

Aus dem INHALT

Ndlovu geht
in Berufung (S. 3)
ITF-Vorstand tagt (S. 4)
Verhaftungen in
China (S. 5)

SEELEUTE

US-Häfen für
Panama-Flaggen
gesperrt (S. 8)
Belize als
Flagge? (S. 10)
Norwegisches Gericht
urteilt zugunsten
der ITF (S. 11)
Neues Gesetz zum
Schutze der Seeleute
in den USA (S. 12/13)
Flaggenübersicht (S. 14)

BINNENVERKEHR

Eisenbahnerstreik in
Südafrika (S. 17)
Unterirdische Auto-
bahnen für Paris (S. 18)
Eisenbahnerstreik
in Indien (S. 19)

ZIVILLUFTFAHRT

Entregulierungspaket
für EG (S. 20)
Sitzung des Kabinen-
personals (S. 21)
Biman Airlines (S. 22)

HAFENARBEITER

Neuseeland (S. 24)

LEUTE (S. 24)

TODESFÄLLE (S. 24)

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 24)

REFORMBEWEGUNGEN - EINE HERAUSFORDERUNG AN PSEUDO-GEWERKSCHAFTEN:

ARBEITER IN OSTEUROPA GRÜNDEN ECHTE GEWERKSCHAFTEN

Die sich überstürzenden Entwicklungen in Osteuropa und der Sowjetunion ebenso wie die weitreichenden Veränderungen in der Interessensvertretung der Arbeitnehmer dieser Länder, die sich augenblicklich vollziehen, finden oft genug nicht die ihnen gebührende Aufmerksamkeit. Das Entstehen unabhängiger, demokratisch organisierter Gewerkschaften in diesen Ländern wird sowohl für die nationale, politische und wirtschaftliche Entwicklung als auch für die internationale Gewerkschaftsbewegung von herausragender Bedeutung sein.

Die Welle von Reformen und Protestbewegungen in Osteuropa führte zur Gründung einer Reihe neuer Arbeitnehmerinitiativen, die die nicht repräsentativen Strukturen der bestehenden staatlich kontrollierten "Gewerkschaften" in ihren Grundfesten erschüttern.

In Bulgarien hofft die neue, inoffizielle Gewerkschaft "Unterstützung" vom Rücktritt der alten Garde der kommunistischen Partei und dem zunehmenden Selbstvertrauen der Reformbewegung profitieren zu können.

In der Deutschen Demokratischen Republik wurde Ende Oktober in einer Fabrik außerhalb Berlins eine unabhängige Gewerkschaft namens "Reform" gegründet. Zahlreiche Arbeitnehmer kündigten bereits die Mitgliedschaft im offiziellen Gewerkschaftsbund FDGB, um sich der neuen Bewegung anzuschließen, die die Anerkennung des Streikrechts sowie die Auflösung der Betriebsgruppen der Partei und der Milizeinheiten fordert. Angesichts der zunehmenden Kritik und Unzufriedenheit innerhalb der offiziellen Gewerkschaften, deren Führer beschuldigt werden, die Interessen der Arbeitnehmer gegenüber dem Staat nicht nachdrücklich genug vertreten zu haben, war selbst der langjährige FDGB-Vorsitzende und SED-Politbüromitglied Harry Tisch Anfang November zum Rücktritt gezwungen.

Hoffnungsfroh stimmt uns die Tatsache, daß sich Transportarbeitergewerkschaften aus Ungarn hinsichtlich eines möglichen künftigen Beitritts an die ITF gewandt haben. Ein Beitrittsgesuch jugoslawischer Gewerkschaften wurde bereits einer vorläufigen Prüfung unterzogen.

Unterdessen streiken in der Sowjetunion Tausende von Bergarbeitern für bessere Löhne und Bedingungen, womit sie sich über die Haltung der offiziellen Gewerkschaft und neue Gesetze hinwegsetzen, die Streiks in wesentlichen Wirtschaftsbereichen verbieten. Die Bergarbeiter protestieren gegen den Wortbruch der Regierung, die eine Verbesserung der Bedingungen in den Bergwerken zugesagt hatte. Da die offizielle Gewerkschaft nicht in der Lage ist, als echte Vertretung der Arbeitnehmerinteressen aufzutreten, haben sich inoffizielle Streikkomitees an die Spitze der Aktionen gesetzt. Die Streikenden, die von örtlichen Gerichten bereits zu einer

Forts. auf Seite 2

... Neue Gewerkschaften

Forts. von Seite 1

Geldstrafe von 1.000 Rubel pro Person verurteilt wurden, haben einen Unterstützungsappell an eine Reihe von Bergarbeitergewerkschaften und nationale Gewerkschaftsdachverbände im Ausland gerichtet. Proteste der Basismitglieder zwangen die gesamte Führungsmannschaft der sowjetischen Fischergewerkschaft zum Rücktritt. Ein neuer Vorstand soll im kommenden Jahr auf einem Kongreß gewählt werden.

In der Tschechoslowakei unterstützen Arbeitnehmer in 700 Betrieben, darunter der größte Stahl- und Automobilhersteller des Landes, die Forderungen der oppositionellen Gruppe "Bürgerforum" nach Demokratisierung am Montag, den 27. November mit einem zweistündigen Generalstreik. Straßenbahnen, Taxis und U-Bahn in Prag standen still. Eine der zentralen Forderungen des "Bürgerforums" nach Rücktritt der Führungsspitze des offiziellen "Revolutionären Gewerkschaftsbundes" wurde schon in der ersten Woche seines Bestehens gewährt.

Wie in allen anderen osteuropäischen Ländern, die nach und nach das Einparteiensystem abschütteln, werden die offiziellen Gewerkschaften auch in der Tschechoslowakei als nichts weiter als ein Anhängsel der korrupten Parteioorganisation angesehen.

Zahlreiche Beobachter stellten sogar fest, daß einzelne Führungspersonlichkeiten der offiziellen "Gewerkschaften" als Vertreter der ultrakonservativen Kräfte unter den alten stalinistischen Strukturen häufig zu den heftigsten Widersachern der Reformen zählen. Diese Bürokraten haben bei Einführung von Pluralismus und Vereinigungsfreiheit möglicherweise am meisten zu verlieren, denn sie wissen: Wenn die Arbeiter das Recht bekommen, ihre eigenen Gewerkschaften zu wählen, werden die offiziellen Gewerkschaften bald von der Bildfläche verschwunden sein.

KOMMENTAR

Die politischen Entwicklungen in Osteuropa entfalteten während der vergangenen Wochen ein atemberaubendes Tempo. Man kann zwar noch nicht sicher sein, doch deutet alles darauf hin, daß die Veränderungen in den Ländern, die seit Ende des zweiten Weltkrieges unter den wachsamen Augen der UdSSR von totalitären Regimen beherrscht wurden, nicht mehr rückgängig zu machen sind, selbst wenn dies gewünscht würde.

Wie in Polen manifestierte sich der Wunsch nach politischem Wandel auch in Ungarn, der DDR und der Tschechoslowakei zunächst in der Gründung unabhängiger Gewerkschaften. Und dies ist sicherlich kein Zufall. Wirklich repräsentative und selbstverwaltete Gewerkschaften sind wesentlicher Bestandteil jeder demokratischen Gesellschaft, eine Tatsache, an die auch eine Reihe westlicher Regierungen gelegentlich erinnert werden sollte. Gleichzeitig stellen freie Gewerkschaften aber auch eine erhebliche Bedrohung aller diktatorischen und unterdrückerischen Regime dar. Die möglichen Auswirkungen dieser Entwicklungen für die internationale Gewerkschaftsbewegung einschließlich der ITF sind überaus weitreichend. Wie andere Internationale Berufssekretariate wird die ITF immer wieder kritisiert, weil sie sich weigert, mit den in ihrer überwiegenden Mehrheit aus kommunistisch regierten Ländern stammenden "Gewerkschaften" im Weltgewerkschaftsbund (WGB) und den ihm angeschlossenen Internationalen Gewerkschaften zusammenzuarbeiten. Wir haben immer auf einer klaren Trennung zwischen demokratischen, selbstverwalteten Gewerkschaftsorganisationen und solchen, die von der machthabenden Regierung beherrscht oder kontrolliert werden, bestanden und waren nur in seltenen Fällen bereit, an rein symbolischen Sitzungen mit internationalen Organisationen, mit denen wir nichts gemeinsam haben, teilzunehmen.

Der politische Wandel in Osteuropa bestätigt nun die Richtigkeit dieser Politik. Er erfordert aber auch eine rasche und phantasievolle Antwort von unserer Seite. Die demokratische Gewerkschaftsarbeit ist heute eine Realität des gesellschaftlichen Lebens in Polen. Ungarn ist nicht weit davon entfernt, und andere osteuropäische Länder werden dem Beispiel voraussichtlich folgen. Der Weg ist frei für *echte* internationale Zusammenarbeit, nicht mit den unglaubwürdig gewordenen staatlich kontrollierten Organisationen, die gegenwärtig den WGB bilden, sondern mit freien, unabhängigen, selbstverwalteten Transportarbeitergewerkschaften.

Bis 1939 gehörten zahlreiche wichtige und gut organisierte Gewerkschaften aus den Ländern Osteuropas der ITF an. Die Anpassung an die durch diese neuen Gewerkschaften geschaffene veränderte Lage wird sicherlich ein schwieriger, aber auch ein äußerst befriedigender Prozeß sein. Es darf dabei jedoch kein Zweifel daran aufkommen, daß sie in der ITF-Familie herzlich willkommen sind.

Harold Lewis

ITF-Generalsekretär

General Secretary: **Harold Lewis**

Publications Officer: **David Cockroft**

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

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

Südafrikanischer Gewerkschaftsführer legt Berufung gegen seine Verurteilung ein

Am 12. Dezember diesen Jahres beginnt das Berufungsverfahren des wegen "terroristischer Aktivitäten" und "versuchten Mordes" zu fünf Jahren Freiheitsentzug verurteilten südafrikanischen Gewerkschaftsführer Alfred Ndlovu, der gegenwärtig im berüchtigten Gefängnis von Robben Island einsitzt.

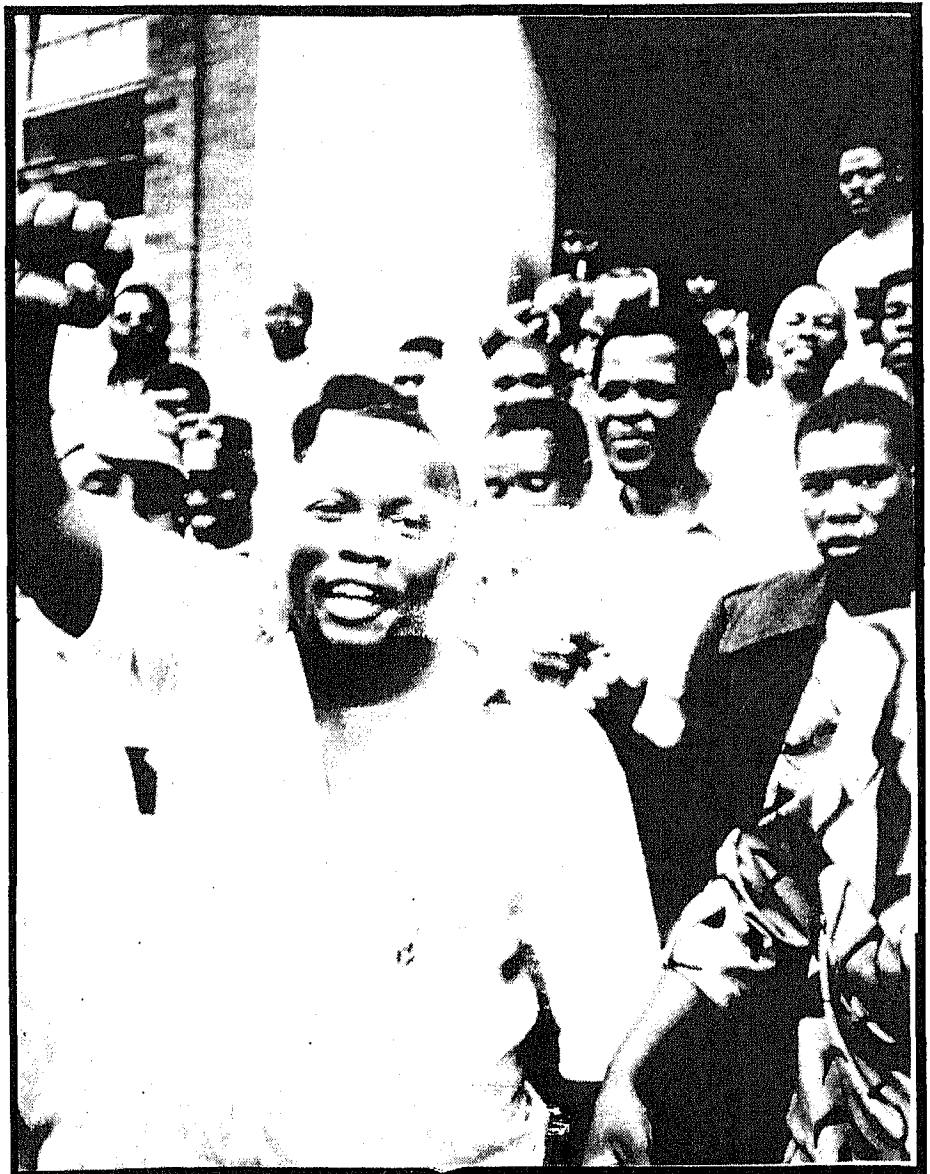
Ndlovu ist der erste Vizepräsident der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union und Vorsitzender des Gewerkschaftsdachverbandes COSA-TU in der Provinz Natal.

Ursprünglich war er am 10. Oktober 1987 ohne Anklageerhebung festgenommen worden. Zehn Monate später, am 17. Juni 1988 wurde er plötzlich dem Regionalgericht in Pietermaritzburg vorgeführt und des versuchten Mordes und terroristischer Aktivitäten angeklagt.

Die Staatsanwaltschaft beschuldigte Ndlovu, gemeinsam mit der Widerstandsbewegung African National Congress (ANC) terroristische Handlungen geplant und begangen zu haben. Nach Meinung der Staatsanwaltschaft hatte er ein ANC-Mitglied bei dessen Arbeit unterstützt und andere Personen ermuntert, das Land zu verlassen und sich einer militärischen Ausbildung durch den ANC zu unterziehen. Ferner wurde behauptet, er habe einem Mann geholfen, nachdem dieser auf jemanden geschossen habe, was als nachträgliche Beihilfe zu versuchtem Mord angesehen wurde.

Das Verfahren begann im November 1988, wurde dann jedoch bis zum 21. Februar 1989 vertagt. Die Anklageschrift der Staatsanwalt gegen Ndlovu war alles andere als überzeugend, und zu keinem der Anklagepunkte konnten schlüssige Beweise vorgelegt werden.

Forts. auf Seite 4



TGWU-Vertrauensmann Falakhe Hlela und Kollegen während des ersten Verfahrens gegen Ndlovu

ITF-Hilfsfonds für Südafrika braucht Geld

ITF-Mitglieder sind gebeten, durch neuerliche Beiträge zum ITF-Hilfsfonds für Südafrika ihrer Solidarität mit unseren südafrikanischen Mitgliedsgewerkschaften Ausdruck zu geben. Der ITF-Vorstand appellierte auf seiner Sitzung am 17. und 18. Oktober an die angeschlossenen Gewerkschaften, weitere Beiträge in den ITF-Hilfsfonds für Südafrika einzuzahlen.

Der Fonds wurde ursprünglich im Anschluß an den ITF-Kongreß in Luxemburg 1986 eingerichtet, um Mittel zur Befriedigung der speziellen Bedürfnisse der südafrikanischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften aufzubringen.

"Die Reaktion war überwältigend und aus dem mit den gespendeten Mitteln von der ITF eingerichteten Hilfsfonds für Südafrika wurden in den vergangenen drei Jahren organisatorische und Bildungsaktivitäten finanziert, die anderenfalls die Möglichkeiten unserer südafrikanischen Mitgliedsgewerkschaften weit überstiegen hätten," erklärte ITF-Generalsekretär Harold Lewis in einem Schreiben an alle der ITF angeschlossene Gewerkschaften.

"Der Einfluß unserer Mitgliedsgewerkschaften und der unabhängigen Gewerkschaften überhaupt ist in vergangenen Jahren beständig gestiegen, sowohl als Interessensvertretung der Arbeitnehmer als auch in der Politik. Angesichts des Fehlens eines verfassungsnäheren Anspruchs auf eine Stimme im politischen Leben ihres Landes erwarten die schwarzen Arbeitnehmer von ihren Gewerkschaften, daß sie sich für sie gegen die Apartheid und die damit verbundenen Übel einsetzen. Gleichzeitig trägt die sich verschlechternde Wirtschaftslage zu ihren tagtäglichen Problemen bei Verhandlungen und Interessensvertretung bei.

Nun, da endlich erste Anzeichen auf ein mögliches Aufbrechen des Apartheidsystems hindeuten, ist die Rolle der Gewerkschaften wichtiger als jemals zuvor. Sie tun alles, was man vernünftigerweise von ihnen erwarten könnte, doch die ihnen in den Weg gestellten Hindernisse machen es ihnen unmöglich, ihrer Aufgabe ohne internationale Unterstützung nachzukommen," erklärte Lewis.

Mehr Mitspracherecht für Entwicklungsländer

ITF-Mitgliedsgewerkschaften aus Entwicklungsländern werden in Zukunft innerhalb der Organisation größeren Einfluß bekommen, wenn der nächste Kongreß eine vom Vorstand auf seiner Sitzung im Oktober diesen Jahres beschlossene Satzungsänderung verabschiedet. Der auf der Grundlage umfassender, von ITF-Generalsekretär Harold Lewis gesammelter Informationen erarbeitete Änderungsvorschlag sieht vor, Gewerkschaften aus ärmeren Ländern, auch wenn sie nicht den vollen Beitragssatz zahlen können, volles Stimmrecht für den Kongreß zu gewähren.

Aufgrund der geltenden Satzungen kann eine Gewerkschaft beim Vorstand eine Beitragsermäßigung bis auf 10 % des normalen Beitragssatzes beantragen. Allerdings bedeutet dies, daß auch die Zahl der angemeldeten Mitglieder im gleichen Verhältnis reduziert und die Zahl der dieser Gewerkschaft zustehenden Stimmen auf dem Kongreß auf das Doppelte dieser Mitgliedszahl beschränkt wird. Die vom Vorstand vorgeschlagene Änderung hebt die Beschränkung des Stimmrechtes auf und gibt damit erstmals sehr großen, aber armen Gewerkschaften (wie z. B. der Indischen Eisenbahnerföderation mit mehr als einer Million Mitgliedern) die Möglichkeit, sich aktiver an der Tätigkeit der ITF zu beteiligen. Diese Veränderung rührt allerdings nicht an dem Grundsatz, daß alle Gewerk-

schaften, die sich der ITF anschließen wollen, einen wenn auch noch so geringen Mitgliedsbeitrag zahlen müssen. Niemandem soll etwas geschenkt werden.

Die zweitägige Vorstandssitzung fand auf Einladung des Generalsekretärs der britischen Eisenbahnergewerkschaft NUR, Jimmy Knapp, im Hauptbüro der NUR in London statt. Zu den vom Vorstand gefaßten Beschlüssen gehörte unter anderem die Aufnahme von Gewerkschaften aus Portugal, von den Philippinen, aus Pakistan, Papua-Neuguinea, Mali und Mauritius. Die Behandlung einer Anfrage hinsichtlich eines möglichen Beitritts der jugoslawischen Seeleutegewerkschaft wurde bis zur nächsten Sitzung vertagt. Die Entscheidung über ein Beitrittsgesuch der philippinischen Seeleutegewerkschaft PSU wurde ebenfalls verschoben, bis die Gewerkschaft nachweisen kann, daß sie sich aktiv um die Einhaltung der ITF-Politik im Hinblick auf die Billigfluggeschiffahrt bemüht.

Der Vorstand gab seiner Unterstützung für die Bemühungen der Eisenbahnergewerkschaften in Frankreich, Großbritannien und Belgien um Einrichtung eines gemeinsamen Beratungsausschusses zur Koordinierung der Mitgliederwerbung der Gewerkschaften auf den Kanaltunnelstrecken, die 1993 in Betrieb genommen werden sollen, Ausdruck. Er nahm eine auf einer Konferenz von Eisenbahnergewerk-

schaften im Oktober in Wien verabschiedete gemeinsame Erklärung über Abrüstung und öffentlichen Verkehr zur Kenntnis, gab seine Zustimmung zu Kontakten mit entsprechenden Organisationen im Zusammenhang mit den Sozialschutz der Binnenschiffer nach Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals und hörte einen ausführlichen Bericht über die jüngsten Entwicklungen im Streik bei Eastern Airlines (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten). Darüber hinaus verabschiedete er Tagesordnung und Programm für den 36. ITF-Kongreß in Florenz (Italien) im August nächsten Jahres.

Der Generalsekretär unterrichtete die Vorstandsmitglieder über die zur Betreuung der ITF-Sektionen Zivilluftfahrt und Reisebüropersonal nach dem Rücktritt von Pio Albanesi Anfang dieses Jahres getroffenen Vorkehrungen. Der Vorstand schloß sich dem Vorschlag an, die Zuständigkeit für die beiden Sektionen dem Sekretär der ITF-Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, zu übertragen und ihm zusätzliche Unterstützung zur Bewältigung der wachsenden Arbeitsbelastung zu gewähren. Dieser Beschluß soll dann vor dem Hintergrund der bis dahin gemachten Erfahrungen auf der nächsten Vorstandssitzung erneut überprüft werden.

... fünf TGWU-Mitglieder in Südafrika inhaftiert

Forts. von Seite 3

Zwei weitere, ebenfalls verhaftete TGWU-Mitglieder wurden als Zeugen der Anklage gegen Ndlovu vorgeführt. Der erste Zeuge zog jedoch seine Aussage im Zeugenstand zurück, die Aussage des zweiten belastete Ndlovu in keiner Weise. Im Laufe des Verfahrens mußte die Staatsanwaltschaft ihre Argumentation zunehmend auf die Behauptung stützen, daß ein Zusammenhang zwischen gewerkschaftlicher Tätigkeit für TGWU und COSATU und dem ANC bestehe und daher diese eine terroristische Handlung darstelle.

Was den angeblichen Mordversuch angeht, wurde niemand jemals wegen des Mordversuches selbst verhaftet oder angeklagt - und doch gelang es der Staatsanwaltschaft, eine Verurteilung Ndlovus wegen Unterstützung dieser Person zu erwirken!

In der Urteilsbegründung tat der Richter die widersprüchlichen Aussagen und die Ungereimtheiten in der Klageschrift der Staatsanwaltschaft als "nicht ungewöhnliche Vergeßlichkeit" ab.

Am 24. Februar wurde Ndlovu zu einer 5jährigen Haftstrafe verurteilt. Zu diesem

Zeitpunkt hatte er bereits 16 Monate im Gefängnis verbracht.

Im Berufungsverfahren am 12. Dezember werden Rechtsanwältinnen die von der Staatsanwaltschaft vorgelegten Beweismittel in 15 Punkten anfechten. Ihr wichtigstes Argument ist die Tatsache, daß Ndlovu auf der Basis sekundärer Beweismittel verurteilt wurde (d. h. aufgrund von Aussagen von Personen, die berichteten, was andere ihnen erzählt hatten). Die Rechtsanwältinnen sind optimistisch, daß das Urteil gegen Ndlovu aufgehoben oder seine Haftstrafe verkürzt wird.

Ndlovu kann auf Robben Island einmal im Monat Besuch und vier Briefe pro Monat empfangen. Seine Frau (die heute alleine für ihre fünf Kinder sorgen muß) besucht ihn jeden Monat und berichtet, daß er sich mit akademischen Studien beschäftigt.

*Gegenwärtig sitzen fünf TGWU-Mitglieder in südafrikanischen Gefängnissen ein. Einer von ihnen ist Ndlovu, bei den anderen handelt es sich um die "4 von PUTCO", deren Todesstrafen im Anschluß an eine intensive internationale Kampagne der ITF angeschlossenen Gewerkschaften

in Haftstrafen umgewandelt wurden. Auf die Aufhebung der gegen sie verhängten Todesurteile folgte nun eine Verkürzung ihrer Haftstrafen auf jeweils 12 Jahre wegen guter Führung.

Der gewerkschaftliche Vertrauensmann der TGWU an der Rhodes University, Elijah Ntentile, und der örtliche Gewerkschaftssekretär im westlichen Transvaal, Wayi Mokoena, wurden am 20. Oktober aus der Haft entlassen.

Drei TGWU-Mitgliedern wurden erhebliche Beschränkungen ihrer Bewegungsfreiheit auferlegt. Dies bedeutet unter anderem, daß sie sich täglich auf einer Polizeidienststelle melden müssen, sich nur in einem bestimmten Gebiet aufhalten dürfen und ihre Wohnungen zu bestimmten Zeiten nicht verlassen dürfen. Außerdem ist ihnen die Teilnahme an Sitzungen, auf denen Kritik an der Regierung geübt wird, untersagt.

Ein örtlicher Gewerkschaftssekretär der TGWU, Tamsanqa Mfazwe, setzte sich im Rahmen der landesweiten Kampagne des zivilen Ungehorsams in Südafrika über die ihm auferlegte Einschränkung seiner Bewegungsfreiheit hinweg. Er wurde am 16. September verhaftet.

Chinesische Arbeiterführer in Haft

Der bekannteste Führer der Pekinger Autonomen Arbeitervereinigung (WAF), der chinesische Eisenbahner Han Dongfang, wurde Ende Juni 1989 heimlich im Rahmen der Vergeltungsaktionen der chinesischen Regierung gegen die Teilnehmer an den Demonstrationen für mehr Demokratie in China verhaftet.

Han Dongfang war Gründer der Pekinger WAF und nahm eine Schlüsselposition in ihrem ständigen Ausschuss ein. Er stand nach dem Massaker vom 4. Juni und der gewalttätigen Unterdrückung der Demokratiebewegung an oberster Stelle auf der Liste der von der Regierung meist gesuchten Personen.

Han Dongfang (26) war seit 1984 in der Ersatzteilerfertigung der Pekinger Eisenbahn (Bezirk Fengtai) beschäftigt. Er war auch einer der führenden Organisatoren der Pekinger WAF, in der er eine prominente und hoch angesehene Position einnahm. Er wird von seinen Kollegen als ruhiger, weiser Mensch von mildem Wesen beschrieben. In Peking geboren, wuchs er in dem von drückender Armut gekennzeichneten Heimatort seiner Vorfahren in der Provinz Shanxi auf. Im Alter von 17 Jahren schloß er sich der Volksbefreiungsarmee an und erhielt eine militärische Auszeichnung als "herausragende fortschrittliche Persönlichkeit". Han heiratete im Jahre 1988.

Am 30. Mai war er Verhandlungsführer bei den Verhandlungen mit dem Staatssicherheitsbüro in Peking über die Freilassung dreier seiner Kollegen von der Pekinger WAF. Sie waren am Tag nach der offiziellen Gründung der Pekinger WAF festgenommen worden. Er stellte sich an die Spitze der Proteste gegen die geheime Festnahme und konnte am darauffolgenden Tag die Freilassung der drei erwirken. Die chinesische Regierung sah in ihm jedoch den Anführer der "Angriffe auf das Staatssicherheitsbüro".

Auf die Frage eines Reporters, ob er die Konsequenzen seines Engagement in der Pekinger WAF fürchtete, antwortete er Anfang Juni: "Nein, ich habe keine Furcht. Die Menschen finden immer einen Weg zum Weiterleben. Ich wünsche mir nur eine Organisation, die wirklich für die Arbeitnehmer sprechen kann. Wenn wir jetzt nachgeben, wird sich die Situation weiter verschlechtern."

Die Verhaftung von Han Dongfang gibt vor allem deswegen Anlaß zur Sorge, weil sie von den chinesischen Behörden niemals bekanntgegeben wurde. Nach Informationen aus China befindet sich Han seit



Ende Juni in Isolationshaft. Die Tatsache, daß diese Verhaftung niemals offiziell bekanntgegeben wurde, läßt befürchten, daß sich auch viele weitere WAF-Mitglieder ohne unser Wissen in Haft befinden.

Zahllose Berichte aus China machen deutlich, daß inhaftierte Arbeitnehmer im allgemeinen wesentlich schlechter behandelt werden als verhaftete Studenten oder Intellektuelle, daß sie z. B. geschlagen und gefoltert werden. Auf Nachforschungen von Menschenrechtsgruppen haben die chinesischen Behörden wiederholt erklärt, daß sie keinen Studenten oder Intellektuellen getötet, hingerichtet oder mißhandelt hätten. Daraus ist zu schließen, daß inhaftierte Arbeiter nicht auf solch schonende Behandlung zählen können. Die chinesische Regierung gab im Juni und Juli die Hinrichtung von 12 Arbeitern bzw. "Arbeitslosen" wegen ihrer Mitwirkung in der Demokratiebewegung bekannt.

Gegenwärtig befinden sich unter den nach offiziellen Angaben inhaftierten Mitgliedern der Pekinger WAF unter anderem:

Liu Qiang (26), ehemals in einer militärischen Druckerei beschäftigt. Mitglied des ständigen Ausschusses.

Liu Huanmwen (28), arbeitslos, An-

führer des Streikpostenkorps der Pekinger WAF.

Bai Dongping (26), ehemaliger Zugbegleiter. Gründungsmitglied der Pekinger WAF und einer der drei Ende Mai verhafteten Gewerkschafter.

Tian Bomin (24), ehemals in einem Photostudio beschäftigt.

Guo Yaxiong, Mitglied der Pekinger WAF. Verfaßte und verteilte ein berühmtes Flugblatt auf dem Tiananmen-Platz ("Erklärung des Drachen").

Li Jiang, ehemaliger Arbeiter, Gründungsmitglied des Korps der Todesmutigen der Pekinger WAF.

You Dianqi, Gründungsmitglied der Pekinger WAF.

Yan Fuqian (27), Arbeiter. Führendes Mitglied des Streikpostenkorps der Pekinger WAF.

Weitere, namentlich bekannte inhaftierte WAF-Mitglieder in anderen Städten:

Changsha: He Zhaohui, Li Jian, Liu Xingqi, Lu Zhaixing, Yang Xiong, Zhang Xudong, Zhou Yong. Hangzhou: Gao Jingtang, Li Xiaohu, Zhu Guanghua. Jinan: Che Honglian, Hao Jingguang, Liu Yubin, Shao Liangchen, Zhang Xinchao. Nanjing: Li Huling, Rui Tonghu, Zhu Hui-

Forts. auf Seite 6

Japanische Gewerkschaften gründen neuen Dachverband

Gewerkschaften aus dem öffentlichen und dem privaten Sektor Japans schlossen sich Ende November zu einem neuen Gewerkschaftsdachverband zusammen, nachdem der Gewerkschaftsbund des öffentlichen Sektors, SOHYO, sich in einer Abstimmung für einen Zusammenschluß mit den Gewerkschaften des privaten Sektors, RENGO, ausgesprochen hatte.

Die Gründungskonferenz des neuen Ja-

panischen Gewerkschaftsbundes (JTUC-RENGO) beschloß, sich en bloc dem IBFG anzuschließen. JTUC-RENGO tritt damit an die Stelle des Verbindungsrats der japanischen Mitgliedsgewerkschaften des IBFG (IBFG-LC), dessen Sekretariat sich inzwischen aufgelöst hat.

Die Schaffung des neuen RENGO mit mehr als zehn Millionen angeschlossenen Gewerkschaftsmitgliedern bedeutet, daß

nur noch eine Minderheit von mit der kommunistischen bzw. der sozialistischen Partei verbundenen Gewerkschaften nicht dem Bund angehören.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis beschrieb die Gründungskonferenz in einer Grußadresse als "historischen Augenblick in der Entwicklung der japanischen Gewerkschaftsbewegung" und gratulierte allen an dem Einigungsprozeß Beteiligten.

Afrika-Konferenz des IBFG diskutiert Entwicklungsfragen

Mehr als 200 Delegierte und Beobachter nahmen vom 25. bis zum 27. Oktober in Nairobi (Kenia) an der "Konferenz über die Herausforderung der Entwicklung Afrikas" teil.

Die gemeinsam vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) und dem kenianischen Gewerkschaftsdachverband COTU in Zusammenarbeit mit der Organisation für Afrikanische Gewerkschaftseinheit (OATUU) organisierte Konferenz war Treffpunkt für ein breites

Spektrum afrikanischer Gewerkschafter, Vertreter panafrikanischer und internationaler Organisationen, des Internationalen Währungsfonds und der Weltbank sowie führender Mitglieder der kenianischen Regierung.

Die Diskussionen konzentrierten sich auf vier Hauptthemen: Überwindung der Wirtschaftskrise in Afrika; Landwirtschaft, Umwelt und Landarbeiter; Gewerkschafter in Afrika; und Afrika stellt sich der

Zukunft. Die Delegierten forderten stärkere Berücksichtigung der Standpunkte der Arbeitnehmer bei der Erarbeitung und Durchführung von Entwicklungsprogrammen und verabschiedeten eine Erklärung zu Südafrika, in der eine Verschärfung der Sanktionen gefordert wurde.

Die ITF war auf der Konferenz durch ihren Afrikavertreter Ben "Roxy" Udogu vertreten.

... Unterstützung für inhaftierte Arbeiter dringend notwendig

Forts. von Seite 5

ming. Schanghai: Cai Chaojun, Chen Shengfu, Gong Chencheng, Li Zhibo, Wang Hong, Wang Miaogen, Zhang Renfu, Zhang Qiwang, Zheng Liang. Xian: An Baojing, Bao Hongjian, Chang Ximin, Liu Chongxi, Liu Congshu, Ren Xiyang, Xu Ying, Zhao Demin.

Gewerkschaften in Hongkong, darunter auch die der ITF angeschlossene Föderation der Transportarbeiter von Hongkong, appellierten an Gewerkschaftskollegen, der chinesischen Regierung die folgenden Forderungen vorzulegen:

1. Bekanntgabe der Namen aller verhafteten, inhaftierten, vor Gericht gebrachten, verurteilten oder hingerichteten Personen, insbesondere der Mitglieder der autonomen Arbeitervereinigung in Peking und autonomer Arbeitervereinigungen in anderen Städten;

2. Bekanntgabe des rechtlichen Status (Gegenstand von Ermittlungen, inhaftiert, vor Gericht gebracht, verurteilt, in Haft oder hingerichtet) von Han Dongfang, Liu Qiang und allen anderen wegen

ihrer Mitgliedschaft in autonomen Arbeitervereinigungen Inhaftierten;

3. Zulassung von Besuchen, Briefwechsel und anderen Kommunikationsmöglichkeiten mit Han Dongfang, Liu Qiang und den übrigen inhaftierten WAF-Mitgliedern;

4. Freilassung aller wegen ihrer Beteiligung an der Organisation der autonomen Arbeitervereinigung Verhafteten oder Inhaftierten, einschließlich Han Dongfang und Liu Qiang;

5. Behandlung der chinesischen Arbeiter mit der gleichen Würde und dem gleichen Respekt wie andere Gesellschaftsgruppen.

Die ITF unterstützt diesen Appell und fordert alle ihr angeschlossenen Organisationen auf, entsprechende Botschaften an die chinesische Regierung zu senden.

Appelle können an folgende Adressen geschickt werden:

Premier Zhongguo Guowu Yuan
Peking
Volksrepublik China

Yang Shangkun President
Zhongguo Guojia Zhuxi Banshichu
Peking
Volksrepublik China

Ni Zhifu
Chairman All-China Federation of
Trade Unions
Peking
Volksrepublik China
Fax: (86-1) 801 2933

Bitte schickt Kopien aller Schreiben oder Appelle an die ITF oder an das Hong Kong Trade Union Education Center, 3/F, 57 Peking Road, Kowloon, Hongkong. Tel: 3-665860, 3-665965. Fax: (852) 3-724 5098. E-mail: Geonet: GEO2:CIC zu Händen Trini Leung.



Dieses Photo zeigt den PR-Bus der spanischen Transportarbeitergewerkschaft FETT-UGT. Mit drahtlosem Telefon und Faxmaschine bestens ausgerüstet, dient er der Gewerkschaft bei landesweiten Mitgliederwerbekampagnen und Aufklärungsfeldzügen als Beförderungsmittel ebenso wie als Büro auf Rädern.

Solidarität mit berufstätigen Frauen in der Dritten Welt

Der Frauenausschuß des IBFG wird sich in der nächsten Zeit bei seiner Tätigkeit auf die Solidarität mit Frauen in Entwicklungsländern konzentrieren. Dies beschloß der Ausschuß im Oktober auf seiner Tagung in Brüssel. Als Vertreterin der ITF nahm Eva Leigh vom Sekretariat in London an der Sitzung teil.

Der Ausschuß zeigte sich besonders beunruhigt über die zunehmende "Verweiblichung" der Armut in den Entwicklungsländern. Eine immer jüngere Bevölkerungsstruktur in diesen Ländern, verknüpft mit der vorherrschenden sozialen Diskriminierung gegen Frauen, wird diese voraussichtlich verstärkt in die am schlechtesten bezahlten Arbeitnehmergruppen oder sogar völlig aus bezahlten Arbeitsverhältnissen hinausdrängen. Diese Entwicklung steht im Widerspruch zum zunehmenden Frauenanteil an der Arbeitnehmerschaft in vielen westlichen Ländern, in denen die Bevölkerungsentwicklung in die entgegengesetzte Richtung arbeitet.

Im Rahmen der Bemühungen der internationalen Gewerkschaftsbewegung um eine Lösung dieses Problems forderte der IBFG-Frauenausschuß auf seiner Sitzung eine verstärkte Kontrolle der Einhaltung der IAO-Übereinkommen über Chancengleichheit in den einzelnen Ländern, bevor sie in den Genuß von Unterstützung aus regionalen Frauenhilfsprogrammen kommen. Der Ausschuß forderte die nationalen Gewerkschaftsdachverbände auf, Mittel für eine Reihe von Projekten bereitzustellen,

darunter ein Alphabetisierungszentrum für Frauen in Burkina Faso sowie ein Berufsausbildungsprogramm für Frauen in El Salvador.

Der Ausschuß will außerdem mit der Förderung der Einrichtung nationaler Familienausschüsse unter Beteiligung der Gewerkschaften einen Beitrag zum Jahr der Familie 1994 leisten. Diese Ausschüsse sollen sich mit dem Problem der ungleichmäßig verteilten familiären Pflichten befassen, einem der größten Hindernisse für eine aktivere Beteiligung der Frauen an der Arbeitswelt und in der Gewerkschaftsbewegung selbst. Die Gewerkschaften

wurden dringend aufgefordert, sich für die Ratifizierung von IAO-Übereinkommen 156 über familiäre Pflichten einzusetzen.

Gastgeber der fünften IBFG-Weltfrauenkonferenz im April 1991 wird der kanadische Gewerkschaftsdachverband CLC sein. Unter dem Motto "Gleichheit - die bleibende Herausforderung" wird der Kongreß über Strategien für Chancengleichheit in der Beschäftigung sowie für die erfolgreiche Miteinbeziehung von Frauen auf allen Ebenen der Gewerkschaftsbewegung beraten.

Neun Gewerkschafter bei Bombenanschlag in San Salvador getötet

Am Dienstag, den 31. Oktober wurde das Hauptbüro des salvadorianischen Gewerkschaftsdachverbandes Fenastras in San Salvador durch einen Bombenanschlag völlig zerstört. Neun Menschen kamen dabei ums Leben, darunter auch sieben Gewerkschafter, unter anderem die Leiterin der Internationalen Abteilung der Gewerkschaft, Febe Elizabeth Velasquez. Weitere 36 Personen wurden schwer verwundet, unter ihnen Gerardo Enrique Diaz, Präsident von Fenastras, und der Kassenwart der Gewerkschaft, Mario Palencia.

Im Anschluß an den Anschlag veröffentlichte der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) eine Erklärung, in der er die salvadorianische Regierung wegen ihrer mangelnden Kontrolle über die Aktivitäten der paramilitärischen Einheiten für den Anschlag verantwortlich machte. Der IBFG forderte die Regierung auf, den Vorfall zu untersuchen und die Verantwortlichen vor Gericht zu bringen.

Bush sperrt US-Häfen für Schiffe unter Panama-Flagge

US-Präsident George Bush hat vor kurzem eine Anordnung erlassen, die es unter Panama-Flagge fahrenden Billigflaggenschiffen ab 1. Februar 1990 untersagt, Häfen in den USA anzulaufen.

Die offiziell am 30. November bekanntgegebene Maßnahme wurde schon seit einiger Zeit erwartet, nachdem die US-Regierung die Schiffahrtsnationen in einem Rundbrief von ihren Absichten unterrichtet hatte. Nach dieser Bekanntgabe steht das Billigflaggenregister Panamas offenbar kurz vor dem Kollaps.

Zwar liegen dieser spektakulären Konfrontation in der Seeschifffahrt die fortgesetzten Bemühungen der US-Administration um den Sturz des panamaischen Diktators Noriega zu Grunde, doch müssen die im Zusammenhang mit diesem Schritt zu Tage getretenen Widersprüche zwischen Schiffahrtspolitik und Billigflaggen den Seeleuten und anderen Gegnern des Billigflaggensystems einige Genugtuung bereiten.

Allein die Tatsache, daß schon die Androhung eines Anlaufverbots eine Reihe von Schiffen veranlaßte, die panamaische Flagge fluchtartig zu verlassen, zeigt, daß die USA im Grunde selbst für den großen Erfolg der Panama-Flagge verantwortlich waren. Die Reeder verlassen das Register ganz offensichtlich, weil sie US-Häfen anlaufen, was wiederum bedeutet, daß sie im US-Handel tätig sind. Und eben weil die US-Regierung, wie so viele andere Länder, die einstmals über umfangreiche Schiffahrtsflotten verfügten, es zuließ, daß ihre Frachten durch Billigflaggenschiffe befördert wurden, während ihre eigene Flotte schrumpfte, verzeichnen die Billigflaggenflotten heute mehr als ein Drittel aller Schiffe auf der Welt.

Doch dieser Konflikt illustriert nicht nur die Verantwortung der traditionellen Schiffahrtsnationen für das Wachstum der Billigflaggen, sondern - und dies ist noch weit wichtiger - zeigt auch, wie leicht es für die Regierungen wäre, das Billigflaggensystem auszurotten. Wenn eine einzige wichtige Handelsnation (und sei es eine große und mächtige) ein Billigflaggenregister allein dadurch ruinieren kann, daß sie mit einem solchen Verbot droht, dann könnten abgestimmte Maßnahmen einer Reihe von Ländern morgen schon für ein

völliges Verschwinden der Billigflaggen von den Weltmeeren sorgen.

Und dies ist es, was verunsicherte und beunruhigte Reeder wirklich meinen, wenn sie sich für die Grundsätze der "Handels- und Gewerbefreiheit" einsetzen. Aus diesem Grunde auch verurteilten andere Billigflaggenregister wie z. B. Liberia das androhte Verbot, obwohl sie sonst jederzeit bereit sind, wie Aasgeier übereinander herzufallen.

Anfang November schickte die US-Regierung per Telefax eine "diplomatische Note" an 15 "befreundete" Schiffahrtsnationen. In dem Dokument, von dem der ITF eine Kopie vorliegt, heißt es, daß die USA "weiterhin zutiefst über die von General Noriega betriebene Verfestigung der Diktatur in Panama beunruhigt sind." Das Noriega-Regime wird beschuldigt, "eine Reihe in der Geschichte Panamas beispielloser repressiver und gewalttätiger Akte" durchgeführt zu haben.

Das Dokument spricht von den bereits gegen Panama verhängten Wirtschaftssanktionen und erklärt: "Die USA erwägen zusätzliche wirtschaftliche Maßnahmen, um der Regierung Noriega weitere Einnahmen vorzuenthalten."

Einer der von uns in Betracht gezogenen Schritte ist ein Verbot des Anlaufens unserer Häfen durch unter Panama-Flagge fahrende Schiffe ab 1. Januar 1990."

Dieses Verbot wurde schließlich um einen Monat bis zum 1. Februar hinausgeschoben.

In dem Dokument heißt es weiter, daß dieses Verbot Panama direkte Kosten in Höhe von 45 Mio. US-Dollar verursachen würde sowie "weiterer Millionen in Form von Schmier- und Bestechungsgeldern."

Die USA sagten zu, das Verbot "rechtzeitig vorher anzukündigen", um den Reedern eine Gelegenheit zum Transfer ihrer Schiffe auf ein anderes geeignetes Register zu geben.

Amtüsanterweise wird den Staaten des weiteren versichert, daß die Kosten eines Flaggentransfers nicht all zu hoch sein dürften, da "unseren Informationen zufolge Gerüchte im Zusammenhang mit den von uns erwogenen Maßnahmen einen Preiskrieg unter die Schiffahrtsregister der Welt ausgelöst haben, der zu einer Begren-

zung der Kosten eines Registerwechsels beitragen sollte"!

Dr. Hugh Torrijos, während der vergangenen neun Jahre Direktor des panamaischen Registers, begab sich auf eine Weltreise, um die Ablehnungsfront gegen das androhte Verbot zu mobilisieren. Er gibt zu, daß es "ein schweres Handikap für Panama" bedeuten würde.

Torrijos bereiste in diesem Monat gemeinsam mit seiner Nachfolgerin Olga Bosquez Paveda (falls das Register überhaupt überlebt) eine Reihe asiatischer Länder. Nach seinem Aufenthalt in Hongkong verurteilte die Reedervereinigung von Hongkong die US-Drohung als "kurzsichtig und inakzeptabel". Wie die Briten haben jedoch die meisten Regierungen jede Stellungnahme zu der Angelegenheit abgelehnt.

Es ist nicht zu leugnen, daß die Drohung drastische Auswirkungen für das Panama-Register hatte. Nur wenige Reeder dürften sich einem Billigflaggenregister gegenüber zur Loyalität verpflichtet fühlen, wenn es nicht mehr "billig" ist.

Am 14. November gaben drei der größten Schiffahrtsunternehmen Japans ihre Absicht bekannt, sich der Fluchtbewegung aus Panama anzuschließen. Kawasaki Kisen Kaisha (K Line), Nippon Yusen Kaisha (NYK) und Mitsui OSK verlassen das sinkende Schiff. Trotz seiner Verurteilung der Drohung gibt Liberia zu, daß es eine große Zahl von Anfragen hinsichtlich eines Registerwechsels erhält. Es bleibt abzuwarten, ob seine Solidarität ausreicht, "Flüchtlings" vom Panama-Register den Zugang zur liberianischen Flagge zu verweigern.

Jerry Smith vom liberianischen Reederat erklärte gegenüber der britischen Schiffahrtszeitung *Lloyds List*, daß ein Verbot für unter Panama-Flagge fahrende Schiffe "einen sehr gefährlichen Präzedenzfall" schaffen könnte:

"Wenn die USA ein Register verbieten können, wer könnte sie - oder andere Länder - daran hindern, auch andere Register aus politischen Gründen zu verbieten," erklärte er.

Ironischerweise gab das Panama-Regi-

Forts. auf Seite 9

Uruguayer lassen betrügerische Bemannungsagentur auffliegen

Die der ITF angeschlossene uruguayische Schiffsoffiziersgewerkschaft UCOMM deckte vor kurzem einen versuchten Vertrauensbruch von seiten einer betrügerischen Bemannungsagentur mit Sitz in London auf. Seeleute - und insbesondere Offiziere - auf Arbeitssuche sollten sich vor dieser Art von Geschäften hüten, die für sie mit erheblichen finanziellen Verlusten enden können.

Eine besonders häßliche Masche verfolgte ein Unternehmen namens Cosmos Enterprises, das als seine Adresse ein Wohngebiet in den Vororten von London angab. "Cosmos" suchte im August dieses Jahres mit Anzeigen in der uruguayischen Presse nach "allen Kategorien von Schiffsbesatzungen". Mögliche Bewerber wurden gebeten, nähere Angaben zum Lebenslauf und eine Kopie ihres Reisepasses an die Londoner Adresse zu schicken. Ein Mitglied der UCOMM folgte diesen Anweisungen und erhielt daraufhin ein Schreiben von Nick Price von der Bemannungsabteilung bei "Cosmos", der ihm die Position als Kapitän auf dem Schiff "Cosmos Charter" zu einem Monatsgehalt von 3.200 US-Dollar plus 40 % Überstundenbezahlung anbot. So weit, so gut, dachte der uruguayische Seemann, doch dann las er weiter: "Wenn Sie das oben erwähnte Angebot reizt und um Ihnen Ihren ordnungsgemäß unterzeichneten, genormten Beschäftigungsvertrag zuzuschicken, bitten wir Sie, uns, bevor wir weitere Schritte unternehmen, den Betrag von US-Dollar 500,- vorzugsweise in BANKNOTEN per Post zuzuschicken, um mögliche Verzögerungen bei der Einlösung eines Schecks durch unsere Banken zu vermeiden... Sollte es Ihnen unmöglich sein, den oben geforderten Betrag zu zahlen, sind wir nicht bereit, auf andere Alternativen oder Vorschläge einzugehen (z. B. Abzug von ihrem ersten Gehalt), und werden das Beschäftigungsangebot automatisch zurücknehmen."

Glücklicherweise schöpfte der Bewerber sofort Verdacht, als er dies las, und bat seine Gewerkschaft, etwas mehr über Cosmos Enterprises in Erfahrung zu bringen, bevor er sein hart verdientes Geld an

eine Adresse auf der anderen Seite des Globus schickte.

Eine erste Prüfung durch die Botschaft Uruguays in London brachte folgende, sehr interessante Tatsachen zu Tage:

— ein Schiff namens *Cosmos Charter* existiert nicht

— genauso wenig existiert ein britisches Unternehmen namens *Cosmos Enterprises*

— unter der im Briefkopf des Unternehmens angegebenen Telefonnummer ist keine Antwort zu bekommen.

Weitere Untersuchungen der britischen Behörden ergaben, daß es sich bei "Cosmos Enterprises" um ein "zu 100 % betrügerisches" Unternehmen handele, gegen das polizeiliche Ermittlungen laufen, und die für das Unternehmen verantwortliche

Person sich wegen Betrug im Gefängnis befindet. Offensichtlich hatten mehr als 100 Uruguayer auf die Zeitungsanzeige geantwortet. Einige von ihnen hatten bereits Geld nach London geschickt.

Wenn auch der Schaden in diesem Fall relativ gering war, so besteht doch immer die Möglichkeit, daß ähnliche Betrügereien auch in anderen Ländern stattfinden. Jeder, der eine Arbeit auf See sucht, sollte wissen, daß es äußerst ungewöhnlich und in vielen Ländern absolut unzulässig ist, für die Vermittlung von Arbeitsplätzen an Seeleute Geld zu verlangen. Unter keinen Umständen sollte ein Seemann irgendetwas zahlen, bevor er das Unternehmen und den ihm angebotenen Arbeitsplatz auf ihre Vertrauenswürdigkeit überprüft hat.

FÄHRENSTREIK IN FRANKREICH

Im Oktober und November protestierten französische Seeleute bei zwei Gelegenheiten mit einer Besetzung der Zufahrtswege zu den Fähren in Calais gegen die geplante Umstrukturierung der Schifffahrtsabteilung des französischen Eisenbahnunternehmens SNCF.

Wegen ihrer Beteiligung am Kanaltunnelprojekt plant die SNCF eine Verringerung ihres Anteils am Fährverkehr zwischen Calais und Dover.

Sealink British Ferries, ein Tochterunternehmen der UK Sea Containers Group soll einen 49%igen Aktienanteil an einer neu zu gründenden Gesellschaft übernehmen, die die im Kanalverkehr eingesetzten französischen Schiffe übernehmen wird.

Die verbleibenden 51 % sollten auf ein Konsortium übertragen werden, an dem SNCF einen Anteil von 90 % halten wird. Die restlichen 10 % werden einer Holdinggesellschaft, Compagnie Générale Maritime Financière, gehören.

Das Konsortium wird darüber hinaus einen 70%igen Aktienanteil an einem neu gegründeten Betreiberunternehmen für die Schiffe übernehmen. Die Seeleute lehnen die Maßnahmen der SNCF ab, da sie darin lediglich einen ersten Schritt in Richtung auf einen völligen Rückzug aus dem Fährverkehr sehen. Darüber hinaus protestieren sie gegen die Privatisierung des Fährbetriebs.

Die Gewerkschaft konnte vom 26. bis zum 29. Oktober sowie vom 17. bis zum 19. November zwei erfolgreiche Blockaden des Hafens von Calais organisieren. Der Fährverkehr mußte nach Boulogne und Zeebrügge umgeleitet werden. Auch der Fährverkehr zwischen Newhaven und Dieppe war von den Streikmaßnahmen betroffen.

... Verbot ein "gefährlicher Präzedenzfall"?

Forts. von Seite 8

ster vor kurzem einen neuen Rekordstand bekannt. Die Flottenstatistiken des Lloyd's Register für 1988 (nähere Einzelheiten in den ITF-Nachrichten vom Januar 1990) zeigen, daß sich die Flotte Panamas während der vergangenen zehn Jahre mehr als verdoppelt hat und kurz davor steht, Libe-

ria von Platz eins der Weltrangliste zu verdrängen. Diese Chance ist nun wohl für's erste vorüber. Die Statistiken zeigen, daß in Panama 47,36 Mio. BRT (11,54 % der Weltflotte) gegenüber 47,89 Mio. BRT (11,67 %) in Liberia registriert waren.

Der stellvertretende Billigflaggenkommissar Vanuatus, der zur Extravaganz

neigende Cy Wentworth, erklärte der ITF noch vor Bekanntgabe des Verbots, daß er von Anträgen auf (Billig-)Flaggenwechsel panamaischer Schiffsbetreiber überhäuft werde. Nach der offiziellen Verkündung des Verbots wird das Register Panamas nun zweifellos einen erheblichen Schrumpfungserlebnis erleben.

Falsches Register von Deutschen aufgedeckt

Fast jeden Monat erfährt die ITF von einer neuen Billigflagge - daran haben wir uns inzwischen gewöhnt. Vor kurzem stießen wir allerdings auf eine noch hinterhältigere Strategie der Reeder, sich an Vorschriften und Schiffahrtsgesetzen vorbeizumogeln: die falsche Flagge.

Nachdem im Hafen von Hamburg Beschwerden laut geworden waren, verhaftete die deutsche Polizei am 17. Oktober zwei Männer im Zusammenhang mit einem Trockengutfrachter namens *Bosun*.

Die *Bosun* fuhr unter der Flagge des kleinen karibischen Staates Belize. Doch Belize ist keineswegs das neueste Mitglied der Billigflaggenliga, ganz im Gegenteil - das Land verfügt gar nicht über ein Schiffsregister! Die bundesdeutsche Polizei und die ITF wandten sich an den Hochkommissar von Belize in London, der äußerst erstaunt war, als er hörte, daß ein Schiff angeblich in seinem Land registriert war.

Die deutsche Polizei verhaftete daraufhin den 54jährigen britischen Kapitän der *Bosun* sowie den deutschen Reeder des Schiffes. Ihnen wird das Führen einer falschen Flagge und Dokumentenfälschung vorgeworfen.

In Belize wurden zwei deutsche Staatsbürger ebenfalls wegen Dokumentenfälschung festgenommen. Ein dritter wird gesucht.

Die *Bosun* ist ein sehr, sehr altes Schiff. Sie wurde 1931 in Holland gebaut und fuhr bis vor kurzem unter der bundesdeutschen Flagge. Beim bundesdeutschen Verkehrsministerium wurde kein Antrag auf Flaggentransfer gestellt oder eine dahingehende Genehmigung ausgestellt. Der Reeder wird daher auch der Steuerhinterziehung verdächtigt.

Die ITF beschloß, die Frage des Registers von Belize etwas näher zu erforschen. Eine Computerbefragung des Seadata-Computers bei Lloyd's in London ergab, daß Lloyd's nicht nur dem nicht vorhandenen Register eine Schiffsregisterabkürzung (BZE) zugeteilt hatte, sondern fünf Schiffe als in diesem Register verzeichnet führt.

Zu diesen Schiffen gehört der Frachter *Bacalar*, laut Register Eigentum der Reederei Belize Trading in Belize City. Zwei weitere Frachtschiffe, die *Honduran* und die *Belizean Star*, sind als im Besitz eines Unternehmens namens Honduran Trading (ebenfalls in Belize City) aufgeführt. Die *Bosun* ist ebenfalls in der Computerliste verzeichnet (wenngleich ihr Reeder von Lloyd's nicht genannt wird), und als letztes Schiff ist die *Fiona* aufgeführt, die sich im



Die Flagge von Belize — eigentlich dürfte sie auf keinem Schiff wehen

Besitz eines Unternehmens namens Celtic Marine befinden soll.

Celtic Marine wird als Unternehmen aus St. Vincent bezeichnet. Die Adresse dieses Unternehmens ist jedoch angegeben als c/o Horst Labuschewski, Brake, Bundesrepublik Deutschland. Der gleiche Labuschewski besitzt offensichtlich ein Verwaltungsunternehmen unter der gleichen Adresse, recht phantasielos Labuschewski H genannt. Labuschewski verwaltet die *Fiona*, zwei unter der Flagge von St. Vincent fahrende Schiffe, die *Anne* und die *Anne M.*, sowie ein in Antigua und Barbuda registriertes Schiff namens *Edda R.* Die *Edda R.* gehört nicht der Celtic Marine, sondern einem anderen Unternehmen mit Sitz in Deutschland, Roszkiewicz W.

Unter der deutschen Flagge fuhr die *Bosun* unter dem Namen *Christa Juls* und befand sich im Besitz der Helgoland-Fracht-Kontor GmbH in Hamburg.

Ein weiteres Schiff, das, wie die Nachforschung der ITF ergaben, unter der falschen Flagge von Belize fährt, heißt *Nadine*. Dieses Schiff ist laut Lloyd's in St. Vincent registriert - ein Zufall?

Die ITF gab die von ihr gesammelten Informationen an die Regierung von Belize weiter, die die Angelegenheit überprüft und sie als schweres Betrugsdelikt behandelt. Der ITF liegt eine schriftliche Bestätigung der Regierung von Belize vor, daß das Land kein Schiffsregister irgendeiner Form betreibt. Eine Regierungskommission befaßt sich gegenwärtig mit der Möglichkeit der Einrichtung eines Registers in der Zukunft, doch hat sie noch nicht einmal Empfehlungen unterbreitet.

Die ITF leitete die Erklärung der Regierung von Belize an Lloyd's of London weiter. Lloyd's Register of Shipping muß

sich von dieser Angelegenheit ein wenig peinlich berührt fühlen, denn es steht als internationale Einrichtung mit großer Erfahrung in gutem Ruf und veröffentlicht Informationen über Namen, Registrierung, Eigentümerschaft usw. von Schiffen erst, wenn diese von mindestens zwei Quellen bestätigt wurden.

Bisher ging man generell davon aus, daß sich Lloyd's nicht einfach auf die Angaben des Reeders verläßt, wenn es über die Registrierung eines Schiffes unterrichtet wird. Andererseits gibt es natürlich viele Schiffe auf der Welt, und es wäre schwierig, bei Aufnahme eines Schiffes jedesmal bei den Registrierungsbehörden nachzufragen.

Diese betrügerischen Schiffe wurden jedoch von Lloyd's nicht nur unter einer nicht vorhandenen Flagge verzeichnet, sondern dem Register selbst war eine Normabkürzung im Seadata-Computer zugeordnet worden - in der Schiffahrtswelt sicherlich meist Beweis genug für die Existenz des Registers.

Die ITF bittet daher jeden, nach weiteren Schiffen aus "Belize" Ausschau zu halten und sich besonders vor den in diesem Artikel erwähnten Schiffen und Reedern in Acht zu nehmen. Wenn es so leicht ist, die internationale Schiffahrtsgemeinschaft hinter das Licht zu führen, was die Existenz eines Registers angeht, kann man sich nur fragen, um wieviel einfacher es wäre vorzugeben, unter einer bestehenden Flagge registriert zu sein.

Gericht genehmigt Direktmaßnahmen der ITF

Die norwegische Seeleutegewerkschaft (NSU) und die ITF konnten in einem Rechtsstreit über die Zulässigkeit von Boykottmaßnahmen gegen Billigflaggenschiffe vor den norwegischen Gerichten einen bedeutenden Erfolg verbuchen.

Bei dem von den Reedern eingeleiteten Verfahren ging es um den angedrohten Boykott der auf den Bahamas registrierten *Murano*. Das Schiff ist Eigentum eines in Panama registrierten Unternehmens, Overseas Cosmos Inc., mit Sitz in Griechenland und hauptsächlich mit polnischen Seeleuten bemannt.

Als ITF-Billigflaggeninspektor Sverre Nilsen feststellte, daß für *Murano*, die Ende April den norwegischen Hafen Narvik anlaufen sollte, kein ITF-Vertrag bestand, warnte er die Reeder, daß das Schiff boykottiert würde, falls kein annehmbarer Vertrag unterzeichnet werde.

Die Reeder klagten mit der Begründung gegen die NSU, daß sie bereits über eine offizielle polnische Heueragentur Beschäftigungsverträge mit den polnischen Seeleuten geschlossen hätten. Die Kläger vertraten ferner die Auffassung, daß die Bemannung durch die angedrohte Maßnahme "gezwungen" werden solle, der ITF beizutreten, was nach norwegischem Recht unzulässig sei.

Das Gericht urteilte jedoch zugunsten der Gewerkschaft, die damit argumentiert hatte, daß die Boykottandrohung den Abschluß eines für die ITF annehmbaren Vertrages für das Schiff gewährleisten sollte, durch den Heuern und Bedingungen

der Bemannung verbessert würden. Daher wurde die Maßnahme im Urteil als nach

norwegischem Recht uneingeschränkt zulässig bezeichnet.

BOYKOTT FÜHRT ZUM ERFOLG



Nach einem von der norwegischen Seeleutegewerkschaft (NSU) im norwegischen Hafen Sauda gegen die *B. A. Chris* verhängten Boykott zahlten die Reeder des Schiffes, Blue Atlantic Maritime, der philippinischen Bemannung des unter Bahama-Flagge fahrenden Schiffes im Oktober Heuerrückstände in Höhe von 59.690,- US-Dollar aus. Dies ist ein weiterer Sieg der norwegischen Seeleute und der ITF über die Ausbeutung von Billigflaggenbemannungen.

Innerhalb von fünf Tagen unterzeichneten die Reeder eine Vereinbarung mit der NSU, in der sie sich zur Zahlung der ausstehenden Heuern an die Bemannung über die ITF verpflichteten und den Besatzungsmitgliedern kostenlose Rückführung in ihre Heimat und Schutz vor möglichen Vergeltungsmaßnahmen garantierten.

Gerichtsurteil in Schweden: Gewerkschaften fordern Gesetzesänderung

Die ITF und die schwedische Gewerkschaftsbewegung haben eine gemeinsame Kampagne für eine Gesetzesänderung in Schweden gestartet, nachdem das Arbeitsgericht des Landes am 1. November eine außergewöhnliche Entscheidung getroffen hat.

Das Urteil, gegen das keine Berufung eingelegt werden kann, ist das Ergebnis eines von den Reedern der unter zypriotischer Flagge fahrenden *JSS Britannia* gegen die schwedische Seeleutegewerkschaft und die schwedische Transportarbeitergewerkschaft im Anschluß an die 1988 von diesen beiden Gewerkschaften im Hafen von Göteborg ergriffenen Arbeitskämpfmaßnahmen eingeleitet hatten.

Die 117 Seiten lange Urteilsbegründung - die längste in der Geschichte des Arbeitsgerichts - löste einen ernstzunehmenden politischen Konflikt in Schweden aus, dessen Auswirkungen weit über die

Schiffahrtswirtschaft hinausreichen. Danach wäre es schwedischen Gewerkschaften legal nicht möglich, eine Gruppe ausländischer Arbeitnehmer, für die im "Heimatland" ihres Arbeitgebers ein Kollektivvertrag in irgendeiner Form unterzeichnet wurde, durch Arbeitskämpfmaßnahmen in Schweden zu unterstützen. Schwedische Gerichte könnten weder die Bestimmungen eines bereits bestehenden Kollektivvertrages noch den Vertretungsanspruch der Vertragsparteien prüfen. Damit wird nicht nur den Billigflaggenreedern, sondern praktisch auch allen anderen Arbeitgebern von Wanderarbeitnehmern in Schweden, insbesondere in der Bauwirtschaft, ein Blankoscheck ausgeschrieben, der ihnen die Einrichtung eigener arbeitgeberfreundlicher Gewerkschaften einzig zu dem Zweck der Unterzeichnung von "Verträgen" zu ihnen genehmen Bedingungen ermöglicht.

Erwartungsgemäß sind nicht nur die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, sondern auch der schwedische Gewerkschaftsdachverband LO zutiefst beunruhigt über diese mögliche Beeinträchtigung des großen internationalen Ansehens, das das Land für sein Eintreten für die Arbeitnehmerrechte genießt. Die Gewerkschaften sind bereits an die sozialdemokratische Regierung des Landes, die eng mit der Gewerkschaftsbewegung verbunden ist, herantreten, um über die Einzelheiten der am Mitbestimmungsgesetz des Landes erforderlichen Änderungen zu beraten, um die Folgen des Gerichtsurteils aufzuheben. In den kommenden Monaten könnte das Urteil jedoch zu einer Verstärkung der Arbeitskämpfmaßnahmen gegen Billigflaggenschiffe in schwedischen Häfen führen, durch die die Gewerkschaften die Auswirkungen des Gesetzes in der Praxis testen wollen.

US-GESETZENTWURF ERWEITERT RECHTE

Nachdrückliche Unterstützung von seiten der Schifffahrtsgewerkschaft in den Vereinigten Staaten findet ein dem amerikanischen Kongreß vorliegender neuer Gesetzentwurf, durch den der Geltungsbereich der Gesetze über Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen sowie Mindestlohn auch auf Seeleute auf bestimmten Billigflaggschiffen ausgedehnt werden soll.

Der Gesetzentwurf "zur Ausdehnung des Geltungsbereichs bestimmter bundesstaatlicher Arbeitsgesetze auf unter ausländischer Flagge fahrende Schiffe (H.R.3283)" wurde dem Repräsentantenhaus am 18. September von William Clay (Missouri) vorgelegt und hat die Unterstützung von 31 Mitgliedern des Repräsentantenhauses aus beiden großen Parteien.

Der Gesetzentwurf, der gerade in einer ersten Anhörung im Repräsentantenhaus beraten wurde, muß sowohl vom Repräsentantenhaus als auch vom Senat verabschiedet und vom Präsidenten unterschrieben werden, bevor er Gesetzeskraft erlangen kann.

Wenn er in Kraft tritt, wird er für eine wesentliche Verbesserung der gesetzlichen Bestimmungen für Seeleute auf Billigflaggschiffen amerikanischer Reeder sowie anderen Schiffen, die regelmäßig US-Frachten bzw. US-Passagiere befördern oder regelmäßig US-Häfen anlaufen, sor-

gen. US-Schifffahrtsgewerkschaften beklagen schon seit langem, daß im Eigentum von US-Reedern befindliche oder von den Vereinigten Staaten aus kontrollierte Billigflaggschiffe aufgrund eines Urteils des Obersten US-Gerichtshofs aus dem Jahre 1957 nicht den Arbeitsgesetzen des Bundes unterliegen.

Der erste Erfolg auf dem langen Weg bis zur Verabschiedung des Gesetzentwurfes konnte am 25. Oktober in Washington verzeichnet werden, als der Unterausschuß für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen des Ausschusses für Bildung und Arbeit des Repräsentantenhauses den Vorschlag in einer ersten Anhörung behandelte.

Den Vorsitz führte der demokratische Abgeordnete Clay, der darauf hinwies, daß in den USA tätige, in ausländischem Eigentum befindliche Unternehmen zur Einhaltung der US-Arbeitsnormen verpflichtet seien.

"Ohne ersichtlichen Grund endet dieser Rechtsgrundsatz dort, wo das Wasser beginnt. Ein ausländisches Schiff, das ausschließlich US-Häfen anläuft, kann sich über unsere Arbeitsgesetze hinwegsetzen. Diese Möglichkeit, unsere Gesetze zu ignorieren, gilt auch für ein Schiff eines US-Unternehmens, das unter einer ausländischen Billigflagge fährt, selbst wenn ein solches Schiff ausschließlich in diesem

Land tätig ist," erklärte er.

Er stellte fest, daß diese Widersprüche unter US-Flagge fahrende Schiffe aus dem Geschäft gedrängt hätten:

"Für US-Schiffe, die bestimmte Mindestarbeitsnormen einhalten müssen, ist es fast unmöglich, im Wettbewerb mit Arbeitgebern zu bestehen, die durch Ausbeutung ihrer Beschäftigten Kosten einsparen können. Das ist unfair gegenüber den US-Arbeitgebern und unfair gegenüber ihren Arbeitnehmern. Die amerikanische Schifffahrtswirtschaft und die in ihr Beschäftigten führen einen Konkurrenzkampf, den sie nicht gewinnen können."

Nächste Rednerin war die republikanische Abgeordnete Helen Bentley (Maryland), eine der bekanntesten Experten in Schifffahrtsfragen des Hauses. Auch sie gab dem Gesetzentwurf ihre volle Unterstützung.

"Mit HR 3283 erhalten wir endlich ein wirksames Werkzeug an die Hand, um dem Niedergang der amerikanischen Handelsmarine Einhalt zu gebieten und dem Mißbrauch und der Einschüchterung ausländischer Seeleute in unseren Häfen ein Ende zu setzen," erklärte sie.

Sie äußerte ferner die Überzeugung, daß

Forts. auf Seite 13

Erfolgreicher Streik einer Billigflaggenbemannung in den USA

Ein Streik der gesamten Bemannung im Hafen von Houston/Texas veranlaßte die Reeder der unter Zypern-Flagge fahrenden *MS City of Stockholm* nach langem Hin und Her, den Forderungen ihrer Beschäftigten nachzugeben.

Die Bemannung wollte mit Hilfe des Streiks ihre Forderung nach mehreren tausend Dollar Heuernachzahlung durchsetzen, war jedoch ebenso über die Sicherheit des Schiffes beunruhigt. Die pakistanischen Besatzungsmitglieder waren sich völlig darüber im klaren, daß sie Hilfe brauchen würden, und wandten sich unverzüglich an das nächste Büro einer ITF-Mitgliedsgewerkschaft, in diesem Fall die MEBA/NMU. Sie wurden vom örtlichen ITF-Billigflaggeninspektor, Charles Stewart, betreut.

Der Kapitän, gleichzeitig Anteilseigner an dem Schiff, drohte der Bemannung mit Entlassung und Ausweisung, falls sie den Streik fortsetzen werde. Er stellte bewaffnetes Sicherheitspersonal ein, um die Besatzungsmitglieder am Verlassen des Schiffes ohne seine vorherige Zustimmung zu hindern.

Mitglieder der der ITF angeschlossenen Hafenerbeitergewerkschaft ILA erklärten sich mit den Streikmaßnahmen der Besatzung solidarisch. Sie weigerten sich, das Schiff zu beladen, solange die Reeder sich nicht zur Entlassung des Sicherheitspersonals, Auszahlung der Heuernachforderungen und Ausführung von Reparaturen am Schiff im Wert von mehr als 600.000 DM bereit erklärten.

Stewart konnte schließlich eine Einigung mit den Reedern erzielen, die die Heuernachforderungen akzeptierten und

die Besatzungsmitglieder auf Wunsch nach Hause fliegen ließen.

Zehn der dreizehn Besatzungsmitglieder entschieden sich dafür, mitsamt ihrer Heuernachzahlung nach Hause zurückzukehren. Die Reeder heuerten daraufhin zehn Mexikaner als Ersatzbemannung an. Bei der ersten Inspektion durch die Küstenwache fiel das Schiff durch. Doch nachdem alle notwendigen Reparaturen ausgeführt waren, konnte es schließlich am 19. Oktober weiterfahren.

IMU-Status

Nachdem der Fair-Practices-Ausschuß im Mai diesen Jahres eine Überprüfung der Position der International Maritime Union (IMU) im Rahmen der ITF-Billigflaggenkampagne gefordert hatte, erklärte der ITF-Generalsekretär am 16. Oktober in einem Rundschreiben an alle Mitglieder des FPC, daß die IMU, die bisher als Teil der der ITF angeschlossenen US-Seeleutengewerkschaft National Maritime Union angesehen wurde, "nicht länger die erforderlichen Voraussetzungen erfüllt, um im Rahmen der ITF-Politik und -Praxis Kollektivverträge für Billigflaggschiffe amerikanischer Reeder auszuhandeln."

Das ITF-Sekretariat ist auf Anfrage gerne bereit, diesen Beschluß näher zu erläutern.

SEELEUTEN AUF BILLIGFLAGGENSCHIFFEN

Forts. von Seite 12

der Gesetzentwurf auch die Zustimmung von Präsident Bush erhalten würde.

Anschließend machten Talmage Simkins (Executive Director des Schifffahrtsausschusses des AFL-CIO), John Sansone (US-Koordinator der ITF-Inspektoren), Edd Morris (US-Billigflaggeninspektor von der Seafarers International Union), Tom Schneider (Rechtsberater des Schifffahrtsausschusses des AFL-CIO), Rev. James Lindgren (Direktor der New England Seamen's Mission) sowie Zissimos Sinogeorge (ehemaliger Erster Offizier und als Grieche direkt vom Mißbrauch der Billigflaggen betroffen) und Paul Chapman (Direktor des Centre für Seafarers' Rights in New York) Aussagen und Eingaben, in denen sie den Gesetzentwurf nachdrücklich unterstützten.

Die Anhörung war eine sehr wirkungsvolle Mischung aus einem allgemeinen Überblick über den Niedergang der US-Handelsmarine und das Wachstum der Billigflaggenflotte und einzelnen Berichten über konkrete Fälle der Mißhandlung, Einschüchterung und schlechten Bezahlung von Bemannungen.

Gegen den Gesetzentwurf gerichtete Eingaben wurden von einer Reihe von Reederorganisationen vorgelegt, die eine Beibehaltung der augenblicklichen Situation sicherlich vorziehen würden, in der sie ihre Bemannungen, vom Völkerrecht geschützt, hinter dem Schutzschild einer falschen Nationalität ausbeuten können.

Der Rat der nationalen europäischen und japanischen Reedervereinigungen (CENSA) - dem Reedervereinigungen aus Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland, Griechenland, Italien, Japan, den Niederlanden, Norwegen, Portugal, Schweden und Großbritannien angehören - sagte ebenfalls gegen den Gesetzentwurf aus.

Er bediente sich dabei der altbekannten Argumente der Reeder, wonach das "einzig ordnungsgemäße Verfahren" aufgrund des Völkerrechtes darin besteht, den Gesetzen des Flaggenlandes zu folgen. (Die ITF weiß allerdings von zahlreichen Fällen, in denen die Reeder gerne auch die Gesetze anderer Länder anwenden, wenn sie für sie günstiger sind).

"Schließlich wird uns hier zu verstehen gegeben, daß die Vereinigten Staaten, sollte dieses Gesetz verabschiedet werden, lediglich dem Beispiel anderer ausländischer Staaten folgen würde. Wir weisen diese Behauptung zurück und möchten dem Ausschuß versichern, daß nach Wissen des CENSA keine andere Nation versucht, sich in die internen arbeitsrechtlichen Fragen auf Schiffen, die nicht ihrer Flagge unter-

stehen, einzumischen und ihnen ihre Gesetze aufzuzwingen," erklärte der Vertreter des CENSA, wobei er offensichtlich einen Augenblick lang die Gemeinsame europäische Absichtserklärung zur Hafenstaatenkontrolle vergaß, in deren Rahmen Hafenstaaten verpflichtet sind, bei einem breiten Spektrum von die Schifffahrtssicherheit betreffenden und sozialen Fragen einzugreifen, wenn gegen internationale Normen verstoßen wird.

Phillip Loree, Vorsitzender der Vereinigung der amerikanischen Kontrolle unterstehenden Schifffahrt und altgedienter Widersacher der ITF, lehnte den Gesetz-

hat. Diese Arbeitnehmer genießen noch nicht einmal den geringen Schutz des ersten jemals verabschiedeten Arbeitsgesetzes, in dem die 80-Stunden-Woche festgelegt wurde."

Mit beispielloser Arroganz ließ sich der Vertreter der Kreuzfahrtschiffsbetreiber kaum dazu herab, gegen den Gesetzentwurf zu argumentieren. Statt dessen richtete er eine ganz offene Drohung an die US-Regierung.

"Falls dieser Gesetzentwurf jemals in Kraft treten sollte, wären die Betreiber von unter ausländischer Flagge fahrenden Passagierschiffen gezwungen, ihre Tätigkeit

... für die Betreiber von Kreuzfahrtschiffen ist die US-Arbeitsgesetzgebung ganz offensichtlich ein Verstoß gegen die Grundsätze des freien Marktes

entwurf erwartungsgemäß ab. In einer sarkastischen Eingabe behauptete er, daß die US-Schifffahrtsgewerkschaften sich mit ihren "überhöhten Heuerforderungen" selbst aus dem Markt verdrängt hätten. Dem hielt Tal Simpkins entgegen, daß die Lohnkosten auf unter US-Flagge fahrenden Schiffen von 30 % der Gesamtbetriebskosten vor 30 Jahren auf heute nur noch 18 oder 19 % zurückgegangen seien.

Die Anhörung der Reeder wurde schließlich vervollständigt durch die Aussage von John Reurs im Namen des internationalen Ausschusses der Passagierlinien, der die Reeder des florierenden Kreuzfahrtsektors vertritt, der sich zu einem großen Teil in US-amerikanischem Besitz befindet und meist von Miami aus operiert.

Unter Hinweis auf die jüngst stark angestiegene Popularität des Sektors in den USA hob Simpkins gegenüber dem Ausschuß nachdrücklich hervor, daß "in Wirklichkeit wesentlich mehr dazu gehört, einen Ozeanriesen in der Passagierschifffahrt zu betreiben, als ein charmanter Kapitän, ein fröhlicher Schiffsarzt und ein verständnisvoller Barkeeper. Den Leuten, die an Bord dieser Schiffe arbeiten, wird von den Reedern dieser Vergnügungsflotte kein einziger Pfennig geschenkt," fuhr er fort. "Die Besatzungsmitglieder werden vielmehr mit niedrigen Löhnen abgespeist und müssen dafür 14 bis 16 Stunden am Tag arbeiten. Die zweifelhaften Praktiken umfassen außerdem Geldschneiderei in Form von Schmiergeldern und Kommissionen, wie es sie in diesem Land seit Anfang der 30er Jahre nicht mehr gegeben

aus den Vereinigten Staaten in ein anderes Land zu verlegen," erklärte er.

Er wies die Berichte über "Sklavendarbeit" auf Billigflaggenschiffen als unzutreffend zurück und stellte nachdrücklich fest, daß "unter ausländischer Flagge operierende Kreuzfahrtunternehmer und die bei ihnen beschäftigten Seeleute in einer Welt leben und arbeiten, in der noch immer freies Unternehmertum und internationale Märkte herrschen."

Für die Betreiber von Kreuzfahrtschiffen ist die US-Arbeitsgesetzgebung ganz offensichtlich ein Verstoß gegen die Grundsätze des freien Marktes.

Die reiche und mächtige Lobby der Reeder wird zweifellos ihr bestes tun, um ein Inkrafttreten dieses Gesetzentwurfes zu verhindern. Die ITF und die ihr angeschlossenen Schifffahrtsgewerkschaften werden die US-Schifffahrtsgewerkschaften und die Befürworter des Gesetzentwurfes nach bestem Vermögen unterstützen müssen, um die Verabschiedung dieser Maßnahme zu gewährleisten.

Die erste Schlacht in diesem Kampf haben offenbar die Seeleute gewonnen. Nach Ansicht der Mehrzahl der Ausschußmitglieder sprachen sich während der Anhörung wesentlich mehr Zeugen für den Gesetzentwurf aus als gegen ihn. Allerdings muß im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens noch ein langer Kampf ausgefochten werden, und die gegen den Entwurf angetretenen Kräfte sind ebenso mächtig wie rücksichtslos.

Weltflotte von älteren Schiffen beherrscht

Die jüngsten Zahlen des Lloyd's Registry of Shipping machen deutlich, daß die Weltflotte einen raschen Alterungsprozeß durchmacht. In den vergangenen zehn Jahren ging der Anteil der weniger als zehn Jahre alten Schiffe von 62 % auf 36 % zurück. Kanada, wo 59 % aller Schiffe 20 Jahre oder älter sind, besitzt die älteste Flotte (allerdings werden diese alten Schiffe hauptsächlich auf den großen Seen eingesetzt). Die Flotte der Bundesrepublik Deutschland ist die jüngste - hier sind 70 % der Tonnage weniger als zehn Jahre alt. Doch selbst dies ist ein Rückgang gegenüber 77 % im Jahre 1979. An zweiter Stelle steht Japan, wo 68 % aller Schiffe weniger als zehn Jahre alt sind. Diese Zahlen zeigen außerdem, daß mehr als drei Viertel der weltweiten Tankertonnage mehr als zehn Jahre alt sind.

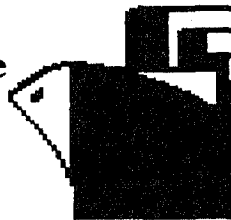
Eine vom niederländischen Verkehrsministerium eingesetzte hochrangige Kommission empfiehlt eine Verlängerung von Subventionen zur Förderung von Investitionen niederländischer Unternehmen in die Schifffahrt um drei Jahre, wenn auch in leicht geänderter Form. Die Empfehlungen der Kommission sehen die Beibehaltung des Subventionssystems IPZ vor. Ursprünglich wurden Reedern, die in unter niederländischer Flagge fahrende Tonnage investierten, Subventionen im Werte von 25 % der tatsächlichen Kosten eines neuen oder gebrauchten Schiffes gewährt. Im vergangenen Jahr wurde diese Zahl halbiert. Mit Ende dieses Jahres sollte das Programm endgültig auslaufen. Die Studie empfiehlt jedoch eine Fortsetzung des Subventionsprogramms sowie weitere positive Maßnahmen, um die Reeder zu einer Rückkehr unter die niederländische Flagge zu ermuntern.

Pläne für die Schaffung eines europäischen Schiffsregisters - EUROS genannt - scheinen sich im Sande zu verlaufen. Viele Regierungen waren scheinbar nicht damit einverstanden, daß die Schiffe in dem geplanten Register zur Hälfte mit Seeleuten aus EG-Mitgliedsländern bemannt werden sollten. Griechenland und Großbritannien sind offensichtlich für die völlige Aufgabe der Pläne. Der britische Verkehrsminister Cecil Parkinson wies darüber hinaus darauf hin, daß die geplante Definition eines europäischen Reeders der Situation der Billigflaggenregister in britischen Kolonien, wie z. B. Gibraltar, "nicht ge-

recht werde". Dies ist ein interessantes Eingeständnis von Seiten der britischen Regierung, die sich stets von den unter dem "Red Duster" fahrenden Billigflaggenschiffen distanziert, sobald sie in Schwierigkeiten geraten.

Das neue Schiffsregister von Hongkong soll 1990 seine Tätigkeit aufnehmen. Die für die Erarbeitung der Vorschriften für die neue Flagge verantwortliche Registerplanungsgruppe will Anfang nächsten Jahres endgültige Empfehlungen für ein Gesetz

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



vorlegen. Das neue Register will ausdrücklich nicht als Billigflagge auftreten, sondern den in Hongkong ansässigen Reedern ein kostengünstiges Register anbieten. Die geplanten Satzungen des Registers sehen vor, daß die Schiffe von Hongkong aus verwaltet und kontrolliert werden müssen. Diese garantierte "echte Verbindung" stellt ein wichtiges Element des Vorhabens dar. Die ITF wurde ausführlich über die Bedingungen des neuen Registers konsultiert und das Sekretariat ist zuversichtlich, daß Hongkong nicht zu einer neuen Billigflagge der 90er Jahre wird.

Japanische Reeder und die der ITF angeschlossene All-japanische Seeleutegewerkschaft konnten sich über den Einsatz ausländischer Seeleute an Bord von unter japanischer Flagge fahrenden Schiffen einigen. Beiden Seiten schlossen einen Kompromiß, der den Einsatz ausländischer Seeleute auf neu gebauten Schiffen unter der japanischen Flagge zuläßt, solange sich 9 japanische Offiziere an Bord befinden. Die Reeder wollten nur vier Offiziere zugestehen und forderten die Ausweitung der Vereinbarung auf alle Schiffe. Die Zahl der unter japanischer Flagge fahrenden Schiffe ist aufgrund umfangreicher Ausflaggungen von 1.028 im Jahre 1985 auf 640 Ende letzten Jahres zurückgegangen. Die massive Aufwertung des Yen gegen-

über dem US-Dollar hatte ebenfalls negative Auswirkungen für die japanischen Seeleute: Ihre Lohnkosten stiegen in den vergangenen Jahren um das 7fache gegenüber anderen asiatischen Staatsbürgern.

Ein weiterer Preiskrieg zwischen den Billigflaggenregistern der Welt steht offenbar bevor. Dies scheint sich überhaupt zum Normalzustand der Weltschifffahrtswirtschaft zu entwickeln. Diesmal hat Liberia mit einer drastischen Absenkung seiner Registrierungsgebühren auf ein "realistisches" Niveau die Führung übernommen. Liberia, man erinnere sich, gehörte zu den großen Verlierern der letzten Runde im vergangenen Jahr. Dies schlägt sich auch in den Schifffahrtsstatistiken des Lloyd's Register von 1988 nieder, in denen Panama bei der registrierten Bruttotonnage zum Weltführer Liberia aufgeschlossen hatte. Die "etablierteren" Billigflaggen wie Liberia wurden natürlich von der Konkurrenz der neu geschaffenen Billigpreisregister (wie z. B. Va-

nuatu) getroffen; als größte Bedrohung werden jedoch die neuen "Pseudo-Billigflaggen", die Zweitregister, angesehen. Nach dem erfolgreichen Start des norwegischen NIS schlossen sich Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland diesem Beispiel an. Und die Kunden dieser Register fehlen den etablierteren Billigflaggenregistern nun. Der Druck kommt also von beiden Seiten. Welche Auswirkungen die Drohung der USA mit einem für ihre Häfen geltenden Anlaufverbot für unter Panama-Flagge fahrende Schiffe ab nächsten Januar auf den jüngsten Preiskrieg haben wird, ist noch unklar. Die Liberianer wünschten wahrscheinlich, sie hätten ihren Mund zu- (und ihre Hand auf-)gehalten, da die Drohung der USA eine Art Fluchtbewegung zum liberianischen Register ausgelöst hat (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten).

Und zum Abschluß eine der Jahreszeit angemessene Warnung an all jene, die das Neue Jahr auf traditionelle Weise begrüßen werden. Ein skandinavischer Kapitän landete im Gefängnis, nachdem er sich während des Dienstes an Bord seines Schiffes vor der britischen Küste ein paar Gläser

Forts. auf Seite 15

Koreanische Seeleute fordern Gesetzesreform

In Seoul versammelte koreanische Seeleute demonstrierten für ihre Forderung nach einer Verbesserung der gesetzlichen Vorschriften hinsichtlich der Seeleuterechte durch die Regierung.

Diese Aktionen Anfang November waren Teil einer seit langem laufenden Kampagne der der ITF angeschlossenen Föderation koreanischer Seeleutegewerkschaften (FKSU), durch die sie eine Angleichung des gesetzlichen Rahmens für die Tätigkeit der Seeleute an die für an Land tätige Arbeitnehmer geltenden Bestimmungen erreichen will (vergl. ITF-Nachrichten September 1987).

Die FKSU erarbeitete eine Reihe von Änderungsentwürfen zum Seeleute- und zum Arbeitsgesetz, die dem Parlament gemeinsam mit einer Bittschrift vorgelegt wurden. Alle im Parlament vertretenen Parteien wurden einzeln um Unterstützung für den Gesetzentwurf gebeten, die sie auch zusagten.

Die im Hafen liegenden Schiffe wurden mit Spruchbändern geschmückt, Plakate, Bänder und Anstecker verteilt.

Am Samstag, den 4. November demonstrierte die FKSU im strömenden Regen knapp zwei Stunden lang vor dem Parlament mit Sprechchören und Plakaten, auf denen zu lesen war: "Wir fordern eine Änderung des Seeleutegesetzes, das den Anforderungen des Arbeitsgesetzes nicht entspricht."



Seeleute demonstrieren vor dem Parlament in Seoul

Im Anschluß an die Demonstration zogen Gewerkschaftsmitglieder in einer Autokolonne durch das Stadtzentrum von Seoul.

FKSU-Präsident Bu Ung Kim bezeichnet die Kampagne als "das größte Projekt", das die Gewerkschaft jemals durchgeführt hat und erklärt, daß "alle Mittel und Organisationsmacht der Föderation zur Durchsetzung ihres Zieles mobilisiert" werden.

Die nächste Phase der Kampagne wird, laut Kim, "begrenzte oder unbegrenzte Bummelstreiks und/oder Streikmaßnahmen umfassen. Wann und wie diese durchgeführt werden, wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden, je nach den Fortschritten der Beratungen im Parlament, dem guten Willen der Regierung und der Haltung der Reeder gegenüber dem Änderungsgesetz."

US-Sicherheitsbehörde beunruhigt über Sicherheitsstandard auf Kreuzfahrtschiffen

Die staatlichen Verkehrsbehörden in den USA forderten unter ausländischer Flagge fahrende Kreuzfahrtschiffe mit Stützpunkten in US-Häfen auf, ordnungsgemäß für

Sicherheit an Bord zu sorgen.

Die Nationale Verkehrssicherheitsbehörde (NTSB) unterstrich in einer Studie über die Unfälle, die sich während der vergan-

genen 15 Jahre im Zusammenhang mit diesen Passagierschiffen ereigneten, ihre generelle Beunruhigung hinsichtlich der Sicherheitsnormen. Insbesondere forderte die Behörde die Installation angemessener Branddetektoren, von Geräten zur Feuerbekämpfung und Rettungsausrüstungen an Bord aller Kreuzfahrtschiffe sowie verbesserte Sprachkenntnisse der Besatzungsmitglieder, um Verständigungsschwierigkeiten zu verhindern.

Die Empfehlungen der Behörde wurden an die US-Küstenwache weitergeleitet, die sie, falls entsprechende Vorschriften in ihre Vorschriften aufgenommen werden, durchsetzen kann. Darüber hinaus besteht die Hoffnung, daß der Kongreß durch die Verabschiedung neuer gesetzlicher Maßnahmen die ernstzunehmenden Lücken in den Schifffahrtssicherheitsnormen füllen wird.

... Kapitän in Schlägerei mit Waschmaschine verwickelt

Forts. von Seite 14

Wodka zu viel erlaubt hatte. Ihren eigenen Angaben zu Folge breitete sich unter seiner Bemannung leichte Beunruhigung aus, als sie ihm zusah, wie er an Deck herumstolperte, mit den Fäusten gegen die Wände schlug und hinfiel. Der Eindruck, daß er möglicherweise einen in der Krone hätte, verfestigte sich jedoch, als er begann, die Schiffswaschmaschine anzugreifen! Die Waschmaschine überlebte, das Schiff nicht.

Der Kapitän vollführte eine gewagte Wendung vor der Küste, bei der das Schiff auf die Küstenfelsen auflief. Kurz danach kam ein Hafentote an Bord und erklärte ihm, daß das Schiff auf Grund gelaufen sei. Der Kapitän erwiderte: "Nein, Herr Lotse. Wir liegen vor Anker!" Das Schiff war beschädigt, die Bemannung jedoch glücklicherweise unverletzt. Der Kapitän allerdings wird das Neue Jahr voraussichtlich in einem britischen Gefängnis erleben.

Geheimnisvolle Billigflaggenkollision fordert drei Todesopfer

Eine Kollision zwischen zwei gut ausgerüsteten Schiffen auf der Nordsee bei klarer Sicht in der Nacht vom 8. November gibt den Fachleuten Rätsel auf. Das einzig auffällige an beiden Schiffen war die Tatsache, daß sie beide unter Billigflagge fuhren.

Seeleute wissen, daß Billigflaggenschiffe mit wesentlich größerer Wahrscheinlichkeit in Unfälle verwickelt werden als in traditionellen Schiffsregister geführte Schiffe. Die Ursachen für den Zusammenstoß sind noch nicht geklärt, der Vorfall wird jedoch eine Reihe von Fragen hinsichtlich der Standards der Billigflaggenschiffahrt aufwerfen.

Das von Johnson Line und Finncarriers betriebene, in Panama registrierte RoRo-Schiff *Nordic Stream* befand sich in der Nacht vom 8. November auf dem Weg nach Hamburg, als es mit der auf den Bahamas registrierten Autofähre *Hamburg* der dänischen DFDS-Linie auf dem Weg nach Harwich (Großbritannien) zusammenstieß.

Die *Hamburg* wies nach dem Zusammenstoß ein großes Loch an Steuerbord über und unter der Wasserlinie auf, was erhebliche Schäden im Fahrgastsalon und auf dem Autodeck verursachte. Die für Eismeerfahrten verstärkte *Nordic Stream* setzte ihre Fahrt nach Hamburg fort, während das andere Schiff unter großen Mühen Bremerhaven erreichte. Drei Fahrgäste

kamen bei dem Unfall ums Leben, fünf weitere Passagiere sowie zwei Besatzungsmitglieder wurden verletzt.

Die Nacht war klar, es herrschte allerdings starker Wind. Eine bundesdeutsche Untersuchungskommission wird nun versuchen müssen, eine Erklärung für diesen unverständlichen Zusammenstoß zu finden.

Sicherheit auf NIS-Schiffen mangelhaft

Der Sicherheitsstandard von im Norwegischen Internationalen Schiffsregister (NIS) verzeichneten Schiffen wurde von der Schifffahrtsdirektion des Landes aufs Schärfste verurteilt, nachdem bei einer Reihe nicht angekündigter Inspektionen zahllose Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften aufgedeckt wurden.

Der Bericht der Inspektoren der Schifffahrtsdirektion für die erste Jahreshälfte 1989 listet für 77 Schiffe, die in allen Teilen der Welt inspiziert wurden, insge-

samt 739 Verstöße gegen Vorschriften auf. Mehr als 60 % davon standen im Zusammenhang mit den Sicherheitsbedingungen. Die häufigsten Mängel waren bei den Rettungs- und den Feuerlöschrichtungen an Bord der Schiffe zu verzeichnen.

Die Reeder wurden ferner gerügt, weil sie es versäumt hatten, aktuelle Informationen über den Zustand der NIS-Flotte an die Schifffahrtsdirektion weiterzugeben.

Der Inhalt des Berichts, der von der norwegischen Seeleutegewerkschaft als "skandalös" bezeichnet wurde, veranlaßte die Schifffahrtsdirektion, ihre Kontrollen auf NIS-Schiffen zu verstärken und die Umsetzung der in den Inspektorenberichten angesprochenen Punkte durch die Reeder zu überprüfen.

PLÄNE FÜR KERGUELEN-REGISTER LÖSEN FRANZÖSISCHEN SEELEUTESTREIK AUS

Französische Schifffahrtsgewerkschaften führten in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 15. November eine Reihe von 48-Stunden-Streiks gegen Pläne der französischen Regierung zu einer Erweiterung des Billigregisters Kerguelen durch.

Das Zweitregister stand bisher nur Massengutfrachtern offen. Nach neuen Vorschlägen jedoch würden nur noch normale Linien- und Tankschiffbetreiber, die im Rahmen der französischen Ölversorgungsgesetzgebung tätig sind, von dem Register ausgeschlossen sein, das den Reedern die Beschäftigung von bis zu 75 % ausländischen Seeleuten an Bord ihrer Schiffe gestattet.

Die Gewerkschaften forderten Offiziere und Mannschaftsdienstgrade auf, das Auslaufen ihrer Schiffe aus französischen Häfen um 48 Stunden hinauszuzögern. Von dem Streik betroffen waren insgesamt mehr als 50 Hochseeschiffe.

Ein Verhandlungsangebot von Seiten des Reederausschusses wurde von den Gewerkschaften mit der Begründung zurückgewiesen, die Reeder wollten lediglich über die Bedingungen verhandeln, unter denen sie die vom geplanten Arbeitsplatzabbau betroffenen französischen Seeleute freisetzen können.

Alle an dem Arbeitskonflikt beteiligten Gewerkschaften erläuterten in einem Schreiben an Staatspräsident François Mitterrand und den Präsidenten der Europäischen Kommission, Jacques Delors, ihre Argumente gegen das Zweitregister. Sie protestierten gegen unzureichende staatliche Investitionshilfen für die französische Flotte. Das Zweitregister gibt den Reedern die Freiheit, ihre Beschäftigten ebenso auszubeuten wie Billigflaggenreeder, während sie gleichzeitig in den Genuß staatlicher Beihilfen kommen.

Die Gewerkschaften wiesen darauf hin, daß die Einrichtung des Zweitregisters es den Reedern erlaube, ihren Beschäftigten grundlegende Menschenrechte zu verweigern.

Nach Auffassung der Gewerkschaften stellen diskriminierende Heuern und Bedingungen für ausländische Seeleute auf unter französischer Flagge fahrenden Schiffen einen Verstoß gegen Artikel 23 der allgemeinen Erklärung der Menschenrechte dar, der jedem Mensch das Recht auf gleichen Lohn für gleiche Arbeit garantiert.

Die französische Regierung verstößt darüber hinaus gegen IAO-Übereinkommen 111, das Rassendiskriminierung bei der Beschäftigung als Menschenrechtsverletzung bezeichnet. Die Unterzeichner des Übereinkommens sind verpflichtet, seine Bestimmungen auch in ihren Kolonien anzuwenden.

Die Gewerkschaften erklärten sich inzwischen bis zu Gesprächen am 12. Dezember mit dem für die Seeschiffahrt zuständigen Minister Jacques Mellick zum Verzicht auf weitere Arbeitskämpfmaßnahmen bereit.

Krebsgefahr für Seeleute?

Wissenschaftliche Akten mit äußerst beunruhigendem Inhalt, die zehn Jahre lang verschollen waren, tauchten vor kurzem wieder auf. Sie enthalten Hinweise auf eine besondere Häufung von Krebserkrankungen unter amerikanischen Seeleuten.

Die Forschungsarbeiten, in deren Rahmen festgestellt wurde, daß Seeleute in den Vereinigten Staaten doppelt so häufig an einer Krebserkrankung sterben wie die Bevölkerung insgesamt, wurden vorläufig eingestellt, als die Regierung Reagan alle Seeleutekrankenhäuser im Land schloß.

Der 60%ige Anteil von Krebserkrankungen an den Todesursachen bei Seeleuten wird auf den noch immer weit verbreiteten Einsatz von Asbest auf Handelsschiffen zurückgeführt. Dieser Zusammenhang wird nun zum Gegenstand einer neuen umfassenden Studie, die von einem Forschungsteam unter Leitung des Asbestforschers Dr. Irving Selikoff durchgeführt wird.

Binnenverkehr

Streikende südafrikanische Eisenbahner werden zu Opfern gewalttätiger Übergriffe von Staat und Arbeitgeber

Mit einer Kampagne der Gewalt und Einschüchterung geht die südafrikanische Regierung gegen mehr als 40.000 schwarze Eisenbahner vor, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt für einen zum Überleben ausreichenden Grundlohn und die Anerkennung ihrer Gewerkschaft streiken. Zahlreiche Streikende trugen schwere Verletzungen davon. Mindestens ein Todesopfer ist bisher zu beklagen.

Die südafrikanischen Eisenbahnen sind Teil des staatlichen Transportunternehmens South African Transport Services (SATS), das auf eine lange Tradition der Unterdrückung unabhängiger Gewerkschaften und des extremen, unverhohlenen Rassismus zurückblicken kann. Die Beschäftigten bei der Bahn werden in zwei Kategorien aufgeteilt: Zeitarbeiter und festangestellte Arbeitnehmer. Die überwiegende Mehrzahl der schwarzen Mitarbeiter gehören zu den Zeitarbeitnehmern, haben also wesentlich geringere Arbeitsplatzsicherheit und sind deswegen wesentlich empfänglicher für Einschüchterungsversuche.

1987 protestierten 22.000 Mitglieder der dem südafrikanischen Gewerkschaftsdachverband COSATU angeschlossenen südafrikanischen Eisenbahner- und Hafenerbeitergewerkschaft SARHWU mit einem Streik bei SATS gegen unfaire Disziplinarverfahren und für die Anerkennung ihrer Gewerkschaft. SATS reagierte darauf mit der Entlassung von 16.000 Arbeitnehmern. Mit Hilfe des Streiks konnte zwar die Wiedereinstellung der entlassenen Arbeiter durchgesetzt werden, die offizielle Anerkennung der Gewerkschaft durch das Unternehmen wurde jedoch nicht erreicht.

Das SATS-Management verweigert der Gewerkschaft weiterhin die Anerkennung. Es setzt sich über die berechtigten Forderungen der streikenden Arbeitnehmer hinweg und zieht es vor, dem allgemeinen politischen Klima in Südafrika die Schuld an dem Arbeitskonflikt zuzuschreiben. Die Unternehmensleitung weigert sich, mit der Gewerkschaft zu verhandeln. Ihre Haltung begründet sie damit, daß sich die Gewerkschaft vor ihrer Anerkennung zunächst um ihre Registrierung im Rahmen der Vorschriften des Gesetzes über die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen bemühen muß. Um sich jedoch registrieren zu lassen, muß die Gewerkschaft ihre Existenzberechtigung in Form zahlender Mitglie-

der nachweisen - und Tausende SARHWU-Mitglieder werden von der Unternehmensleitung am Austritt aus der SATS-Betriebsgewerkschaft (BLATU) gehindert.

Auch scheint die Unternehmensleitung bei SATS selbst an einer Reihe von Gewaltakten und Einschüchterungsversuchen gegen die Gewerkschaft beteiligt zu sein. Gewisse weiße SATS-Mitarbeiter führen Angriffe gegen die Streikenden. Bei diesen Übergriffen kam es zu massivem Polizeieinsatz. Darüber hinaus wurden viele hundert streikende Arbeitnehmer von SATS entlassen.

SARHWU fordert Verhandlungen mit den Arbeitgebern über die neuen Disziplinarregeln bei SATS. Diese Regeln waren im September vom Management einseitig in Kraft gesetzt worden. Seither wurden aufgrund dieser Regeln 1.000 Arbeitnehmer entlassen. Dies war einer der Hauptauslöser des Streiks.

Neben Verhandlungen über die Disziplinarregeln fordern die Streikenden außerdem einen angemessenen Lohn. Nach Berechnungen der SARHWU erhalten 90% ihrer Mitglieder den Mindestlohn von 600 Rand im Monat (etwa 150 US-Dollar). Die Arbeitnehmer fordern einen Grundlohn in Höhe von 1.500 Rand im Monat, der in Südafrika generell als Überlebenslohn angesehen wird. Das Unternehmen macht falsche Angaben über seine Fähigkeit, diesen Überlebenslohn zu zahlen. Einerseits behauptet es, während der vergangenen zwei Jahre Verluste erwirtschaftet zu haben, doch wenn die Unternehmensbilanz in gleicher Weise berechnet wird wie die eines Privatunternehmens, weist sie für 1988 ein Geschäftsergebnis von 849 Mio. Rand und mehr als 1 Mrd. Rand in diesem Jahr auf.

Hinter allen anderen Aspekten dieses Konflikts verbirgt sich das Gespenst der Privatisierung, die vom SATS gegenwärtig insgeheim betrieben wird. Dies führte bisher zum Verlust von mehr als 80.000 Arbeitsplätzen, und die Unternehmensleitung äußerte bereits ihren Wunsch nach einem weiteren Arbeitsplatzabbau.

Der Konflikt begann Anfang November als örtlich begrenzter Streik im Witwatersrand und breitete sich rasch im ganzen Lande aus. Die Forderungen nach einem Überlebenslohn in Höhe von 1.500 Rand, Anerkennung der SARHWU, Abschaffung

der Disziplinarregeln, Wiedereinstellung entlassener Arbeitnehmer und Verzicht auf Privatisierung fanden bei den schwarzen Eisenbahnern großen Widerhall.

Mit der wachsenden Zahl der Streikenden verstärkten sich auch die gewalttätigen Aktionen gegen sie.

Bis zum 7. November, als sich 7.000 Arbeitnehmer im Ausstand befanden, waren Streikende verschiedentlich von der Polizei angegriffen und bedroht worden.

Nachdem sich der Streik auch in die Kohlebergbaugebiete des östlichen Transvaal und nach Kazeme ausgebreitet hatte, wurden im Zentralrand acht Arbeitnehmer von bewaffneten SATS-Mitarbeitern angegriffen, ein weiterer in Dunswart. Am 8. November streikten bereits 20.000 Arbeitnehmer.

Die Unternehmensleitung von SATS erklärte sich zu einem Treffen mit einem örtlichen Arbeitnehrausschuß im südlichen Transvaal bereit, nachdem sie klargemacht hatte, daß es sich nicht um eine Zusammenkunft mit der Gewerkschaft handele. Die Gespräche scheiterten. Obwohl die Gewerkschaft während des gesamten Konflikts immer wieder nachdrücklich auf ihre Verhandlungsbereitschaft hinwies, wird dies vom SATS-Management bestritten.

Am 9. November war die Zahl der Streikenden auf 35.000 gestiegen. Die Polizei nahm 14 streikende Arbeitnehmer in Daveytown fest und ging mit Schlagstöcken gegen Gewerkschaftssitzungen in den Bahnhöfen von Johannesburg und Geldenhuis vor. Lubius Chihawe, ein Beschäftigter bei SATS, wurde von seinem weißen Vorgesetzten auf dem Bahnhof von Mzimhlope in Soweto angeschossen und mußte ins Krankenhaus eingeliefert werden.

Am 10. November befanden sich 40.000 Arbeitnehmer im Ausstand. SATS begann mit der Entlassung von Streikenden. Am 14. November verloren 150 Arbeitnehmer ihren Job.

Der für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen zuständige Direktor bei SATS, Jan Bredenkamp, erklärte, Anlaß des Streiks sei das allgemeine politische Klima in Südafrika, nichts anderes. Er behauptete, die Streikenden seien nicht zu Verhandlungen bereit und warnte, daß bis zu 17.000

Forts. auf Seite 18

Paris plant unterirdische Autobahnen

Die französische Regierung und die Stadt Paris erwägen den Bau eines unterirdischen Straßennetzes mit kontrolliertem Zugang zum Zentrum von Paris als drastische Maßnahme zur Verringerung der Verkehrsbelastung der Straßen in der Hauptstadt.

Verschiedene Vorschläge werden augenblicklich geprüft. Der dann bevorzugte Plan soll den Bewohnern von Paris erstmals in der Geschichte der Stadt zur Abstimmung vorgelegt werden - und dies obwohl das Projekt ausschließlich von privater Hand finanziert werden soll.

Schätzungen der Pariser Behörden zufolge befinden sich 4,2 Mio. Autos in der Region, während die Stadt über nur 720.000 ausgewiesene Parkplätze verfügt. Paris hat ein weitläufiges und gut entwickeltes U-Bahn-Netz, das Nahverkehrszüge, Hochgeschwindigkeit-Express-Metros und örtliche Metrolinien zu einem leistungsfähigen und zuverlässigen öffentlichen Verkehrssystem verknüpft. Trotzdem benutzen noch immer eine große Zahl von Bürgern das Privatauto auf dem Weg zur Arbeit.

Der Vorschlag zum Bau von unterirdischen Autobahnen wurde vor zwei Jahren entwickelt, als der Direktor eines der größten französischen Bauunternehmen - GTM-Entrepose - dem Bürgermeister von Paris und früheren rechten Premierminister Jacques Chirac das sogenannte "Projet Laser" unterbreitete. Laser (*Liaison Automobile Souterraine Expresse Regionale*) steht für unterirdische regionale Autoschnellstraßen. Das Projekt soll in der ersten Phase, die 1995 für den Verkehr freigegeben werden soll, 22 km unterirdischer Autobahnstreck-

ke umfassen, deren Bau 16 Mrd. französische Francs kosten würde. Weitere 27 km mit Baukosten in Höhe von weiteren 6 Mrd. französischen Francs sollen fünf Jahre später fertiggestellt sein.

Dieser unaufgefordert vorgelegte Vorschlag fand inzwischen bereits die Unterstützung eines mächtigen Konsortiums aus Banken und Privatunternehmen, die das Straßennetz nach eigenen Berechnungen innerhalb von zehn Jahren gewinnbringend betreiben könnten.

Das Projekt sieht zwei in dreißig Metern Tiefe (tiefer als die Metro) unter der Erdoberfläche geführte Tunnels vor. Unterirdische Zubringerstraßen aus den Außenbezirken würden den Verkehr in einen inneren Autobahnring unter dem Stadtzentrum leiten. Riesige unterirdische Parkhäuser sollen ebenfalls gebaut werden. Die Autobesitzer würden Straßenbenutzungs- und Parkgebühren bezahlen. Eine zusätzliche Gebühr soll für den begrenzten Zugang zur Oberfläche der Stadt erhoben werden, der per Computer so geregelt würde, daß jeweils nur eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen überirdisch verkehren darf. Auf praktisch allen überirdischen Straßen im Stadtzentrum von Paris soll Parkverbot gelten.

Die städtischen Behörden reagierten auf diesen Vorschlag, indem sie auch andere Unternehmen um Angebote baten. Berichten zufolge hat ein weiteres Unternehmen ein ähnliches Projekt vorgelegt (das bisher noch nicht öffentlich bekanntgemacht wurde), und ein letzter Vorschlag sieht den Bau einer 50 km langen auf stählernen Stelzen geführten Schnellstraße über der

bestehenden Pariser Ringstraße vor, die mit unterirdischen Parkmöglichkeiten verbunden wäre.

Kritiker der Vorschläge fordern eine billigere Lösung zur Begrenzung des Autoverkehrs und möglicherweise die Wiedereinführung von Straßenbahnen in Paris. Was immer allerdings auch geschieht, die Behörden haben bereits zugesagt, daß die endgültige Entscheidung über die Vorschläge den Einwohnern von Paris überlassen bleibt.

93 neue Maßnahmen bei BR gefordert

Die öffentliche Untersuchung des Eisenbahnunglücks von Clapham/London (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1988 und März 1989), bei dem 35 Menschen ums Leben kamen, wurde mit der Vorlage von 93 Empfehlungen für eine Verbesserung der Sicherheitsnormen bei British Rail (BR) abgeschlossen. Die dem Eisenbahnunternehmen von der konservativen Regierung auferlegten Kostenbegrenzungsmaßnahmen könnten allerdings einer frühzeitigen Umsetzung zahlreicher Vorschläge im Wege stehen.

Eine der wichtigsten Empfehlungen bezieht sich auf eine Beschleunigung des von British Rail bereits begonnenen Programms zur Installierung eines automatischen Zugschutzsystems (ATP) auf dem gesamten Streckennetz, das ein Überfahren roter Haltesignale durch Züge verhindern würde.

Nach dem Unfall gab BR Pläne zur Installierung des ATP-Systems auf Strecken, die 80 % der Fahrgastkilometer entsprechen, innerhalb von zehn Jahren bekannt. Der Untersuchungsausschuß begrenzte die Frist auf fünf Jahre.

Die Waggon des Typs "Mark One", deren Türen zugeschlagen werden müssen und aus denen alle drei an dem Zusammenstoß in Clapham beteiligten Züge bestanden, müssen ebenfalls sicherer gemacht werden. In ihrem Bericht fordert die Untersuchungskommission das Eisenbahnunternehmen auf, bis 1991 ein 1 Millionen Pfund teures Forschungsprojekt über die bauliche Integrität der alten Waggonmodelle abzuschließen.

BR hat bereits damit begonnen, das Rollmaterial des Typs "Mark One" schrittweise auszurangieren. Allerdings sollen noch 1999 250 4-Waggon-Einheiten in Dienst sein, die dann 36 Jahre alt sein werden.

... 40.000 Eisenbahner im Ausstand

Forts. von Seite 17

Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz verlieren könnten, wenn der Streik fortgesetzt werde.

Polizeiliche Übergriffe auf die Gewerkschaft und die Streikenden sowie bewaffnete Angriffe von Einzelpersonen häuften sich, während SATS die Entlassungen fortsetzte.

Am 15. November wurde ein weiterer Arbeitnehmer - Benjamin Manakoko - am Bahnhof von Jeppe durch einen von einem weißen SATS-Mitarbeiter abgefeuerten Schuß an der Hand verletzt.

Am 16. November griff die Polizei am Bahnhof von Germiston Arbeitnehmer an, die sich gerade auf dem Weg zu einer Sitzung im Gewerkschaftsbüro befanden. Viele Streikende wurden verletzt, ein SATS-Mitarbeiter, der sich dem Polizeiangriff mit einem Messer bewaffnet angeschlossen hatte, schnitt einem Mann drei Finger einer Hand ab.

Noch am gleichen Tag überfiel die Polizei das Gewerkschaftsbüro, wo gerade eine Sitzung stattfand. Sie schoß mit scharfer Munition und schlug mit Schlagstöcken und Eisenstangen auf die Streikenden ein. Zwei Personen wurden erschossen, sechs schwer verletzt. Einer davon starb anschließend am 17. November im Krankenhaus.

Am 20. November schoß die Polizei auf streikende Arbeitnehmer in der Nähe von Durban. Dabei wurden 15 Personen verletzt. Die Polizei eröffnete das Feuer auf eine Demonstration mit 3.500 Teilnehmern. Ärzte im örtlichen Krankenhaus berichteten von zahlreichen Schußverletzungen und schweren Kopfwunden.

Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten wird der Streik weiter fortgesetzt. ITF-Generalsekretär Harold Lewis appellierte an ITF-Mitgliedsgewerkschaften in allen Sektionen, sich mit den streikenden Arbeitnehmern bei SATS solidarisch zu erklären.

AIRF droht mit Eisenbahnerstreik in Indien

Das größte Eisenbahnnetz der Welt könnte demnächst durch einen unbegrenzten Streik lahmgelegt werden. Die indischen Eisenbahner beschlossen auf ihrem jüngsten Kongreß, wegen des völligen Scheiterns ihrer Verhandlungen mit der Regierung mit der Mobilisierung für einen Streik aller Eisenbahner zu beginnen.

Die der ITF angeschlossene indische Eisenbahnerföderation (AIRF) hielt ihren 63. Gewerkschaftstag vom 16. bis zum 19. Oktober in Kalkutta ab. Der ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, nahm an der Veranstaltung teil, auf der eine umfassende Entschließung verabschiedet wurde, in der die Wirtschaftspolitik der Regierung verurteilt und ein neuer Anlauf im Kampf gegen die Armut in Indien gefordert wurde.

Lohnverhandlungen scheiterten an der Weigerung der Regierung, über die Forderungen der Gewerkschaft nach Gleichstellung der Löhne innerhalb des öffentlichen Sektors zu diskutieren. Die Regierung wies darüber hinaus auch die Empfehlung einer unabhängigen Lohnkommission zur Einrichtung eines Gremiums zur Überprüfung der Löhne zurück.

In anderen Bereichen verliefen Verhandlungen mit der Regierung und dem Eisenbahnministerium ebenfalls ergebnislos. Die Regierung läßt immer mehr bisher von Gelegenheitsarbeitern bei der Bahn ausgeführte Tätigkeiten von Vertragsunternehmen ausführen, wodurch viele Eisenbahner ihren Arbeitsplatz verlieren. Die Gewerkschaft verweist außerdem auf die "willkürliche Einführung von arbeitskräftesparenden Techniken", die ebenfalls negative Auswirkungen auf das Beschäftigungsniveau hat.

Die Regierung weigert sich, sich mit Vorschlägen der AIRF zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Jugendausbildungsprogrammen auseinanderzusetzen und lehnte den Vorschlag der Gewerkschaft, das Recht auf Arbeit in der indischen Verfassung zu verankern, rundheraus ab.

"Die Verhandlungsmechanismen sind nicht mehr in der Lage, zu einer Lösung der brennenden Probleme der Beschäftigten beizutragen. Die Regierung hat sich leider einer Politik der Unterdrückung und Verfolgung aufrichtiger und aktiver gewerkschaftlich organisierter Arbeitnehmer verschrieben," erklärt die AIRF.

Dieser in eine völlig falsche Richtung zielende Ansatz der Regierung geht jedoch weit über die in den Verhandlungen mit den Eisenbahnern aufgeworfenen Fragen hinaus. Die wirtschaftliche Strategie der Regierung von Radschiw Gandhi begünstigt generell eine wohlhabende Minder-

heit, während sich der Lebensstandard der großen Mehrheit der indischen Bevölkerung weiter verschlechtert.

"Der Gewerkschaftstag nimmt ferner die Situation zur Kenntnis, die in diesem Land aufgrund der falschen Wirtschaftspolitik und falsch gesetzter Prioritäten - z. B. Verweigerung von Mindestlöhnen, Kinderarbeit, Ausbeutung und Diskriminierung der Frauen, Ausbeutung der Armen und Bedürftigen durch Vertragsunternehmer - entstanden ist. Darüber hinaus stellt sich die Regierung mit ihrer Politik auf die Seite der multinationalen Gesellschaften, der Hamsterer, Schwarzmarkthändler und Wirtschaftskriminellen, gegen die Armen und Notleidenden," erklärt die AIRF.

Weiter heißt es in der Entschließung, daß der "weitverbreitete Verdacht der Manipulation und Korruption in einflußreichen Positionen sich negativ auf die Gesellschaft als ganze auswirkt."

Die AIRF glaubt nicht daran, daß der Regierung keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stehen, um das Problem der Armut in Indien anzugehen. Die Regierungen einer Reihe indischer Bundesstaaten konnten selbst mit begrenzten Haushaltsmitteln Fortschritte erzielen:

"Der Gewerkschaftstag vertritt daher die Überzeugung, daß es der Regierung

von Indien am Willen und der Entschlossenheit fehlt, dem Leiden und der Not der ärmeren Gesellschaftsschichten ein Ende zu setzen."

Aus diesem Grund ist die AIRF überzeugt, daß ihr keine andere Wahl bleibt als "die Eisenbahner für einen unbegrenzten Streik zu mobilisieren".

Wegen der bevorstehenden Parlamentswahlen, die die Regierung aus der Macht verdrängen könnten, beschlossen die Delegierten, mit einem Streik bis nach den Wahlen zu warten. In der Zwischenzeit müsse man sich um Unterstützung für die geplanten Maßnahmen bemühen:

"... Öffentlichkeit und Arbeitnehmer sollten über die Exzesse und die fehlerhafte Politik der Regierung aufgeklärt und unterrichtet werden, die dafür verantwortlich zu machen sind, daß die Bemühungen um eine Lösung der Probleme der Arbeitnehmer und Beschäftigten augenblicklich in eine Sackgasse geraten sind. Darüber hinaus sollten Öffentlichkeit und Arbeitnehmer zu gemeinsamen und entschlossenen Maßnahmen bewegt werden, durch die eine Änderung der Situation herbeigeführt werden kann, damit die Menschen nicht bis in eine unbestimmte Zukunft weiter unter den gleichen Mißständen, Mängeln und Ungleichheiten leiden müssen wie bisher."

Wartezeiten SIND Arbeitszeiten, befindet niederländisches Gericht

Mit Genugtuung werden Lkw-Fahrer in der Europäischen Gemeinschaft das jüngst von einem niederländischen Gericht erlassene Urteil zur Kenntnis nehmen, nach dem Wartezeiten beim Laden und Entladen an Frachtterminals und Grenzübergängen nicht mehr als unbezahlte "Ruhezeiten" gelten.

Dieses, einen Präzedenzfall schaffende Urteil erging im August in einem von der niederländischen Straßentransportarbeitergewerkschaft FNV gegen Arbeitgeber im Speditionsgewerbe angeregten Gerichtsverfahren. Die Gewerkschaft hatte ausgerechnet, daß den Fahrern aufgrund der von vielen Arbeitgebern geübten Praxis, sie für Wartezeiten nicht zu bezahlen, zwischen fünf und zehn Prozent ihres Einkommens entgehen.

Das Gericht stellte ferner fest, daß die Beweislast bei Streitigkeiten über die Zahl der von den Fahrern angegebenen Arbeitsstunden nicht beim Arbeitnehmer, sondern beim Arbeitgeber liegt. Auf diese Weise gilt nun auch für Fahrer der Grundsatz, daß sie bis zum Beweis des Gegenteils als unschuldig zu betrachten sind.

Zivilluftfahrt

ITF verurteilt europäisches Reformpaket

Der Europäische Rat der Verkehrsminister verabschiedete die "zweite Welle" von Liberalisierungsmaßnahmen für den Luftverkehr (vergl. ITF-Nachrichten Juli, September und Oktober 1989). Die ITF-Luftverkehrsgewerkschaften sind über die überstürzte Erarbeitung und Verabschiedung dieser Maßnahmen zutiefst beunruhigt.

Das Maßnahmenpaket umfaßt Pläne zur Liberalisierung der Flugpreise, einer Änderung der staatlichen Kapazitätsaufteilungsverfahren und einer Verbesserung des Marktzugangs.

Während die europäischen Gewerkschaften einen verstärkten Wettbewerb im innergemeinschaftlichen Luftverkehr keineswegs ablehnen, sind sie der Überzeugung, daß die Auswirkungen der Maßnahmen sowohl für die Beschäftigten im Luftverkehr als auch die Fluggäste nicht in ausreichendem Maße bedacht wurden.

Die europäischen Gewerkschaften sind weiterhin skeptisch, ob die Luftverkehrswirtschaft in Europa den Schrecken einer Entregulierung nach amerikanischem Muster entgehen kann. Das Entregulierungsgesetz in den Vereinigten Staaten führte langfristig zur Beherrschung des Marktes durch Monopole, einer Absenkung der Sicherheitsnormen und Arbeitsbedingungen, höheren Flugpreisen und

einer Verringerung der Auswahlmöglichkeiten der Fluggäste.

Europa muß von den Entwicklungen in den USA lernen. Eine Liberalisierung und die sich daraus ergebende Zunahme im Verkehrsaufkommen sollten erst nach einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und einer gründlichen Prüfung der Auswirkungen auf die Sicherheit und die Arbeitnehmer stattfinden.

Letztlich bedeuten diese Maßnahmen in der Praxis aber eine erhebliche Kapazitätzunahme zu einem Zeitpunkt, zu dem das europäische Flugsicherungssystem bereits bis an seine Grenzen belastet ist. Gleichzeitig sind die Flughäfen am Boden ebenso wie in den Anflugschneisen überlastet.

Angesichts des Mangels an neu gebauten Flugzeugen werden die zusätzlichen Kapazitäten, wie in den Vereinigten Staaten, von einer alternden Flugzeugflotte bereitgestellt werden. Obwohl es durchaus möglich ist, auch ältere Maschinen sicher zu fliegen, ist dies mit hohen Kosten verbunden. Größerer wirtschaftlicher Druck auf die Fluggesellschaften wird sie von höheren Investitionen in die Flugzeugwartung abhalten.

In den USA führte der scharfe Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften zu einem massiven Arbeitsplatzabbau, um-

fangreichen Lohnkürzungen, längeren Arbeitszeiten und zunehmendem Zeitdruck für das Wartungspersonal.

Die Konsequenzen der Liberalisierung für die Arbeitskräfte werden in den Ländern der Europäischen Gemeinschaft mit ihren sehr unterschiedlichen Löhnen, Lebensstandards und Sozialbedingungen noch stärker spürbar sein.

Maßnahmen zur Harmonisierung der Sozialbedingungen in den EG-Ländern sind erforderlich, um ein Absinken von Löhnen und Arbeitsbedingungen auf das niedrigste Niveau in Europa zu verhindern. Insbesondere im Bereich der Personallizenzierung sowie der Flug- und Dienstzeiten ist eine Harmonisierung dringend erforderlich.

Die Vereinbarung hat sich eine Liberalisierung der Flugtarife durch eine Beseitigung des Systems der Doppelgenehmigungen zum Ziel gesetzt. Dies wird es den Fluggesellschaften, die Rechte unter der fünften Freiheit in Anspruch nehmen, ermöglichen, die Sitze auf dem im Rahmen der fünften Freiheit angebotenen Abschnitt des Fluges zum Selbstkostenpreis zu verkaufen und damit die etablierten Fluggesellschaften zu unterbieten. Die ITF würde einer weiteren Lockerung der Bedingungen innerhalb der augenblicklich geltenden Preisnachlasszonen den Vorzug geben.

Eine unlautere Preisfestsetzungspolitik ist verboten, doch werden als unlauter Flugpreise angesehen, die 20 % unter den in der vorausgegangenen Saison erhobenen liegen. In den Augen der ITF ist diese Zahl angesichts der augenblicklich hohen Inflationsraten in vielen Ländern ebenso willkürlich wie unrealistisch.

Das Paket umfaßt ferner Maßnahmen zur Lockerung der Zugangsbedingungen zum Markt, und die ITF ist sich dessen bewußt, daß sich ein verstärkter fairer Wettbewerb zum Vorteil der Fluggäste auswirken kann.

Die Mitgliedsstaaten sollten jedoch zur Kontrolle des Marktzugangs weiterhin das Recht haben, Vorbehalte anzumelden. Dabei sollten die Staaten verpflichtet werden, nicht nur wirtschaftliche und technische Anforderungen, sondern auch soziale Bedürfnisse zu berücksichtigen.

Das Maßnahmenpaket wurde ohne Rücksprache mit den Sozialpartnern genehmigt. Die ITF fordert die unverzügliche Einrichtung eines paritätischen Ausschusses für den Luftverkehr, der vor der Verabschiedung weiterer Entregulierungsmaßnahmen in vollem Umfang konsultiert werden müßte.

Streik zwingt British Airways zur Zurücknahme von Entlassung

Erfolgreiche Arbeitskämpfmaßnahmen des in der britischen Transport and General Workers' Union organisierten Kabinenpersonals haben die Unternehmensleitung von British Airways (BA) zum Nachgeben im Streit um die ungerechtfertigte Kündigung einer British-Airways-Stewardess, Lynn Hooper, gezwungen.

BA hatte behauptet, Frau Hooper habe für die Passagiere der Business Class bestimmte kostenlose Getränke an Reisende in der Economy Class verkauft. Nach Auffassung der TGWU hatte sich die Stewardess nichts zu Schulde kommen lassen. Die TGWU rief deshalb im August zu einem eintägigen Streik auf (vergl. ITF-Nachrichten September 1989), der die Fluggesellschaft nach Schätzungen der Gewerkschaft 5 Mio. Pfund kostete.

Wenige Tage vor Beginn eines Verfahrens vor dem Arbeitsgericht in London konnte im Oktober eine Einigung erzielt werden. BA bot Frau Hooper die Wiedereinstellung und die Löschung aller mit dem Vorfall im Zusammenhang stehender Vermerke in ihrer Personalakte bzw. eine Abfindung in Höhe von etwa 9.500 Pfund - den Höchstbetrag - an.

Das Gericht verurteilte BA daraufhin zur Übernahme der der Gewerkschaft und Frau Hooper seit dem 7. September in Zusammenhang mit dem Kampf gegen die Beschuldigungen des Unternehmens entstandenen Rechtskosten.

Das Gericht kam ferner zu dem Schluß, daß das Unternehmen eine Einigung verzögert habe, indem es auf Frau Hoopers Auskünfte wartete anstatt unternehmenseigene Aufzeichnungen nach Belegen zu durchforsten. Nach Auffassung des Gerichts war das Verhalten des Unternehmens "leichtfertig, schikanös und unvernünftig."

Sitzung der ITF-Gewerkschaften des Kabinenpersonals

Mehr als 40 Vertreter von 21 Gewerkschaften des Kabinenpersonals aus 19 Ländern trafen sich am 23. und 24. Oktober im Hauptbüro der Transport and General Workers' Union in London.

Die Diskussionen während dieser Sitzung der ITF-Gewerkschaften des Kabinenpersonals konzentrierten sich auf zwei für das fliegende Personal besonders wichtige Fragen - die Lizenzierung des Kabinenpersonals sowie die Begrenzung von Flug- und Dienstzeiten. Darüber hinaus beschäftigten sich die Sitzungsteilnehmer mit der Tätigkeit der ITF-Sektion Zivilluftfahrt in der jüngsten Zeit.

Die neue Videoproduktion der ITF - "Free Flight" - hatte auf der Sitzung Premiere. An alle Teilnehmer wurde darüber hinaus frisch von der Druckerpresse ein Exemplar der internationalen Übersicht über die Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals 1989 verteilt.

Die Delegierten erfuhren über die künftig geplanten Veröffentlichungen der Sektion, darunter ein Zivilluftfahrt-Info mit ausführlichen Berichten über Entwicklungen in diesem Wirtschaftsbereich und einem umfassenden Überblick über die ITF-Politik für die Zivilluftfahrt.

David Cockroft, amtierender Sekretär der Sektion Zivilluftfahrt, erklärte, er habe alle Gewerkschaften des Kabinenpersonals zu dieser Sitzung eingeladen, da einige Unklarheiten über die Zusammensetzung der verschiedenen technischen Ausschüsse bestünden. Er bat die Teilnehmer um Stellungnahmen zu einer Reihe von Vorschlägen hinsichtlich einer Umstrukturierung der Sektion, in deren Rahmen unter anderem die Einrichtung eines kleinen Sektionspräsidiums angeregt wurde, das zwischen den Konferenzen politische Entscheidungen treffen könne.

Anschließend teilten sich die Sitzungsteilnehmer in zwei Arbeitsgruppen auf, von denen eine über die Lizenzierung des Kabinenpersonals beriet, während die andere Vorschläge für eine Aktualisierung der bestehenden ITF-Politik hinsichtlich der Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten prüfte.

Die Gruppe, die sich mit der Frage der Lizenzierung befaßte, beschloß, das ITF-Sekretariat mit der Erarbeitung einer neuen Politik zur Kabinenpersonallizenzierung zu beauftragen, derer sich die Mitglieder der Sektion bei Verhandlungen mit ICAO-Mitgliedsstaaten und innerhalb der EG bedienen könnten. Der ITF-Vertreter bei der ICAO, Stu Johns, hob hervor, daß sich eine Lizenzierungsnorm der ICAO ausschließlich auf Sicherheitsfragen beziehen werde. Innerhalb der EG könne die Frage der Lizenzierung möglicherweise auch unter sozialen Aspekten behandelt wer-

den. Es wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die Stu Johns bei der Erarbeitung eines Entwurfs für eine Lizenzierungsnorm zur Aufnahme in Anhang 1 des Chicagoer Übereinkommens behilflich sein soll. Es wurden noch zwei weitere Arbeitsgruppen eingerichtet: eine soll an der Überarbeitung von Anhang 6 zum Chicagoer Übereinkommen über Betriebsverfahren und Arbeitsbedingungen, die andere an der Aktualisierung des ICAO-Ausbildungshandbuchs für das Kabinenpersonal mitwirken.

Die mit der Begrenzung der Flug- und Dienstzeiten befaßte Arbeitsgruppe verfaßte Vorschläge für eine Überarbeitung der auf dem Kongreß in Miami 1980 verabschiedeten ITF-Politik.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe sahen den größten Schwachpunkt dieser Politik im Fehlen jeglicher Bestimmungen für Langstreckenflüge. Diese Frage gewinnt mit der Indienststellung von Maschinen wie z. B. der Boeing 747-400, die Non-Stopp-Flüge von bis zu 18 Stunden - also weit über allen bestehenden Obergrenzen für die Dauer der Dienstzeit - absolvieren können, zunehmend an Bedeutung. Die Delegierten waren sich darüber einig, daß derartige Flüge nicht einfach dadurch verhindert werden können, daß man sie ablehne, und regten daher an, daß sich die Gewerkschaften bei ihren Bemühungen auf Maßnahmen zur Bekämpfung der Übermüdung konzentrieren sollten, z. B. durch die Bereitstellung besserer Ruhemöglich-

keiten für das Kabinenpersonal auf Langstreckenflügen und längere Ruhezeiten.

Das ITF-Sekretariat wurde aufgefordert, so bald wie möglich im Anschluß an die Sitzung Dokumentenentwürfe über die Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten an die Gewerkschaften des Kabinenpersonals zu verschicken. Ferner wurde vorgeschlagen, im nächsten Jahr eine weitere Sitzung des Kabinenpersonals in Montreal abzuhalten, auf der die Teilnehmer Gelegenheit hätten, mit Vertretern des ICAO-Sekretariats zusammenzutreffen und zu diskutieren.

Vertreter der australischen Gewerkschaft der Flugbegleiter unterbreiteten den Sitzungsteilnehmern ihren Vorschlag zur gegenseitigen Unterstützung der Mitglieder von Gewerkschaften des Kabinenpersonals bei Unfällen. Sie wiesen darauf hin, daß Mitglieder des Kabinenpersonals, die auf ausländischen Flughäfen in rechtliche oder medizinische Schwierigkeiten gerieten, auf Hilfe und Unterstützung von seiten der örtlichen ITF-Gewerkschaft des Kabinenpersonals zurückgreifen können sollten. Sie sagten zu, ein Protokoll zur Unterzeichnung durch interessierte Gewerkschaften zu erarbeiten. Das ITF-Sekretariat erklärte sich bereit, eine kleine Broschüre mit Namen und Telefonnummern von Flughafenbüros der Gewerkschaften zusammenzustellen, an die sich Mitglieder des Kabinenpersonals in Notsituationen wenden könnten.

ARBEITSGRUPPE DER FLUGLEITER/FOO

Am 6. November fand in London eine Sitzung der ITF-Arbeitsgruppe der Flugleiter/FOO statt.

Stu Johns, ITF-Vertreter bei der ICAO, erläuterte, daß es sich bei dieser Sitzung um die letzte einer Reihe von Sitzungen handele, auf denen über die Position der Flugleiter/FOO im Rahmen der Lizenzierungsnormen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) beraten wurde.

Hauptgegenstand der Sitzung war der Entwurf einer ITF-Antwort auf einen "Länder-Brief" der ICAO im Zusammenhang mit den Änderungen an den Lizenzierungsvorschriften für Flugleiter/FOO im Anschluß an die erfolgreiche ITF-Kampagne für die Beibehaltung einer internationalen Lizenzierungsanforderung für Flugleiter/FOO.

Bei den Flugleitern/FOO handelt es sich um das für die Erarbeitung von Flugplänen, die Berechnung der Flugzeugladung, Streckenplanung usw. zuständige Bodenpersonal. Hierfür sind praktisch die gleichen Fertigkeiten und das gleiche Wissen wie für einen Piloten erforderlich. Die Lizenzierung der Flugleiter/FOO ist nach Meinung der ITF und der ICAO eine wesentliche Voraussetzung für die Gewährleistung der Flugsicherheit. Die Sitzung befaßte sich darüber hinaus mit Änderungen an Anhang 6 (Flugbetrieb).

Entlassungen bei Bangladesh Airlines in Kalkutta

Die ITF protestierte bei der Unternehmensleitung von Biman Bangladesh Airlines gegen die Entlassung von 27 gewerkschaftlich organisierten örtlichen Mitarbeitern im Flughafen von Kalkutta. Die in der All India Federation of Foreign Airlines Employees' Unions (AIFFAEU) organisierten Arbeitnehmer sind seit 1972 für die Abfertigung von Biman-Flügen nach Kalkutta verantwortlich. Ohne vorherige Rücksprache mit der Gewerkschaft beschloß Biman Bangladesh Anfang diesen Jahres, auf die Beschäftigung eigener Mitarbeiter zu verzichten und statt dessen mit Air India einen Vertrag über die Abfertigung ihrer Flüge zu schließen. Air India stellte für diese Tätigkeit nicht gewerkschaftlich organisierte Gelegenheitsarbeiter ein.

Auf eine Reihe von Protestaktionen der örtlichen Gewerkschaft BBEU, in deren Rahmen auf dem Flughafen Plakate aufgehängt wurden und Demonstrationen stattfanden, reagierte das Unternehmen, indem es alle Entlassungspläne rundheraus abstritt. Am 24. Mai fanden schließlich dreigliedrige Verhandlungen unter Beteiligung von Regierungsvertretern statt. Man einigte sich auf die Einstellung der Protestaktionen der Gewerkschaft und einen Verzicht der Unternehmensleitung auf provokative Schritte. Mit der Kündigung aller Mitarbeiter zum 1. Juni wurde diese Zusage jedoch rasch gebrochen. Die BBEU erwiderte daraufhin am 21. September beim Amtsgericht von Kalkutta eine einstweilige Verfügung, durch die die Rechtswirksamkeit der Kündigungen vorläufig ausgesetzt wurde.

Die Unternehmensleitung gab inzwi-

schen ihre Absicht bekannt, bei der nächsten Instanz Berufung einzulegen. In einem Schritt, der weltweit erhebliche Auswirkungen haben würde, beruft sie sich dabei auf den angeblichen Status der staatlichen Fluggesellschaft von Bangladesch als ausländische Regierung, weshalb vor der Einleitung eines Gerichtsverfahrens die Zustimmung der indischen Regierung erforderlich sei.

Nach Erlaß der einstweiligen Verfügung waren die Biman-Mitarbeiter zum Flughafen zurückgekehrt, wurden jedoch an der Wiederaufnahme ihrer Arbeit gehindert. An den daraufhin innerhalb des Flughafens stattfindenden Demonstrationen

nahmen auch in verschiedenen anderen Gewerkschaften organisierte Arbeitnehmer teil.

Am 26. September begannen die freigesetzten Mitarbeiter und ihre Kollegen mit einem 5tägigen Hungerstreik und Sit-in vor dem Biman-Büro in Kalkutta, um ihrer Forderung nach Wiedereinstellung Nachdruck zu verleihen.

Der ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, M. S. Hoda, intervenierte seit Beginn des Arbeitskonflikts mehrmals bei der Unternehmensleitung von BB, die er zu einer annehmbaren Einigung mit der Gewerkschaft aufforderte.

ITF unterstützt Streik des Kabinenpersonals bei Biman

Unterdessen erbaten und erhielten Vertreter der Gewerkschaft des Kabinenpersonals bei Biman Bangladesh die volle Unterstützung der ITF in ihrem eigenen Arbeitskonflikt mit dem Unternehmen.

Zwei Vertreter der Gewerkschaft nahmen an der ITF-Sitzung des Kabinenpersonals in London teil und berichteten über die dem Kabinenpersonal von Biman Bangladesh Airlines zugemuteten unannehmbaren Arbeitsbedingungen. Die Unternehmensleitung der Fluggesellschaft setzt sich bei der Flugplangestaltung offen über vereinbarte Begrenzungen der Flug- und Dienstzeiten hinweg. Die Fluggesellschaft zahlt dem Kabinenpersonal weit niedrigere Essensbeihilfen als den Flugdeckbesat-

zungen und zwingt es, in zweitklassigen Hotels zu übernachten.

Den jüngsten Angriff auf die Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals stellte die ohne Zustimmung der Gewerkschaft getroffene Entscheidung dar, auf inländischen Flügen mit einer Flugzeit von weniger als 30 Minuten einen Imbiß zu servieren.

Die Gewerkschaft widersetzt sich ferner der Politik des Unternehmens hinsichtlich der Ruhestandsbedingungen für das Kabinenpersonal. Die Sitzung verabschiedete eine Entschließung, in der sie ihrer Unterstützung für die Gewerkschaft des Kabinenpersonals bei Biman Bangladesh Airlines Ausdruck gab und die Maßnahmen des Unternehmens verurteilte.

Rauchverbot auf allen Inlandsflügen in den USA

Die US-Luftfahrtgewerkschaften können einen Erfolg ihrer Anti-Raucherkampagne feiern, nachdem sich das Repräsentantenhaus für ein Rauchverbot auf fast allen inländischen Flügen ausgesprochen hat.

Das jüngst verabschiedete Gesetz schreibt auf allen Flügen über dem US-amerikanischen Festland sowie auf allen

Strecken von und nach Alaska und Hawaii mit einer Flugzeit von nicht mehr als sechs Stunden Rauchverbot vor. Etwa 17.500 Inlandsflüge täglich sind davon betroffen.

Das Verbot ist Teil eines gemeinsamen Gesetzentwurfes von Repräsentantenhaus und Senat, der darüber hinaus einen Betrag von 3,2 Mrd. US-Dollar für den Kampf

gegen Drogenmißbrauch vorsieht. Es wird erwartet, daß der Gesetzentwurf auch vom Senat verabschiedet und von Präsident George Bush unterzeichnet wird.

Das augenblicklich geltende Interimgesetz, das das Rauchen auf Inlandsflügen von bis zu zwei Stunden Dauer untersagt, läuft im April aus.

Neues US-Gesetz regelt Fluggesellschaftsübernahmen

Das US-Repräsentantenhaus verabschiedete ein Gesetz, aufgrund dessen das Verkehrsministerium die Übernahme großer US-Fluggesellschaften verbieten muß, wenn Sicherheit oder freier Wettbewerb gefährdet sind.

Der Gesetzentwurf ähnelt einem vor kurzem vom Senatsausschuß für Handel,

Wissenschaft und Verkehr verabschiedeten Gesetz.

Dieser Maßnahme zugrunde liegen Befürchtungen über die Bemühungen Donald Trumps um eine Übernahme von AMR Corp, der Muttergesellschaft von American Airlines.

Der Gesetzentwurf wird von vielen als Versuch gewertet, die zahlreichen Über-

nahmeversuche in der Luftverkehrswirtschaft der Vereinigten Staaten einem Ordnungsrahmen zu unterstellen.

Wegen der weitverbreiteten Praxis der Schuldenfinanzierung dieser Übernahmen wird allgemein befürchtet, daß die Unternehmen nicht über ausreichende Finanzkraft verfügen, um die Sicherheitsnormen einzuhalten.

Lapautre blockiert Zusammenarbeit

Der für seine gewerkschaftsfeindliche Politik berüchtigte Vorsitzende der französischen Fluggesellschaft UTA, René Lapautre, versucht mit allen Mitteln, die Marktposition seiner Fluggesellschaft im Vorfeld von 1993 zu verbessern. Augenblicklich ist er darum bemüht, die vor kurzem abgeschlossene Kooperationsvereinbarung zwischen Air France und der Binnenfluggesellschaft Air Inter zu blockieren.

Im Rahmen der Vereinbarung kann Air Inter unter der Flagge von Air France Flüge nach Rom, Madrid, Ibiza, Athen und London/Gatwick anbieten. Im Gegenzug darf Air France unter Air Inter-Flagge drei der wichtigsten Destinationen der Binnenfluggesellschaft anfliegen: Nizza, Marseille und Bordeaux sowie Korsika, Lyon, Montpellier und Nantes.

Lapautre bezeichnet die Vereinbarung als illegal, da sie dem Vorstand von Air Inter nicht zur Genehmigung vorgelegt wurde. UTA verfügt über einen 35,8%igen Aktienanteil an Air Inter, fast ebenso groß wie der der Air France (36,5%). Air France ist als Vertragspartei der Kooperationsvereinbarung von der Teilnahme an einer Abstimmung zu diesem Punkt ausgeschlossen.

Damit könnte UTA die Vereinbarung mit ihren Stimmanteilen blockieren, was sie sicherlich tun würde. UTA legte außerdem beim französischen Handelsgericht Beschwerde ein.

Lapautre könnte möglicherweise bei der Europäischen Kommission Unterstützung finden, die sich ebenfalls mit der Vereinbarung befaßt. Der für Wettbewerbsfragen zuständige Kommissar Leon Brittan ist ebenso wie Verkehrskommissar Karel Van Miert der Überzeugung, daß Air France aus diesem Geschäft ungerechtfertigte Vorteile zieht.

Darüber hinaus gelten die neuen Flugpreisvereinbarungen zwischen den beiden Fluggesellschaften als wettbewerbsfeindlich. Die Flugpreise auf den neuen Strecken der Air Inter sind, mit Ausnahme von London, an die Tarife der Air France gebunden. Nur auf der Strecke Paris-London kann Air Inter die Flugpreise frei bestimmen, da das Unternehmen anderenfalls nicht mit den Niedrigpreisfluggesellschaften aus Großbritannien konkurrieren könnte.

Brittan und Van Miert haben sich informierten Kreisen zufolge gegen die Gewährung einer Ausnahmegenehmigung von den

Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft für die Vereinbarung ausgesprochen. Dies würde bedeuten, daß die beiden Fluggesellschaften gegen Artikel 85(3) der Römischen Verträge verstoßen.

Lapautre hofft darüber hinaus, mit Hilfe der EG-Wettbewerbsregeln eine Aufhebung der Entscheidung des französischen Verkehrsministers Michel Delebarre erwirken zu können, der UTA Rechte auf europäischen Linienflugstrecken sowie zusätzliche Rechte in den USA verweigert hatte.

Während er noch auf das Ergebnis dieser Beschwerdeverfahren wartet, bemüht sich Lapautre bereits um einen Ausbau der Wettbewerbsposition der UTA durch eine Expansion des nicht-gewerkschaftlich organisierten Niedrigpreisflugunternehmens Aeromarine.

Diese Tochterfluggesellschaft wird zunehmend auf Strecken eingesetzt, für die UTA über die Linienflugrechte verfügt. Im Auftrag der UTA bietet sie bereits Linienflugdienste in die französische Karibik an und plant eine Ausweitung ihrer Charterflüge in den Mittelmeerraum, nach Südostasien sowie Nord- und Südamerika.

Neues Übernahmeangebot für United gescheitert

Die Bemühungen der Airlines Acquisition Corp, einer aus Managern und Piloten bei United Airlines sowie British Airways PLC bestehenden Gruppe, ein zweites Übernahmeangebot für United, die zweitgrößte Fluggesellschaft in den Vereinigten Staaten nach American Airlines, vorzulegen, sind gescheitert. Wären sie erfolgreich gewesen, hätte es sich dabei um die größte Übernahme eines US-Unternehmens durch seine Beschäftigten gehandelt.

Es gelang der Gruppe nicht, von seiten der Banken ausreichende Unterstützung für die Finanzierung ihres ursprünglichen, am 13. Oktober unterbreiteten Übernahmeangebots in Höhe von 6,75 Mrd. US-Dollar (300 Dollar pro Aktie) zu gewinnen (vergl. ITF-Nachrichten Oktober 1989). Das Scheitern dieses Angebots löste an der US-Börse das größte Beben seit dem Sturz von 1987 aus.

Im Rahmen des Angebots sollte British Airways 750 Mio. US-Dollar zur Finanzierung eines 15%igen Aktienanteils an der Fluggesellschaft zur Verfügung stellen. Die Beschäftigten bei United sollten 75%, die Management-Partner die verbleibenden 10% übernehmen.

Die Piloten bei United stimmten mit überwiegender Mehrheit dafür, 200 Mio. Dollar aus ihrem 1,2 Mrd. US-Dollar um-

fassenden Rentenfonds in das Mitarbeiter-Aktionärsprogramm zu investieren, das den Plänen zufolge die Kontrolle über UAL übernehmen sollte.

Chase Manhattan und Citibank waren an der Finanzierung des Übernahmeangebots federführend beteiligt. Sie sagten Darlehen in einer Gesamthöhe von 3 Mrd. US-Dollar zu und sollten ein Bankensyndikat gründen, um die verbleibenden 4,2 Mrd. Dollar aufzubringen.

Inzwischen wurde bekannt, daß einer Reihe der wichtigsten, an dem Syndikat beteiligten Banken die Gebühren und Zinssätze bei diesem Geschäft zu niedrig waren. Verschiedene japanische Banken lehnten das Angebot ab oder erklärten sich lediglich bereit, 100 der für einen Erfolg erforderlichen 500 Mio. Dollar einzubringen. Eine Reihe von US-Banken schlossen sich ihrem Beispiel an.

Marvin Davis, der Investor aus Los Angeles, der das Wettrennen um die Übernahme von UAL ausgelöst hatte, bot für den Fall eines Scheiterns des Übernahmeangebots der Airlines Acquisition Corp ebenfalls eine Übernahme zum Preis von 300 Dollar pro Aktie an. Dieses Angebot zog er allerdings zurück, nachdem der Wert der UAL-Aktien um 30% absackte.

Berichten zufolge ist er noch immer an

einer Übernahme von United interessiert und prüft derzeit, zu welchem Preis ein neues Angebot wirtschaftlich wäre. Beobachter gehen allerdings davon aus, daß er erst tätig werden wird, wenn sich die Börse etwas beruhigt hat.

Es gab auch Spekulationen, daß Airline Acquisition anstelle ihres ursprünglichen Übernahmeangebots ein neues Angebot unterbreiten könnte, das neben 260 bis 275 Dollar pro Aktie eine Reihe von Sicherheiten umfassen würde, so daß sich der Wert des Geschäfts auf dem Papier auf 300 Dollar pro Aktie belaufen würde.

Das neue Angebot basierte dann aber auf einem Preis von lediglich 250 Dollar pro Aktie oder insgesamt 5,62 Mrd. Dollar. Der Plan sah darüber hinaus höhere Darlehenszinsen und höhere Beteiligungsgebühren für die Banken vor.

Er scheiterte jedoch, als British Airways ihren Rückzug bekanntgab. Dieser Beschluß wurde bekanntgegeben, nachdem sich British Airways noch kurz zuvor optimistisch über die Erfolgsaussichten des überarbeiteten Übernahmeangebots geäußert hatte.

Nach Gesprächen mit ihren Beratern sehen sich Piloten und Manager nun nach neuen Partnern um - bisher ohne Erfolg.

Häfen

Teillösung in neuseeländischem Hafenarbeiterstreik

Nach einem langen und schwierigen Streik konnte eine Teillösung im Konflikt zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften in der neuseeländischen Hafenwirtschaft erzielt werden. Die Hafnarbeiter in den kleineren Häfen kehrten am 9. Oktober an ihre Arbeitsplätze zurück, während der Streik in den konventionellen Häfen wenige Tage später auf der Grundlage einer für zwei Wochen geltenden Zwischenvereinbarung beendet wurde.

Der Streik war ausgerufen worden, nachdem die Regierung auf Druck der Arbeitgeber den gesetzlichen Schutz der Arbeitsplatzsicherheit der Hafnarbeiter aufgehoben, die landesweiten Verhandlungsstrukturen für die Hafenwirtschaft abgeschafft und den Abschluß von örtlichen Betriebs-

vereinbarungen für die Häfen gefordert hatte (vergl. ITF-Nachrichten September und Oktober 1989).

Die Hafnarbeiter in den Containerterminals von Lyttelton, Port Chalmers und Auckland nahmen am 20. Oktober die Arbeit wieder auf, nachdem eine Zwischenvereinbarung zwischen Hafnarbeitgebern und den beiden beteiligten Gewerkschaften (Waterside Workers' Federation und Harbour Workers' Union) mit 6monatiger Laufzeit unterzeichnet wurde.

Die Gewerkschaften mußten - wenn auch widerwillig - dem Grundsatz von Verhandlungen auf Betriebsebene zustimmen, allerdings unter der wichtigen Voraussetzung, daß diesen Betriebsverhandlungen ein landesweiter Rahmenkollektivvertrag

für Schlüsselbereiche wie z. B. Sicherheit zugrunde liegen wird.

Ein Arbeitskonflikt im Containerterminal von Wellington konnte noch nicht beigelegt werden. Containerschiffe werden aufgrund einer Zwischenvereinbarung abgefertigt, konventionelle Frachtschiffe bleiben jedoch liegen.

Hafnarbeiter in Tauranga, Napier, Gisborne, Timaru und Nelson befanden sich zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten noch im Ausstand, und im Hafen von Wellington wurden, wie bereits erwähnt, konventionelle Schiffe abgefertigt. Verhandlungen für die zukünftigen Verhandlungsstrukturen für den Wirtschaftsbereich werden fortgesetzt.

Leute

WILLIAM O'NEIL wurde offiziell zum Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) gewählt. Damit tritt er die Nachfolge von **C. P. SRIVASTAVA** an, der Ende 1989 nach vier aufeinanderfolgenden Amtsperioden in den Ruhestand tritt. Der Kanadier O'Neil ist gegenwärtig Präsident der St. Lawrence Seaway Authority und seit 1979 Vorsitzender des IMO-Rates.

Die Schiffingenieursgewerkschaft Finnlands wählte **HEINO KOVANEN** zu ihrem neuen Generalsekretär. Kovanen war etwa 20 Jahre lang als Schiffingenieur tätig und leitete innerhalb der Gewerkschaft bisher die Vereinigung der im staatlichen Sektor beschäftigten Schiffingenieure.

OLGA BOSQUEZ POVEDA übernahm im November das Amt des Generaldirektors von Secnaves, der Verwaltung des panamaischen Schiffsregisters, von **HUGO TORRIJOS**. Bosquez ist Absolventin der Weltschiffahrtsuniversität in Malmö. Sie wird über einen Mangel an Arbeit sicher nicht zu klagen haben.

Todesfälle

DON SECORD, ehemaliger nationaler Präsident der Canadian Brotherhood of Railway, Transport & General Workers und Mitglied des ITF-Vorstands, starb am 5. Oktober 1989 im Alter von 78 Jahren nach langer Krankheit. Viele Jahre lang eine der Leitfiguren der kanadischen Gewerkschaftsbewegung und für sein unerschütterliches Eintreten für die Erhaltung der typisch kanadischen Eigenschaften seiner eigenen Gewerkschaft und anderer ähnlicher Gewerkschaften bekannt, zeigte er echtes und weitreichendes Interesse an der ITF und wird allen, die ihn kannten, sicherlich in bester Erinnerung bleiben.

Bevorstehende Sitzungen

| | | |
|-------------------------|---|---------|
| 20.-21. März | Vorstand | London |
| 17.-18. Mai | Arbeitsgruppe Öffentlicher Personennahverkehr | Hamburg |
| 30. Mai | Hafnarbeitersitzung | London |
| 31. Mai - 1. Juni | FPC | London |
| 31. Juli - 1. August | Vorstand | Florenz |
| 2.-9. August | ITF-Kongreß | Florenz |