



In case of reproduction, please mention source (ITF) · En cas de reproduction, veuillez mentionner la source (ITF) · Nachdruck bei Quellenangabe gestattet (ITF) · Var god ange källan vid eftertryck (ITF)

Nr. 7

Juli 1972

INHALT

Seite

Neues aus der ITF

24-stündiger Proteststreik des Luftfahrtspersonals	96
Liberia berichtet über Tätigkeit des Schifffahrts-Inspektorats	97
ITF beantragt Erfüllung des Schlichtungsbeschlusses über die Lohnforderung der japanischen Eisenbahner	97
Zweite Sitzung des Sicherheitsausschusses der ITF-Sektion der Fischer	97

Transport und Verkehr

Umweltschutz Hauptthema im IMCO-Unterausschuss über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Seewege	98
--	----

Gewerkschaften

Dänemark: Arbeitsgericht verurteilt Kraftfahrer zu Geldstrafe	99
---	----

Aus der Welt der Arbeit

Australien: Schiffskommission bestätigt die Gültigkeit des für australische Hafenarbeiter ausgehandelten Vertrages	99
Belgien: Neue Tarifvereinbarung für Binnenschiffer	100
Dänemark: Küstenschifffahrtsarbeitskonflikt verschärft sich: Gewerkschaft stellt Ultimatum	101
Arbeitskonflikt der dänischen Funkoffiziere über Beschäftigungsbedingungen in Grönland	101
Grossbritannien: Landesweiter Streik der Hafenarbeiter	102
Japan: Seeleutestreik endet	103
Niederlande: Drohender Arbeitskonflikt in der Hafenwirtschaft	103
Schweden: Tarifvertrag für schwedisches Tankstellenpersonal	104
USA: Neuer Arbeitsvertrag für Personal der AEROLINEAS ARGENTINAS	104
Neuer Heuertarifvertrag für Besatzungen von Trockenladungs- und Tankschiffen	104
USA: Heuern der Schiffsmaschinisten um 6% erhöht	105

KURZMELDUNGEN	106
---------------	-----

PERSONALIEN	107
-------------	-----

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN	108
------------------------	-----

Anhänge: Erste Sitzung des neuen Unterausschusses der IMCO über Ausbildungs- und Wachgangsnormen (Originalfassung)
25. Sitzung des Sicherheitsausschusses der IMCO (Originalfassung)

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES

24-stündiger Proteststreik des Luftfahrtpersonals

Die von der ITF und der Internationale der Piloten (IFALPA) am 19. Juni 1972 organisierte 24-stündige Arbeitsniederlegung des Luftfahrtpersonals war ein weltweiter Erfolg und hat bereits konkrete Resultate gezeitigt. Der Sicherheitsrat der UNO hat alle gegen die Sicherheit der Luftfahrt gerichteten Handlungen verurteilt und die Mitgliedsstaaten der UNO aufgefordert, geeignete Massnahmen zur Verhinderung solcher Zwischenfälle zu unternehmen und die solcher Vergehen schuldigen Personen strafrechtlich zu verfolgen. Noch wichtiger ist der Beschluss des ICAO-Rats (die ICAO ist eine Sonderagentur der UNO), die Satzungen der ICAO dahingehend zu ändern, dass es künftig möglich sein wird, Sanktionen gegen Länder anzuwenden, die Flugzeugentführer und Luftfahrtssaboteure ermutigen, ihnen Hilfe leisten oder Obdach bieten. Eine dieser Sanktionen könnte darin bestehen, dass man den betreffenden Ländern finanzielle und technische Hilfe vorenthält. Der Rechtssachverständigenausschuss der ICAO wurde beauftragt, seine Arbeit in Richtung der Erstellung eines internationalen Abkommens wieder aufzunehmen, dessen Zweck in der Festlegung eines geeigneten multinationalen Verfahrens für die Erörterung der Notwendigkeit gemeinsamer Massnahmen (Sanktionen) in spezifischen Fällen, und der Art solcher Massnahmen, besteht.

Presseberichte und die uns von angeschlossenen Verbänden zugestellten Informationen zeigen, dass dem Aufruf zu einer 24-stündigen Protestaktion in allen Teilen der Welt Folge geleistet wurde. Die europäische Zivilluftfahrt gelangte praktisch zum Stillstand. Von Belgien, Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Oesterreich, Spanien, Schweden, der Schweiz und der Türkei erfolgten keine internationalen Flüge. Desgleichen in Argentinien, Bolivien, Chile, Costa Rica, Ecuador, Kanada, Kolumbien, Mexiko, Panama, Peru, Uruguay und Venezuela sowie in Ghana, Indien, Israel, Neuseeland, Nigeria, Pakistan, Südafrika.

Sowohl die ITF als auch die IFALPA sind fest von der Zweckmässigkeit dieser Aktion überzeugt. Durch diese eintägige Arbeitsniederlegung wurde die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit der gesamten Welt auf die ernstesten Probleme gelenkt, die sich aus Entführungs- und Sabotageanschlägen ergeben, und zahlreiche Regierungen sind sich bewusst geworden, dass es ihre Verantwortung ist, alle für die Abschaffung dieser Gefährdung der Luftfahrt erforderlichen Massnahmen zu ergreifen.

Liberia berichtet über Tätigkeit des Schiffahrts-Inspektorats

Am 22. Juni wurde in London bekanntgegeben, dass das von der liberischen Regierung im August 1971 eingeführte Schiffahrts-Inspektorat nunmehr über ein weltweites Kontrollnetz verfügt und bereits 1500 liberische Schiffe kontrolliert hat. Das entspricht etwa 75% der gesamten liberischen Handelsflotte, die gemäss den Angaben des Inspektorats Gegenstand einer jährlichen Inspektion sein wird. Von den 1500 kontrollierten Schiffen wurden 30 wegen Verletzung einschlägiger gesetzlicher Bestimmungen am Auslaufen verhindert und im Falle weiterer 15 Schiffe wurde eine zweite Inspektion angeordnet, um sicherzustellen, dass bestimmte Defekte berichtigt worden sind. Diese sehr ermutigend klingenden Ziffern veranlassten das Schiffahrts-Inspektorat ferner zu erklären, dass es dem Inspektorat mit Gewissheit möglich sein wird, ein höheres Sicherheitsniveau an Bord aller liberischen Schiffe zu gewährleisten. Gemäss den uns von angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeiterverbänden zugestellten Informationen haben wir jedoch guten Grund zu bezweifeln, ob liberische Schiffe tatsächlich am Auslaufen verhindert wurden.

Zugegeben: Die Bildung dieses Inspektorats ist an sich nicht zu verurteilen, obwohl gesagt werden muss, dass sie viel zu spät und erst nach jahrelangen Protesten seitens der ITF erfolgte. Unseres Erachtens wird die Wirksamkeit und Unabhängigkeit dieses Inspektionsdienstes beschränkt sein, solange er von den Eigentümern der unter der Flagge Liberians registrierten Schiffe finanziert wird.

Siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 5/1971
und Nr. 7/1971

ITF beantragt Erfüllung des Schlichtungsbeschlusses über die Lohnforderung der japanischen Eisenbahner

ITF-Generalsekretär Charles Blyth hat den japanischen Premierminister am 20. Juni telegrafisch aufgefordert, die Erfüllung des am 27. Mai abgegebenen Schlichtungsbeschlusses über die Lohnforderung der japanischen Eisenbahner sicherzustellen. Kollege Blyth betonte, dass die Erfüllung dieses Beschlusses von ausschlaggebender Bedeutung für die Wiederherstellung des Arbeitsfriedens bei den japanischen Eisenbahnen ist.

Zweite Sitzung des Sicherheitsausschusses der ITF-Sektion der Fischer

Am 19. und 20. Juni fand in Oslo die zweite Sitzung des oben genannten Ausschusses statt, um die Prüfung der Vorschläge der IMCO und IAO für Teil B der Internationalen Richtlinien über die Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge fortzusetzen. Auf dieser Sitzung befasste sich der Ausschuss vorwiegend mit folgenden Themen:

Quartierräume der Besatzungen, Lebensrettungsboote und -flosse, allgemeiner Schutz der Besatzungen. Ferner wurden diskutiert: Funkverbindungen, ein von der IMCO ausgesandter Fragebogen über die Form einer künftigen Verwaltungsurkunde betreffend die Sicherheit von Fischereifahrzeugen, und die Frage der ITF-Vertretung auf der für die Verabschiedung von Teil B der Richtlinien zuständigen Gemeinsamen IAO/IMCO/FAO-Beratersitzung.

TRANSPORT UND VERKEHR

INTERNATIONALES

Umweltschutz Hauptthema im IMCO-Unterausschuss über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Seewege

Vom 24. bis 28. April 1972 fand in London die 20. Sitzung des IMCO-Unterausschusses über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Seewege statt. Die ITF war auf ihr durch J. H. Slater (Britischer Seeleuteverband, NUS) vertreten.

Der Unterausschuss befasste sich hauptsächlich mit vorbereitenden Arbeiten für die im Jahre 1973 stattfindende Internationale Konferenz über die Verunreinigung der Meere. In diesem Zusammenhange beschloss der Unterausschuss, auch die Frage der Gefährdung der Umwelt infolge der Beförderung gefährlicher und verunreinigender Seefrachten in Kanistern oder versiegelten Packungen in sein Mandat einzubeziehen. Ferner nahm der Unterausschuss eine Revision des Anhanges IV zum Entwurf für ein internationales Abkommen über die Verunreinigung der Meere durch Schiffe vor. Die Mitglieder des Unterausschusses wurden ersucht, statistische Informationen über Unfälle von Schiffen bereitzustellen, die gefährliche und giftige Substanzen in Kanistern oder versiegelten Packungen an Bord führten.

Letztens wurden verschiedene Änderungen in der Liste gefährlicher Seefrachten vorgenommen, die Teil der IMCO-Richtlinien über die Beförderung gefährlicher Güter bildet. (Diese Richtlinien sind bis jetzt von 21 Mitgliedsstaaten angenommen worden und bilden in diesen Ländern die Grundlage der einschlägigen innerstaatlichen Gesetzgebung.)

GEWERKSCHAFTEN

DÄNEMARK

Arbeitsgericht verurteilt dänische Kraftfahrer zu Geldstrafe

Das staatliche dänische Arbeitsgericht hat 26 Fahrer von ESSO-Tankwagen, die im April dieses Jahres in den Ausstand traten, zu einer Geldstrafe von je DKr 800 und zur Zahlung von Gerichtskosten in Höhe von je DKr 1.000 verurteilt. Die Fahrer sind Mitglieder des der ITF angeschlossenen Dänischen Transportarbeiterverbandes (DASF). Der Vorsitzende des Gerichtshofes erklärte, dass ihm kein anderer Weg bleibe, als eine schwere Geldstrafe zu verhängen, da die Fahrer sich geweigert hatten, der am Ende des Vorverhörs erlassenen Aufforderung zur sofortigen Wiederaufnahme der Arbeit Folge zu leisten.

Siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 6, Seite 83.

AUS DER WELT DER ARBEIT

AUSTRALIEN

Schiffskommission bestätigt die Gültigkeit des für australische Hafentarbeiter ausgehandelten Vertrages

Die innerstaatliche australische Schiffskommission hat die Gültigkeit eines zwischen dem der ITF angeschlossenen Hafentarbeiterverband WWFA und den zuständigen Hafentarbeitgebern ausgehandelten Kollektivvertrages bestätigt. Dieser Fall wurde an das Schiedsgericht verwiesen, nachdem die australische Regierung durch verschiedene Massnahmen die Anwendung des genannten Vertrages verhindert hatte. Vor der Kommission plädierten Sprecher der Regierung gegen die im Vertrag vorgesehene 35-Stunden-Woche für Hafentarbeiter, deren Einführung nach Ansicht der Regierung nicht mit den Interessen der Öffentlichkeit vereinbar ist. Der Schiedsspruch hat der Kampagne für die Einführung einer 35-Stunden-Arbeitswoche für alle australischen Hafentarbeiter neuen Antrieb verliehen.

Siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 5 (Seite 71/72)
und Nr. 6 (Seite 85).

BELGIEN

Neue Tarifvereinbarung für Binnenschiffer

Der Belgische Transportarbeiterverband hat für die in der belgischen Binnenschifffahrt beschäftigten Arbeitnehmer folgende neue Tarife ausgehandelt, die an den Stand der Lebenshaltungskosten-
ziffer gebunden sind und rückwirkend ab 1. Mai 1972 in Kraft
traten:

	auf Binnenwasser- strassen ausser Rhein	Rhein- schifffahrt	Tanker
Schiffsführer - min*	BFr 9.942	10.250	11.275
- max*	13.530	13.530	14.350
	Gesamte Binnenschifffahrt		
	mit Patent	ohne Patent	
Steuerleute - Motorschiffe bis zu 1000 t	9.943	9.635	
" über 1000 t	10.148	9.738	
Matrosen			
bis zu 500 t	6.970	7.688	8.098
500 - 750 t	8.200	8.200	8.200
750 - 1000 t	8.508	8.508	8.508
über 1000 t	8.713	8.713	8.713
Schiffsjungen (nach 1 Jahr)			
- min*	6.663	7.585	7.585
- max*	7.585	7.585	7.585
Frauen	7.278 oder der für die jeweili- gen Tarife, was immer der höhere Betrag ist.		

* Je nach Grösse und Tonnage des Schiffes.

DÄNEMARK

Küstenschifffahrtsarbeitskonflikt verschärft sich: Gewerkschaft stellt Ultimatum

Die der ITF angeschlossene Dänische Seeleutegewerkschaft hat den dänischen Küstenschifffahrtsreedern am 1. August mitgeteilt, dass sie einen Streik auszurufen beabsichtigt, falls sich die Reeder nicht bereiterklären, die Bestimmungen des zwischen dem Seeleuteverband und der Dänischen Reedervereinigung abgeschlossenen Tarifvertrages auch auf die Küstenschiffahrt anzuwenden. Die zweite Streikdrohung soll am 9. August gesandt werden, sodass der geplante Streik um Mitternacht am 17. August beginnen könnte.

In einigen Fällen erhalten die auf Küstenschiffen beschäftigten Vollmatrosen weniger als ein Drittel der in der Hochseeschiffahrt üblichen Heuer. Die Arbeitszeiten der Küstenschiffahrt beträgt oft 16 Stunden pro Tag verglichen mit einer Arbeitswoche von 41 Stunden und 45 Minuten in der Hochseeschiffahrt.

Gegen Ende Juli fand unter den Auspizien der ITF eine Sitzung von Vertretern angeschlossener Seeleute- und Hafentarbeiterverbände aus Belgien, Dänemark, Deutschland und den Niederlanden statt. Ferner war ein Vertreter der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation anwesend. Nach einer gründlichen Diskussion der Lage wurde beschlossen, dass der Generalsekretär der ITF einen offiziellen Protest an die Verteidigungsvereinigung der dänischen Reeder richten und dass den angeschlossenen Seeleute- und Hafentarbeiterverbänden eine Liste der Schiffe zugestellt werden sollte, die der Dänische Seeleuteverband im Falle eines Streiks als "schwarz" zu erklären beabsichtigt, damit diese Verbände nach bestem Vermögen die Herbeiführung einer Einigung zwischen den dänischen Reedern und den dänischen Seeleuteverbänden fördern können.

Auch der Dänische Transportarbeiterverband hat bereits beschlossen, unmittelbar nach Beginn des geplanten Streiks seine Solidarität mit den Streikenden zu bekundigen und ab 21. August konkrete Unterstützungsmassnahmen zu ergreifen.

Arbeitskonflikt der dänischen Funkoffiziere über Beschäftigungsbedingungen in Grönland

Die Verhandlungen zwischen der der ITF angeschlossenen Dänischen Funkoffiziersvereinigung und dem für Grönland zuständigen Regierungsministerium über die Erneuerung der Arbeitsverträge der in Grönland stationierten Funkoffiziere und Funkmeldetechniker sind ergebnislos ausgelaufen. Aus diesem Grunde hat die Funkoffiziersvereinigung erklärt, dass sie ihre in Grönland beschäftigten Mitglieder auffordern wird, ab 00.01 Uhr (grönländische Zeit) ab 1. August 1972 die Arbeit niederzulegen. Die ITF hat die ihr angeschlossenen Funkoffiziersverbände ersucht, während des Streiks

kein Ersatzpersonal für die bestreikten Positionen bereitzustellen. Gemäss den letzten Meldungen hat die dänische Regierung den staatlichen Schlichter aufgefordert zu versuchen, eine Beilegung dieses Konflikts herbeizuführen.

GROSSBRITANNIEN

Landesweiter Streik der Hafentarbeiter

Am 28. Juli begann ein landesweiter Streik der britischen Hafentarbeiter, nachdem eine landesweite Delegiertenkonferenz am Vortage die Interimsvorschläge einer Kommission abgelehnt hatte, die unter dem Vorsitz von Jack Jones (Generalsekretär des Britischen Transportarbeiterverbandes) und Lord Aldington (Vorsitzender der Londoner Hafenbehörde) statt. Diese Interimsvorschläge sahen die Zahlung erhöhter Abfindungen für freiwilligen Austritt aus dem Beruf vor (zwischen £ 2.000 und £ 4.000 für Arbeitnehmer, die körperlich für schwere Arbeit untauglich oder über 55 Jahre alt sind).

Ferner wurde vorgesehen, dass alle Hafentarbeiter, die zur Zeit in keinem festen Arbeitsverhältnis zu einem bestimmten Arbeitgeber stehen, bis spätestens zum 4. September 1972 einem Arbeitgeber zugeteilt werden sollen, und dass gemeinsame Diskussionen mit Container-Sammelfirmen und Hafentarbeitgebern geführt werden sollten, um Beschäftigung für eine grössere Anzahl registrierter Hafentarbeiter zu finden. Der Grund für die Ablehnung dieser Vorschläge war, dass die Delegierten der Hafentarbeiter die im Zusammenhange mit der Stabilisierung der Beschäftigung geleisteten Versprechen als zu unverbindlich betrachteten. Das Jones/Aldington-Komitee bemüht sich zur Zeit, im Rahmen weiterer Verhandlungen eine annehmbare Formel zu finden. Inzwischen hat die ITF auf Antrag des Britischen Transportarbeiterverbandes die ihr angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften ersucht, keine von britischen Häfen umgeleiteten Schiffe und Frachten abzufertigen. Mehrere Verbände reagierten positiv auf dieses Ansuchen.

Die genannte Delegiertenkonferenz fand im Schatten eines Zwischenfalles statt, der bereits zu inoffiziellen Arbeitsniederlegungen in zahlreichen Häfen des Landes Anlass gegeben hatte. Fünf im Hafen von London beschäftigte Vertrauensleute wurden wegen Nichtbefolgung der Aufforderung des Arbeitsgerichts, die Streikposten an einem Londoner Containerdepot zurückzuziehen, verhaftet. Erst fünf Tage später konnte durch das Einschreiten des Staatlichen Rechtsanwalts ihre Freilassung bewirkt werden.

Die ernsteste Entwicklung dieses Konflikts für die britische Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen besteht jedoch vielleicht in dem Beschluss des Obersten Gerichtshofes über einen anderen Streitfall zwischen dem Arbeitsgericht und dem Britischen Transportarbeiterverband (siehe ITF-Nachrichten Nr. 4, Seite 55, und Nr. 5, Seite 68). Der Oberste Gerichtshof (und gleichzeitig die

höchste Berufungsinanz) hat beschlossen, dass der Britische Transportarbeiterverband für die Handlungen seiner Vertrauensleute verantwortlich ist und daher die vom Arbeitsgericht verhängte Geldstrafe von £ 55.000 zahlen muss. Diese Entscheidung, die sich mit dem Ziele der Regierung deckt, die Gewerkschaften zur "Disziplinierung" ihrer Mitglieder zu zwingen, wird in der Zukunft sicher ernste Konsequenzen für die Tätigkeit der britischen Gewerkschaften haben. Auf jeden Fall ist sie nicht geeignet, zur Verbesserung der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen beizutragen.

Die Geschäftsleitung des Ostlondoner Containerdepots Chobham Farm, das im Juni und Juli dieses Jahres inoffiziell von Hafearbeitern bestreikt wurde, hat sich bereiterklärt, für das Packen und Entpacken von Containern registrierte Hafearbeiter zu beschäftigen. Die zur Zeit beschäftigten Packer werden in aufsehender Eigenschaft oder als Sicherheitspersonal und Fahrer beschäftigt werden und zwischen 30 und 40 Hafearbeiter werden die eigentliche Packerarbeit übernehmen. Dies ist jedoch ein Einzelfall und die Mehrzahl der in der Nähe vieler britischer Häfen befindlichen Containersammelstellen weigern sich bei Niederschrift des vorliegenden Berichts noch immer, das Packen und Entpacken von Containern registrierten Hafearbeitern zu übertragen.

JAPAN

Seeleutestreik endet

Der All-Japanische Seeleuteverband teilt uns mit, dass die Tarifpartner den vom japanischen Verkehrsministerium gemachten Schlichtungsvorschlag über die Einzelheiten eines neuen Tarifvertrages für die in der Hochseeschifffahrt beschäftigten Schiffsbesatzungen angenommen haben. Damit endete der über 2 Monate lange Streik der japanischen Seeleute.

Der genannte Schlichtungsvorschlag sieht eine Erhöhung der Monatsgehältern um Yen 11.550 vor. Dieser sehr lange und bittere Arbeitskonflikt hatte ernste Folgen auf die wirtschaftliche Lage in Japan. Am Höhepunkt des Streiks befanden sich 1.200 durch den Streik stillgelegten Schiffe in über 50 wichtigen Häfen des Landes.

NIEDERLANDE

Drohender Arbeitskonflikt in der Hafenwirtschaft

Eine Forderung des der ITF angeschlossenen Niederländischen Transportarbeiterverbandes (NBV) auf Erhöhung der Löhne der in Rotterdam und Amsterdam beschäftigten Hafearbeitern um 2% ist von den Arbeitgebern abgelehnt worden. Gegen Anfang dieses Jahres hatten

die Tarifpartner vereinbart, miteinander zu einem späteren Zeitpunkt zu erörtern, ob diese 2%ige Erhöhung ab 1. Juli dieses Jahres gewährt werden könne. Bei diesen diesbezüglichen Verhandlungen behaupteten die Arbeitgeber jedoch, dazu nicht in der Lage zu sein. Diese Behauptung wird von der Gewerkschaft angefochten und es ist möglich, dass sie konkrete Schritte unternehmen wird, um ihre Forderung durchzusetzen.

SCHWEDEN

Tarifvertrag für schwedisches Tankstellenpersonal

Ein Streik der schwedischen Tankstellenwärter ist in letzter Minute durch die Annahme der Empfehlungen einer Schiedskommission vermieden worden. Die der ITF angeschlossene Schwedische Transportarbeitergewerkschaft unterzeichnete im Namen der ihr angehörenden Tankstellenwärter (es handelt sich um insgesamt 6.000 Arbeitnehmer an rund 4.000 Tankstellen) eine neue Tarifregelung, die Erhöhungen um insgesamt Skr. 11.000 über die Laufzeit des Vertrages vorsieht. Diese Erhöhungen traten rückwirkend vom Unterzeichnungstermin des Manteltarifvertrages im Jahre 1971 in Kraft. Die neue Tarifregelung gilt bis Ende 1973.

USA

Neuer Arbeitsvertrag für Personal der AEROLINEAS ARGENTINAS

Die der ITF angeschlossene Nordamerikanische Transportarbeitergewerkschaft (TWU) hat im Namen des in den USA und Kanada beschäftigten Personals der Fluggesellschaft AEROLINEAS ARGENTINAS einen rückwirkend ab 1. September 1971 geltenden Arbeitsvertrag unterzeichnet, der Lohn- und Gehaltserhöhungen um 6% im ersten Jahr und um weitere 6% im zweiten Jahr vorsieht. Weitere Verbesserungen sind: Erhöhung des Krankenurlaubsanspruchs auf 21 Tage pro Kalenderjahr, Zahlung einer Abfindung bei Entlassungen in Höhe von 14 Wochenlöhnen nach einer Dienstzeit von 12 Jahren, Verbesserung der Kranken- und Lebensversicherungsbedingungen und Gewährung eines zusätzlichen Urlaubstages am Geburtstag der betreffenden Arbeitnehmer.

Neuer Heuertarifvertrag für Besatzungen von Trockenladungs- und Tankschiffen

Die der ITF angeschlossene amerikanische Seeleutegewerkschaft NMU hat für ihre an Bord amerikanischer Trockenladungs- und Tankschiffen beschäftigten Mitglieder einen neuen Heuertarifvertrag unterzeichnet, der für 3 Jahre gilt und folgende Verbesserungen vorsieht: Erhöhungen der Heuern um je 5% pro Jahr, plus eine zusätzliche Erhöhung um weitere 5% ab 16. Juni dieses Jahres für die

Besatzungen von Schiffen mit automatisiertem Betrieb. Für Ueberstunden wird ein Zuschlag in Höhe von 50% der Grundheuer gezahlt. Ferner wurden die Renten und Urlaubsbedingungen verbessert.

Es folgen einige Beispiele der ab 16. Juni geltenden neuen Heuern:

Trockenladungsschiff		Tankschiff	
Bootsmann (10.000 oder mehr BRT)	\$805,76	Bootsmann (ab 25.500 t Totgewicht)	\$777,61
Zimmermann	727,30	Zimmermann	717,70
Vollmatrose	554,88	Vollmatrose	561,40
Matrose	433,19	Matrose	444,96
Elektriker	857,93	Elektriker	858,24
Maschinist	631,55	Maschinist	631,55
Schmierer	554,88	Schmierer (Diesel)	603,83
Heizer	554,88	Heizer	548,35
Chefsteward (über 10.000 BRT)	805,76	Chefsteward (über 25.500 t Totgewicht)	780,71
Erster Koch	647,96	Erster Koch	674,49
Zweiter Koch	572,71	Zweiter Koch	584,03

Heuern der Schiffsmaschinisten um 6% erhöht

Die der ITF angeschlossene amerikanische Vereinigung der Schiffsmaschinisten hat mit führenden amerikanischen Reedereien einen neuen Tarifvertrag unterzeichnet, der drei Jahre gilt und im ersten Jahr seiner Laufzeit eine Erhöhung der Grundheuern und Zulagen um 6% vorsieht. Die Höhe der im zweiten und dritten Jahr der Laufzeit des Vertrages zu gewährenden Lohnverbesserungen wird Gegenstand weiterer Verhandlungen bilden und von der wirtschaftlichen Lage der amerikanischen Schifffahrt abhängen.

KURZMELDUNGEN

Am 30. Juni führte das im Flughafen von Brüssel beschäftigte FS-Kontrollpersonal in Unterstützung seiner Forderung auf Zahlung einer Zulage für erhöhte Verantwortung einen eintägigen Bummelstreik durch.

Chile: Eisenbahner in allen Teilen des Landes sowie in der Landeshauptstadt Santiago beschäftigtes Autobuspersonal haben vor kurzem in Unterstützung ihrer Forderungen auf höhere Löhne Streikmassnahmen ergriffen. Während des Streiks gelangten Truppen zum Einsatz, um die notwendigsten Dienste aufrechtzuerhalten.

Die Gewerkschaften der finnischen Seeleute und Schiffsoffiziere haben sich mit den Arbeitgebern auf eine Erhöhung der Heuern der auf Hochseeschiffen beschäftigten Besatzungen um 1% ab 1. Juni 1972 als Entschädigung für die relative Abwertung der Finnmark geeinigt. (Die für diese Besatzungen abgeschlossenen Tarifverträge enthalten eine "Abwertungsklausel", die jedoch nur im Falle einer offiziellen Abwertung der Landeswährung zur Anwendung gelangt.)

Das Bodenpersonal der französischen Binnenfluggesellschaft AIR INTER führte Anfang Juli einen einwöchigen Streik in Unterstützung seiner Forderungen auf Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen durch.

Das französische FS-Kontrollpersonal hat beschlossen, seine bereits seit einem Monat andauernde Arbeit nach Vorschrift fortzusetzen. Die zuständige Gewerkschaft (SNCTA) fordert eine neue Gehaltsstruktur, die der Verantwortung des FS-Kontrollpersonals in grösserem Masse Rechnung trägt.

Grossbritannien: Die für das bei den Londoner Verkehrsbetrieben (London Transport) beschäftigte Werkstättenpersonal zuständigen Gewerkschaften haben vor kurzem ein Angebot der Arbeitgeber auf Erhöhung der Löhne um 8,4% abgelehnt und ein jedes Angebot von weniger als 12,5% als "nicht annehmbar" bezeichnet.

Die drei italienischen Gewerkschaftsbünde (UIL, CISL und CGIL) haben sich als ersten Schritt in Richtung eines eventuellen späteren Zusammenschlusses auf die Einzelheiten eines provisorischen Föderationsabkommens geeinigt. Diese provisorische Föderation wird die Aufgabe haben, eine gemeinsame Politik für landesweite Tarifverhandlungen zu formulieren sowie eine allgemeine soziale und wirtschaftliche Politik in nationalen und internationalen gewerkschaftlichen Fragen.

Die Piloten der ALITALIA und der italienischen Binnenfluggesellschaften SAM und ATI haben in letzter Zeit sporadische Arbeitsniederlegungen vorgenommen, um ihre Arbeitgeber zur Wiederaufnahme der Verhandlungen über einen neuen landesweiten Tarifvertrag zu zwingen. (Der letzte Kollektivvertrag lief Ende Januar dieses Jahres ab.) Die Italienische Pilotenvereinigung (ANPAC) hat gedroht, den Streik auch auf internationale Flüge mit italienischen Flughäfen als Bestimmungsort auszudehnen, falls sich die Arbeitgeber weiterhin weigern, an den Verhandlungstisch zu kommen.

Anfang Juli arbeiteten die Wartungsmechaniker der israelischen Fluggesellschaft El Al als Protest gegen Verzögerungen der Tarifverhandlungen zwei Tage lang strikt nach Vorschrift. Durch diese Aktion wurde der Abflug mehrerer Maschinen um etliche Stunden verzögert.

Die zuständigen skandinavischen Gewerkschaften haben mit der Fluggesellschaft SAS einen neuen 3 Jahre geltenden Kollektivvertrag für die 1235 im Dienste der SAS stehenden Piloten und Flugnavigatoren unterzeichnet.

USA: Die bei Northwest Airlines beschäftigten Piloten traten am 30. Juni als Protest gegen den ergebnislosen Abbruch monatelanger Tarifverhandlungen in den Streik. Infolge dieses Streiks mussten mehrere Binnenflüge und internationale Flüge abgesagt werden, und die Gesellschaft hat inzwischen den Grossteil des bei ihr beschäftigten Bodenpersonals zeitweilig entlassen. Seitdem hat die amerikanische Pilotenvereinigung die Verhandlungen mit der Gesellschaft wieder aufgenommen.

PERSONALIEN

Anker Jørgensen, Präsident des Dänischen Transportarbeiterverbandes, feierte am 15. Juli seinen 50. Geburtstag.

Hoyt S. Haddock, leitender Direktor des Schifffahrtsausschusses der AFL-CIO und Co-Direktor des Paritätischen Schifffahrtsausschusses der USA ist am 30. Juni in den Ruhestand getreten.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

- Asiatische Zivilluftfahrts-
konferenz der ITF - Tokio, 1.-10. August 1972
- Geschäftsführender Ausschuss
der ITF - Nürnberg, 16. September 1972
- Internationale Konferenz des
Kabinenpersonals - Dublin, 26.-27. September 1972
- Vollkonferenz der ITF-Sektion
Zivilluftfahrt - Dublin, 28.-29. September 1972
- ITF-Konferenz der europäi-
schen Mitgliedsverbände - Salzburg, 9.-10. Oktober 1972
- Geschäftsführender Ausschuss
der ITF - London, 30. Oktober 1972
- Vorstand der ITF - London, 30.-31. Oktober 1972
- Funkoffizierskonferenz der
ITF - Genf, 16. November 1972
- Konferenz der ITF-Seeleute-
sektion in Vorbereitung für
die Sitzung des Paritätischen
Schiffahrtsausschusses der
IAO (JMC) - Genf, 17.-18. November 1972

WEITERE INFORMATIONEN UEBER DIE
IN DIESER NUMMER ENTHALTENEN
MITTEILUNGEN SIND AUF ANFRAGE
VOM SEKRETARIAT ERHÄLTlich.

FIRST SESSION OF IMCO'S NEW SUB-COMMITTEE ON STANDARDS OF TRAINING AND WATCHKEEPING HELD IN LONDON

The new IMCO body entrusted with the task of attempting to lay down basic principles to be observed in keeping a safe navigational watch and to formulate minimum international standards of training and certification of the seafarers concerned held its first meeting in London from 8 to 12 May, 1972. Mr. W.J. Madigan (United Kingdom) was elected chairman of the Sub-Committee. The ITF was represented directly and indirectly by the following persons:

E. Udby-Hansen and K. Mols Sørensen (Denmark), S-E. Nylund (Finland), W. Paasch (Germany) J.E.P.M. Gerritse (Netherlands), O. Tennfjord (Norway), N.B. Andersson (Sweden), J. Slater, E. Nevin and D. Seaman (United Kingdom), E. Shepard, J.B. Gaier and C. Mollard (United States) together with A. Selander (ITF Secretariat).

In determining its Agenda the Sub-Committee decided that the question of operational guidance for officers of the watch at sea should be given urgent consideration at the first meeting and that the discussion of operational guidance for officers of the watch in port should be deferred until the next meeting. As regards the item on international standards of training and certification of mariners, the Sub-Committee agreed to limit the initial discussion to masters and deck officers. After having considered the basic principles to be observed in keeping a safe navigational watch, the Sub-Committee adopted a set of provisional principles, in which it was stated, among other things, that it is the responsibility of the master to ensure that the watchkeeping arrangements are adequate for maintaining such a watch; that an effective continuous look-out should be kept at all times when the vessel is at sea; that the look-out should give his undivided attention to the task of keeping a look-out, that the duties of the look-out and the helmsman are separate and that the officer of the watch should not undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the vessel or with keeping a proper look-out; that the officer of the watch should be aware of the serious effects of pollution of the environment and should attempt to prevent such pollution; and that masters should decide the composition of the navigational watch on the basis of a number of specified circumstances.

The Sub-Committee further drafted a document on provisional operational guidance for masters and deck officers of the watch for later consideration. In this document it was suggested, among other things, that the officer of the watch, as the master's representative, is primarily responsible at all times for the safe navigation of the vessel; that he should keep his watch on the bridge until properly relieved; that the efficiency of

relieving watchkeeping personnel must not be jeopardized through the influence of fatigue, alcohol or drugs; that watch relief should not occur until preventive action taken in the face of an immediate navigational hazard has been completed; that the officer of the watch should make regular checks of the navigational equipment; that a proper record of the movements and activities of the vessel should be kept during the watch; that the officer of the watch should notify the master at once under a given set of circumstances; and that the presence of a pilot on the bridge does not reduce the responsibility of the officer of the watch.

Concerning the item on international standards of training and certification of mariners the Sub-Committee took note of the fact that the outcome of its discussion of this matter, together with that on training and qualifications of seafarers serving in vessels carrying hazardous chemicals in bulk, would constitute the IMCO position in the Joint IMCO/ILO Committee and drafted a preliminary proposal regarding the certification of officers in charge of a navigational watch to the effect that masters and officers in charge of a navigational watch in vessels of 200 g.r.t. or more shall hold an appropriate certificate of competency issued or recognized by the Administration. It is envisaged that the Sub-Committee will elaborate further on this preliminary draft; that consideration be given to the question of revalidation of certificates under certain circumstances and to the question of refresher and updating courses; and that additional mandatory requirements be laid down for certain categories of personnel and vessels, such as vessels carrying hazardous cargoes.

Other matters deferred or proposed for future consideration include the use of a common language for navigational purposes, a standard marine-navigational vocabulary, training and certification of engineer officers, qualifications of ratings forming part of a navigational watch, qualifications of engineer ratings forming part of a watch, and standards of training and certification of radio officers.

Finally, the Sub-Committee agreed that, in view of the pending Joint IMCO/ILO Committee on Training (1973), its next meeting should take place towards the end of January 1973.

25th SESSION OF IMCO'S MARITIME SAFETY COMMITTEE

The Maritime Safety Committee of IMCO met in London from 20-24 March, 1972. Twelve non-governmental organizations were represented by observers, among them the ITF. E. Shepard (Seafarers' International Union of North America) was an adviser to the U.S. delegation.

The Committee considered, as is usual, the reports of its various Sub-Committees and in the course of its deliberations:

- decided to defer publication of a new edition of the publication on ships' routing until the schemes under review had been reconsidered;
- approved a Recommendation on performance standards for radar reflectors;
- agreed to consider further the limits of noise levels at listening posts in ships;
- approved, in principle, a revised draft text as a basis for discussion at the Conference on the Revision of the Collision Regulations;
- amended and approved a recommendation on the Safe Stowage and Securing of Containers on Deck on General Cargo Vessels;
- adopted a resolution concerning measures designed to ensure the enforcement of the Oil Pollution Convention; approved a draft Manual regarding means of dealing with oil spillages; and agreed to extend the existing reporting procedures for oil spillages to include spillages of other pollutants, such as dangerous chemicals.
- agreed that the scope of an "Ocean Dumping" Convention should be defined in relation to the Oil Pollution Convention; and that, failing the adoption by the UN Conference on the Environment of an appropriate convention, IMCO should develop a draft convention for consideration at its 1973 Conference on Marine Pollution;
- agreed that a separate code should be developed for the construction and equipment of vessels carrying liquefied or compressed gases in bulk in preference to the inclusion of appropriate provisions in the existing bulk chemical code;

- decided to transmit a document on the training and qualification of seafarers serving in ships carrying hazardous chemicals in bulk to the new Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping;
- agreed that a joint meeting of the FAO/ILO/IMCO Consultants on Safety on Board Fishing Vessels should be held not later than 1974 to finalize the draft Part B of the International Safety Code; and requested its Sub-Committee on Safety of Fishing Vessels to prepare a draft instrument on the safety of fishing vessels as a matter of urgency;
- approved a recommendation on emergency position-indicating radio beacons as an aid to the framing of national regulations; approved a draft recommendation listing subjects for consideration at the ITU Maritime World Administrative Radio Conference (1974); instructed its Sub-Committee on Radiocommunications to give urgent consideration to the establishment and operation of a maritime satellite system; agreed to set up a Panel of Experts (on which the ITF will be represented) to study various aspects of such a system; and instructed the IMCO Secretariat to name in future reports the Governments which have granted exemptions from the SOLAS radio requirements and asked the Secretary-General again to invite Member Governments to state how they interpreted the conditions laid down in SOLAS with regard to such exemptions;
- approved a number of amendments to SOLAS with regard to its provisions on life-saving appliances; approved a recommendation concerning the strict compliance with the SOLAS provisions on Pilot Ladders (Chapter V, regulation 17); and, on a majority decision, agreed to allow Administrations a relaxed life-boatage under certain conditions;

The next session of the Maritime Safety Committee will be held from 30 October to 3 November, 1972.

---000000---