



In case of reproduction, please mention source (ITF)  
source (ITF)

Nachdruck bei Quellenangabe gestattet (ITF)

En cas de reproduction, veuillez mentionner la  
Var god ange källan vid eftertryck (ITF)

Nr. 1

Januar 1973

Im Januar waren mehrere Mitglieder unserer  
Presseabteilung krank. Dies ist der Grund  
für das verspätete Erscheinen dieser Nummer.

## INHALT

Seite

### Neues aus der ITF

Technischer Ausschuss des ITF-Kabinenpersonals tagt erstmals in London	2
ILA-Sonderkonferenz über Container	3
Dänemark: ITF beanstandet Gewährung einer Funk-Ausnahmebewilligung für das dänische Motorschiff MARIE MAERSK	3
Japan: Internationale Berufssekretariate plädieren für eine Reform der Arbeitsgesetzgebung im öffentlichen Sektor Japans	4

### Aus der Welt der Arbeit

Dänemark: Blockade gegen Küstenreeder — ein grosser Erfolg	5
Deutschland: Neuer Heuertarifvertrag für Seeleute	6
GdED sichert Arbeitern und Angestellten der Bundesbahn 6% Lohnerhöhung und DM 40,—	6
Höhere Gehälter für deutsches Bodenpersonal der KLM	6
Grossbritannien: Neue Tarifvereinbarung für Seeleute bringt grössere Gleichberechtigung	7
Gewerkschaft des Lokpersonals hebt Fahrverweigerung für Hoch- leistungszüge auf	7
Japan: Warnstreik des Personals der städtischen Verkehrsbetriebe	8
Kanada: Streik der Wardair-Stewardessen	8/9
Niederlande: Neuer Tarifvertrag für Amsterdamer Hafentarbeiter	10

### KURZNACHRICHTEN

11

### ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

11

### BERICHTIGUNG

12

### PERSONALIEN

12/13

### BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

14

### Anhang (in Englisch)

Bericht über eine Diskussion im Schiffahrtssicherheitsausschuss der  
IMCO über eine von der OECD veröffentlichte Studie über Schattenflaggen.  
Schlussfolgerungen der IMCO-Experten über die Sicherheit des mensch-  
lichen Lebens zur See betreffend die Vorteile der Ausstattung von  
Lebensrettungszubehör mit reflex-reflektierenden Streifen.

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES

Technischer Ausschuss des ITF-Kabinenpersonals tagt erstmals in London

Die erste Sitzung des auf der Konferenz in Dublin geformten Technischen Ausschusses des Kabinenpersonals fand am 23. und 24. Januar 1973 in London statt. An der Sitzung nahmen 10 Mitglieder aus 9 Ländern teil, und in Abwesenheit des Kollegen R.R. Smeal (Vorsitzender des Ausschusses) wurde Kollege Mick Martin vom Britischen Transportarbeiterverband zum Vorsitzenden gewählt.

Der Ausschuss diskutierte die zunehmende Zahl von Flugzeugentführungen und Sabotageanschlägen sowie die Bemühungen seitens der ITF, einen gemeinsamen ITF/IFALPA-Ausschuss zu bilden, um mit dieser Situation fertig zu werden.

In Anbetracht der Tatsache, dass bei vielen Luftfahrtsgesellschaften von Stewardessen erwartet wird, dass sie weibliche Passagiere durchsuchen und es für Stewardessen gefährlich sein könnte, eine solche Durchsuchung ohne entsprechende Ausbildung vorzunehmen, beschloss die Sitzung, dass die ITF als Richtlinie für das Kabinenpersonal aller Länder einen "Verhaltenskodex" erstellen sollte. Der Ausschuss war der Ansicht, dass eine Erklärung abgegeben werden sollte, in der alle Stewardessen aufgefordert werden, Durchsuchungen zu verweigern und ihren Gewerkschaften nahezu legen, in den Flughafensicherheitsausschüssen ihrer Länder auf Vertretung zu dringen.

Die Sitzung erörterte die von der Nationalen Transportsicherheitsbehörde der Vereinigten Staaten gemachten Empfehlungen, die sich auf das Unglück einer Pan Am-Maschine am 30. Juli 1971 in San Franzisko stützten, und nahm mit Besorgnis vom Versagen der Sicherheitsvorrichtungen sowie von der mangelhaften Ausbildung des Kabinenpersonals Kenntnis.

Der Ausschuss befasste sich ferner ausführlich mit dem ICAO-Handbuch über die Ausbildung des Kabinenpersonals und formulierte eine Anzahl von Vorschlägen zur Verbesserung des jetzigen Textes, die dem ICAO-Sekretariat unterbreitet werden sollten. Es wurde vorgeschlagen, dass "Kenntnisse über die Verhaltensweise verdächtiger Personen und bestimmte psychologische Aspekte" in das Ausbildungsprogramm des Kabinenpersonals aufgenommen und dass bestimmte Geräte (wie Handschellen und/oder Zwangsjacken) zur Bewältigung gewaltsamer Passagiere an Bord von Flugzeugen geführt werden sollten.

Mit Bezug auf die Lizenzierung des Kabinenpersonals bat der Ausschuss das Sekretariat, dieser Frage mehr Dringlichkeit zu beizumessen und legte allen Gewerkschaften des Kabinenpersonals nahe, an die Regierungen ihrer Länder heranzutreten, um in der Zwischenzeit deren Unterstützung für den Vorschlag zu gewinnen, dass ICAO vorschreiben sollte, dass alle Kabinenpersonalmitglieder von den zuständigen Behörden ihres Landes lizenziert werden.

#### ILA-Sonderkonferenz über Container

Die der ITF angeschlossene International Longshoremen's Association (ILA), die die Hafentarbeiter der Ostküste der Vereinigten Staaten und Kanadas organisiert, hielt vom 26. bis 29. Januar 1973 in Dublin eine Sonderkonferenz ab. Die Teilnehmer kamen aus den Reihen der Internationalen Exekutive der ILA und von ILA-Zweigstellen an der Atlantikküste, den Grossen Seen, dem Südatlantik und der Golfküste. Die Arbeitgeber waren durch Mitglieder des Rats der Nordatlantischen Seefrachtspediteure (CONASA) vertreten, und auf Einladung der ILA nahmen Beobachter vom Britischen Transportarbeiterverband, dem Irischen Transportarbeiterverband, der Französischen Hafentarbeiter-Föderation, der deutschen Gewerkschaft ÖTV, dem Belgischen Transportarbeiterverband, dem Niederländischen Transportarbeiterverband und der Italienischen Hafentarbeiter-Föderation an der Tagung teil. Die ITF war durch den Stellvertretenden Generalsekretär Harold Lewis vertreten.

Der Hauptzweck der Konferenz bestand in der Diskussion von Problemen, die sich aus der Anwendung der umfassenden Verträge ergeben, die zwischen der ILA und den Arbeitgebern in bezug auf die Handhabung von Containern und anderer Ladeeinheiten (wie die von LASH-Schiffen transportierten) abgeschlossen wurden.

#### DÄNEMARK

#### ITF beanstandet Gewährung einer Funk-Ausnahmebewilligung für das dänische Motorschiff "MARIE MAERSK"

Auf ihrem Gewerkschaftstag 1972 nahm die Dänische Funkoffiziersvereinigung eine Entschliessung an, in der die dänische Regierung aufgefordert wurde, die im September 1972 an die Reeder des Schiffes "MARIE MAERSK" (21.628 BRT) vergebene Funk-Ausnahmebewilligung rückgängig zu machen. Das Schiff verkehrt zwischen einer Ölbohranlage in der Nordsee und einer Raffinerie in Dänemark. Aufgrund dieser Ausnahmebewilligung ist es dem an Bord des Tankers stationierten Funkoffiziers gestattet, sich per Hubschrauber zurück an Land zu begeben, während das Schiff etwa drei Wochen lang etwa 200 Seemeilen vor der dänischen Küste in der Nordsee ankert. Die Funkverbindung wird während dieser drei Wochen von einem Deckoffizier aufrechterhalten, der über ein Sprechfunkzeugnis verfügt.

Als Begründung für die Gewährung der Ausnahmebewilligung führten die dänischen Behörden an, dass das Tankschiff sich technisch "im Hafen" befinde, während es an der Ölbohranlage festgemacht sei. Die Funkoffiziersvereinigung behauptet dagegen, dass diese Ölbohranlage nicht als ein sicherer "Hafen" betrachtet werden kann und die Besatzung somit den üblichen Gefahren ausgesetzt ist, die sich für ein Schiff auf freier See ergeben. Das ITF-Sekretariat hat in dieser Frage im Auftrage der Seeleutesektion an den dänischen Handelsminister geschrieben und ihn darauf aufmerksam gemacht, dass dieses mit einer Funkstation ausgestattete Schiff gegen die Bestimmungen des Kapitels IV, Absatz 6a des SOLAS-Abkommens verstosse, in dem es heisst, dass jedes gemäss Absatz 3 oder 4 dieses Kapitels mit einer Funkstation ausgestattete Schiff während seines Aufenthalts auf See mindestens einen Funkoffizier an Bord führen muss.

Aus diesem Grunde sei die ITF-Seeleutesektion der Ansicht, dass die Sicherheit der Besatzung des Schiffes durch die Abwesenheit eines befähigten Funkoffiziers gefährdet werde. In Anbetracht dessen ersuchte die ITF den Minister, die für dieses Schiff ausgestellte Ausnahmebewilligung im Interesse der Navigationssicherheit und der Sicherheit des menschlichen Lebens zur See rückgängig zu machen.

## JAPAN

### Internationale Berufssekretariate plädieren für eine Reform der Arbeitsgesetzgebung im öffentlichen Sektor Japans

Die ITF und drei andere Internationale Berufssekretariate, die Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst vertreten -- die Internationale Öffentliche Dienste (IÖD), die Internationale des Personals der Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebe (IPPT) und das Internationale Berufssekretariat der Lehrer (IBSL) -- haben vor kurzem in einem gemeinsamen Schreiben an den neugewählten japanischen Premierminister, Herrn K. Tanaka, die Empfehlung ausgesprochen, dass er im Rahmen der von ihm geplanten legislativen Reform die veralteten gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeitnehmer/Arbeitgeber-Beziehungen im öffentlichen Sektor durch moderne und fortschrittliche Vorschriften ersetzen möge, die den Gewerkschaften ein uneingeschränktes Recht auf freie Kollektivverhandlungen einräumen. Eine derartige Gesetzesreform stünde nach Ansicht der Berufssekretariate im Einklang mit der Position Japans als ein führendes Wirtschaftsland und wäre ein wichtiger Schritt in Richtung der Herbeiführung stabiler und geregelter Arbeitnehmer/Arbeitgeber-Beziehungen im öffentlichen Sektor.

In dem Schreiben heisst es u.a.:

"In Anbetracht der in anderen Ländern gemachten Erfahrungen sind wir fest davon überzeugt, dass durch die Ein-

Führung geregelter Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Gewerkschaften, die sich auf das Konzept freier Kollektivverhandlungen stützen, eine wesentliche Reduzierung industrieller Spannungen und somit eine Stärkung des Arbeitsfriedens bewirkt werden kann.

In diesem Zusammenhang ist es jedoch wichtig, dass ein faires Verfahren für die Beilegung etwaiger Meinungsverschiedenheiten und Konflikte besteht. Der Verweis von Streitfragen an Schiedsinstanzen sollte freiwillig sein und diese Schiedsinstanzen selbst müssen unparteiisch sein. D.h. unter anderem, dass die Zusammensetzung der Schieds- oder Schlichtungsinstanzen die Zustimmung der zuständigen Gewerkschaften haben sollte."

Ferner wurde in dem Schreiben betont, dass die Anerkennung des Streikrechts eine Voraussetzung für eine jede gerechte Sozialpolitik sei. Das bedeute, dass keine Disziplinarmaßnahmen gegen Arbeitnehmer ergriffen werden dürften, die mit berechtigtem Grund streiken. Der Premierminister wurde aufgefordert, als Zeichen des guten Willens seiner Regierung unverzüglich alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um die Konsequenzen der bereits ergriffenen Disziplinarmaßnahmen dieser Art wiedergutmachen.

Ausserdem wurde darauf verwiesen, dass sowohl die Geschäftsleitung der Japanischen Eisenbahnen als auch der Postdienste versucht hätten, das Recht der Arbeitnehmer, einer freien Gewerkschaft ihrer Wahl beizutreten, einzuschränken. Dies stelle eine eindeutige Verletzung der Bestimmungen des IAO-Übereinkommens Nr. 98 (Vereinigungsfreiheit) dar.

Abschliessend wurde auf eine Entschliessung über die Gewerkschaftsrechte der Arbeitnehmer in den öffentlichen Diensten Japans verwiesen, die auf der kürzlichen Asiatischen Konferenz der Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes von drei unterzeichnenden Berufssekretariaten -- IÖD, IPPT und IBSL -- angenommen wurde.

AUS DER WELT DER ARBEIT

### DÄNEMARK

#### Blockade gegen Küstenreeder -- ein grosser Erfolg

Die vom Dänischen Seeleuteverband im Herbst 1972 mit Unterstützung der ITF organisierte Blockade gegen dänische Küstenreeder hat sich

als ausserordentlich wirksam erwiesen. Zu Beginn der Blockade standen 500 Küstenschiffe, deren Reeder sich weigerten, mit der Gewerkschaft zu verhandeln, nicht unter Kollektivvertrag. Von diesen 500 Schiffen konnten 493 vertraglich erfasst werden.

## DEUTSCHLAND

### Neuer Heuertarifvertrag für deutsche Seeleute

Nach äusserst schwierigen Verhandlungen hat die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV neue Heuertarifverträge für die deutsche Seeschifffahrt und Küstenschifffahrt abgeschlossen. Die Verträge sehen eine lineare Erhöhung der Bezüge der Besatzungsmitglieder und Kapitäne um 8% vor. Sie gelten für eine Laufzeit von 12 Monaten. Gleichzeitig wurden Kommissionen der Tarifvertragsparteien gebildet, mit der Aufgabe, im Laufe des Jahres 1973 über Verbesserungen des Manteltarifvertrages sowie über das von der Gewerkschaft ÖTV geforderte Rationalisierungsschutzabkommen für deutsche Seeleute zu verhandeln.

### GdED sichert Arbeitern und Angestellten der Bundesbahn 6% Lohn- erhöhung und DM 40,--

Nach der zweiten Verhandlungsrunde konnten die Tarifgespräche zwischen dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) für die rund 190.000 Arbeiter und Angestellten der DB erfolgreich abgeschlossen werden. Vereinbart wurde eine Erhöhung der Löhne und Gehälter von rund 6% und die Zahlung eines einheitlichen Sockelbetrages in Höhe von DM 40,-- an alle Arbeiter und Angestellten. Die Sozialzuschläge wurden den erhöhten Tarifen angepasst und im Durchschnitt um DM 3,-- pro Kind und Monat erhöht. Ferner erfolgte eine wesentliche Verbesserung der monatlichen Vergütungen für die in Ausbildung stehenden jungen Eisenbahner.

### Höhere Gehälter für deutsches Bodenpersonal der KLM

Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV hat am 10. Januar 1973 für rund 450 deutsche Arbeitnehmer der KLM eine rückwirkende Erhöhung (ab 1. Januar 1973) der Gehälter um 5,5% sowie die Zahlung eines einheitlichen Sockelbetrages von DM 50,-- durchgesetzt. Daraus ergeben sich je nach Gehaltsgruppe Erhöhungen von 7,5 bis 10,5 %. Die vermögenswirksamen Leistungen wurden um DM 13,-- auf monatlich DM 52,-- angehoben. Die Laufzeit der Verträge beträgt 12 Monate.

## GROSSBRITANNIEN

### Neue Tarifvereinbarung für Seeleute bringt grössere Gleichberechtigung

In der britischen Schifffahrt soll eine neue Tarifregelung für Mannschaftsdienstgrade eingeführt werden. Diese Dienstgrade gehören ausschliesslich dem der ITF angeschlossenen Seeleuteverband NUS an. Der wichtigste Aspekt der neuen Vereinbarung besteht in der Abschaffung des Unterschieds zwischen festangestellten Seeleuten und den übrigen Mannschaftsdienstgraden. Beide Gruppen werden künftig als "registrierte" Seeleute betrachtet werden und den gleichen Anspruch auf Arbeit, bevorzugten Schiffstyp, Fahrtgebiet usw. haben. Die Einführung einer einheitlichen Seeleutekategorie hat ferner zur Folge, dass die bisher nicht zur Gruppe der festangestellten Mannschaftsdienstgrade zählenden Seeleute in Zukunft ebenfalls Anspruch auf die Zahlung einer Vergütung haben werden, wenn keine Arbeit vorhanden ist. Diese Vergütung ist für bis zu 15 Wochen pro Jahr zahlbar und stützt sich auf die normale Heuer vom 2. Juli 1972 und den Verdienst des Seemannes auf seinem letzten Schiff. Im nachfolgenden Beispiel ist unter A die während der ersten zwei Wochen der Arbeitslosigkeit zahlbare wöchentliche Vergütung angeführt und unter B die von der dritten Woche an zahlbare Vergütung. (Von der dritten Woche an besteht Anspruch auf staatliche Arbeitslosenunterstützung.)

<u>Monatliche Heuer</u>	A	B
bis zu £79,95	£ 4,80	£ 2,40
bis zu £97,35	£ 9,60	£ 4,80
über £97,35	£12,60	£ 6,30

  

<u>Wöchentliche Heuer</u>	A	B
bis zu £18,48	£ 4,80	£ 2,40
bis zu £22,57 1/2	£ 9,60	£ 4,80
über £22,57 1/2	£12,60	£ 6,30

### Gewerkschaft des Lokpersonals hebt Fahrverweigerung für Hochleistungszüge auf

Die der ITF angeschlossene Britische Gewerkschaft der Lokführer und Heizer (ASLEF) hat sich nunmehr bereiterklärt, Testfahrten auf den neuen Hochleistungszügen der British Rail vorzunehmen, da die Eisenbahnverwaltung ihrerseits den ursprünglichen Forderungen der Gewerkschaft auf Begrenzung der Fahrtgeschwindigkeit auf 165 Std/km während Testfahrten und auf die Bemanning der Loks mit zwei Personen stattgegeben hat. Die Verhandlungen über die beantragten Modifikationen des Führerhauses der Hochleistungslokomotiven dauern an.

## JAPAN

### Warnstreik des Personals der städtischen Verkehrsbetriebe

Am 20. Dezember 1972 führten die Mitglieder der der ITF angeschlossenen Japanischen Föderation der Gewerkschaften des Personals der städtischen Verkehrsbetriebe in 37 Städten, einschliesslich der Hauptstadt Tokio, einen Warnstreik durch. Der Streik wurde in Unterstützung der Forderung ausgerufen, dass die Regierung durch die Gewährung entsprechend hoher Subventionen die finanzielle Haftung für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Verkehrsdienste übernehmen sollte.

## KANADA

### Streik der Wardair-Stewardessen

Die Mitglieder der der ITF angeschlossenen Kanadischen Vereinigung der Flugbegleiter (CALFAA) begannen am 12. Januar einen Streik gegen die kanadische Charterfluggesellschaft Wardair, nachdem die Verhandlungen über einen von der Gewerkschaft gestellten Antrag auf Begrenzung der maximalen täglichen Dienstzeit der Stewardessen ergebnislos ausgelaufen waren. Die Gewerkschaft hat eine planmässige tägliche Höchstdienstzeit von 14 Stunden vorgeschlagen (dies entspricht der Dienstzeit der überwiegenden Mehrzahl des nordamerikanischen Kabinenpersonals), mit der Möglichkeit einer Erhöhung auf maximal 16 Stunden, falls unvorhergesehene Verzögerungen, mechanische Defekte usw. dies erfordern. Die Dienstzeit der Wardair-Stewardessen ist zur Zeit überhaupt nicht beschränkt und das der kanadischen Schlichtungsinstanz unterbreitete Beweismaterial zeigt, dass tägliche Dienstreisen von 23 und 24 Stunden nicht ungewöhnlich sind.

Gegenüber der Forderung der Gewerkschaft erklärte die Wardair, dass sie einer derartig einschränkenden Dienstzeitnorm nicht zustimmen könne, da es ihr unter diesen Umständen nicht möglich sein würde, ihren Flugbetrieb auszudehnen. Sie schlug anstatt eine maximale tägliche Flugdienstzeit von 15 Stunden vor, mit der Möglichkeit einer Erhöhung dieser Norm um weitere 5 Stunden, für einen gegebenenfalls erforderlichen Anflug zum Startort.

Die Stewardessen der Wardair haben ausserdem eine Erhöhung ihrer Gehälter beantragt, die gegenwärtig weit unter denen der Stewardessen anderer kanadischer Fluggesellschaften liegen. Die Gehaltsunterschiede sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich, die der staatlichen Schlichtungsinstanz ebenfalls als Beweismaterial in Unterstützung der Forderungen der CALFAA unterbreitet wurde.

VERGLEICH DER MONATLICHEN GARANTIELÖHNE

Stewardessen mit Aufsichtsfunktion

<u>Dienstzeit</u>	<u>AIR CANADA</u>	<u>WARDAIR</u>	<u>Unterschied in %</u>
bis zu 6 Monaten	\$637,65	\$441,45	44,4 %
nach 6 Monaten	666,25	441,45	50,9
nach 1 Jahr	683,80	456,55	49,8
nach 18 Monaten	702,65	456,55	53,9
nach 2 Jahren	759,85	477,55	59,1
nach 3 Jahren	787,15	492,60	59,8
nach 4 Jahren	812,50	516,65	57,3
nach 5 Jahren	872,30	516,65	68,8
nach 6 Jahren	917,80	516,65	77,6

Stewardessen

<u>Dienstzeit</u>	<u>AIR CANADA</u>	<u>WARDAIR</u>			<u>Unterschied in %</u>
		2.	3. Stewardesse	4.	
bis zu 6 Monaten	\$560,30	\$ 393,50	375,65	363,00	42,4% *)
nach 6 Monaten	590,20	393,50	375,65	363,00	
nach 1 Jahr	607,75	408,50	391,00	378,25	
nach 18 Monaten	626,60	408,50	391,00	378,25	
nach 2 Jahren	672,75	429,55	411,90	399,60	
nach 3 Jahren	702,65	444,55	426,15	414,85	
nach 4 Jahren	731,90	468,55	451,25	439,25	
nach 5 Jahren	765,70	468,55	451,25	439,25	
nach 6 Jahren	798,85	468,55	451,25	439,25	81,9% **)

\*) Unterschied zwischen Air Canada-Stewardesse und 2. Stewardesse der Wardair.

\*\*\*) Unterschied zwischen Air Canada-Stewardesse und 4. Stewardesse der Wardair.

Die CALFAA hat bei der ITF um internationale Solidarität angesucht. Infolgedessen haben die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des amerikanischen Zivilluftfahrtspersonals die Wardair als "schwarz" erklärt und respektieren somit die von der Gewerkschaft aufgestellten Streikposten. Am 16. Januar verweigerte das im Londoner Flughafen Gatwick beschäftigte Bodenpersonal die Abfertigung einer B 707 der Wardair. Das Flugzeug flog mit schnell ausgebildeten Ersatzstewardessen nach Amsterdam weiter, ohne in Gatwick gewartet worden zu sein oder Treibstoff aufgenommen zu haben.

NIEDERLANDE

Neuer Tarifvertrag für Amsterdamer Hafenarbeiter

Die der ITF angeschlossene Niederländische Transportarbeitergewerkschaft (NBV) hat für die im Hafen von Amsterdam beschäftigten Arbeitnehmer eine neue Tarifvereinbarung getroffen, die rückwirkend am 1. Januar 1973 in Kraft tritt und folgende Verbesserungen vorsieht:

- Löhne: Erhöhung der Stundenlöhne um 9% (davon 8% als Entschädigung für den Anstieg der Lebenshaltungskosten während der letzten 12 Monate)

Zusätzliche Erhöhung der Stundenlöhne aller Hafenarbeiterkategorien um fl. 0,30.

- Arbeitszeit: Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 40 Stunden auf 38 Stunden 45 Minuten ab Juli 1973.

- Bezahlter Urlaub: Gewährung eines zusätzlichen bezahlten Urlaubstages im Jahre 1973. Darüberhinaus werden Hafenarbeiter nach Erreichen des 50. Lebensjahres einen weiteren Urlaubstag erhalten; nach Erreichen des 55. Lebensjahres zwei weitere und nach Erreichen des 60. Lebensjahres drei weitere Urlaubstage. Ferner wird es den Hafenarbeitern erstmalig gestattet sein, während der Schulferien (1. Juli bis 15. August) drei zusammenhängende Wochen Urlaub zu beanspruchen.

- Vorzeitiger Rücktritt: Hafenarbeiter, die im Alter von 64 Jahren freiwillig in den Ruhestand treten, erhalten im folgenden Jahr 80% ihres Grundlohnes, einschliesslich aller Zulagen.

- Öffentliche Feiertage: Die Arbeitnehmer werden künftig berechtigt sein, die Arbeit an öffentlichen Feiertagen zu verweigern.

Es folgen einige Beispiele der neuen Tarife:

<u>Kategorie</u>	<u>Stundenlohn</u>	<u>Wochenlohn</u> (einschliesslich Reisegeld und Zulage für unregelmässige Arbeitszeit *) )
Hafenarbeiter (nach 2 Jahren	fl. 7,16	fl. 326,90
Vorarbeiter ( nach 2 Jahren)	7,66	346,90
Gabelstaplerfahrer (mit Befähigungsnachweis nach 1Jahr)	7,30	332,50
Kranführer (nach 18 Monaten)	7,94	358,10
Vize (nach 2 Jahren)	7,62	345,30

---

\*) Reisegeld fl. 29,60  
Zulage für unregelmässige Arbeitszeit fl. 10,90.

KURZNACHRICHTEN

Ein Streik der Piloten der australischen Binnenfluggesellschaften Ansett und Trans-Australia Airlines wurde am 9. Dezember abge-  
sagt, nachdem sich die Arbeitgeber bereiterklärten, die Gehälter  
der Piloten sofort um 16% zu erhöhen und im Frühjahr dieses Jahres  
um weitere 6%.

Auf eine Empfehlung der israelischen Gewerkschafts-Föderation Histadrut hin haben die in den Häfen Israels beschäftigten Arbeiter ein Angebot auf Erhöhung ihrer Löhne um 40% während der nächsten 24 Monate angenommen. Damit endete der von den Hafearbeitern aus-gerufene Bummelstreik.

Die Löhne von 6.000 Angehörigen des in italienischen Flughäfen  
beschäftigten Bodenpersonals sind zufolge einer Anfang Dezember 1972 getroffenen provisorischen Tarifvereinbarung um 20.000 Lire pro Monat erhöht worden

Am 5. und 6. Dezember 1972 veranstalteten 1.800 im Dienste der  
Alitalia und ihrer Tochtergesellschaften stehenden Stewards und  
Stewardessen in Unterstützung ihrer Forderungen auf Abschluss eines neuen Beschäftigungsvertrages einen 48-stündigen Streik.

Am 19. Dezember 1972 gelangte im Hafen von Genua als Protest gegen die Inhaftierung von Opponenten des spanischen Franco-Regimes ein 24-stündiger Boycott gegen spanische Schiffe zur Durchführung.

Die amerikanische Professional Air Traffic Controllers' Organization ist von den zuständigen Behörden als alleiniger Vertreter des ameri-  
kanischen FS-Kontrollpersonals anerkannt worden. Der Präsident der Organisation erklärte, dass damit erstmalig die Möglichkeit bestehe, über einen landesweiten Kollektivvertrag für alle Flugleiter zu verhandeln.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Unter Bezug auf die in der letzten Nummer der ITF-Nachrichten veröffentlichte Mitteilung "Wichtiger neuer Heuertarifvertrag für Singapur Seeleute im Fernostverkehr" (siehe Seiten 171/172) hat uns Kollege Gunnar Karlsson, Vorsitzender des der ITF angeschlossenen Schwedischen Seeleuterverbandes, gebeten klarzustellen, dass der Überstundentarif von der 41. Arbeitsstunde an zahlbar ist. Die in

der Mitteilung angeführte 56-Stunden-Woche bezieht sich auf die maximale wöchentliche Arbeitszeit.

### BERICHTIGUNG

In der auf Seite 171 der letzten Nummer der ITF-Nachrichten veröffentlichte Mitteilung "Neuer Heuertarifvertrag für Besatzungen norwegischer Hochseeschiffe" sollte es heissen, dass nur der Norwegische Seeleuteverband dem genannten Schlichtungsvorschlag zugestimmt hat. Die beiden übrigen Gewerkschaften -- die Vereinigung der Schiffsmaschinisten und die Gewerkschaft der Steuerleute -- verhandeln noch immer mit den Arbeitgebern, und der jünste Stand der Verhandlungen ist wie folgt:

#### Gewerkschaft der Steuerleute

Der Kollektivvertrag der auf norwegischen Hochseeschiffen beschäftigten Steuerleute endete am 31. Oktober 1972. Die Verhandlungen zwischen Gewerkschaft und Arbeitgeber über einen neuen Vertrag wurde am 2. November aufgegeben, und auch die darauffolgenden Schlichtungsverhandlungen führten zu keiner befriedigenden Einigung. Daraufhin kündigte die Gewerkschaft für den 8. Dezember einen Streik an. Die norwegische Regierung erklärte diesen Streik jedoch als gesetzwidrig und verwies den Fall an eine obligatorische Schlichtungsinstanz, die am 24. Januar 1973 ihre Untersuchungen beginnen soll.

#### Vereinigung der Schiffsmaschinisten

Nach Abbruch der Verhandlungen über einen neuen Vertrag kündigte die Gewerkschaft für den 13. Dezember 1972 einen Streik an. Die darauffolgenden Schlichtungsgespräche führten jedoch zu einer provisorischen Einigung, abgesehen von der Forderung, dass der Hauptmaschinist die gleiche Heuer erhalten sollte wie ein Deckoffizier und dass der erste, zweite und dritte Maschinist Anspruch auf den gleichen Heuersatz haben sollten wie der erste, zweite und dritte Steuermann. Diese Forderungen wurden an eine freiwillige Schiedsinstanz weiterverwiesen und die Gewerkschaft hat ihre Streikdrohung zurückgezogen.

PERSONALIEN
-------------

Ilse Barea, die viele Jahre lang als freiberufliche Übersetzerin und Dolmetscherin für die ITF tätig war, ist am 1. Januar 1973 im Alter von 70 Jahren in Wien gestorben. Sie war ferner eine

langjährige Mitarbeiterin der österreichischen Gewerkschafts-zeitschrift "Der Eisenbahner" und bereits in der Ersten Republik eine aktive Funktionärin der österreichischen Arbeiterbewegung. Ihr Spezialgebiet war die Arbeiterbildung. Im Jahre 1934 musste sie nach kurzer illegaler Tätigkeit Österreich verlassen und kam über Umwege nach Spanien, wo sie im Bürgerkrieg auf Seite der republikanischen Streitkräfte stand. In Spanien lernte sie auch den Dichter Arturo Barea kennen, den sie später heiratete. Sie übersetzte seine Werke ins Englische und hat auch selbst eine hervorragende Sozialgeschichte der Stadt Wien verfasst.

D.H. Lamb, bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1968 Stellvertretender Generalsekretär der Britischen Vereinigung der Funk- und Elektriker-offiziere, ist am 6. November 1972 gestorben.

Laurits Thorup, ehemaliger Kassenwart des Dänischen Eisenbahnerverbandes ist am 20. Dezember im Alter von 80 Jahren gestorben. Kollege Thorup war 34 Jahre lang Mitglied der Exekutive seiner Organisation und wurde auf deren Gewerkschaftstag im Jahre 1961 zum Ehrenmitglied benannt.

Arne Hagen, ehemaliger Vizepräsident der Norwegischen Gewerkschaft der Bauarbeiter und bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1966 Generalsekretär der Internationalen Föderation der Bau- und Holzarbeiter, ist am 12. Januar im Alter von 67 Jahren in Oslo gestorben. Kollege Hagen widmete einen grossen Teil seiner gewerkschaftlichen Arbeit dem Aufbau freier Gewerkschaften in den Entwicklungsländern und war ferner ein leidenschaftlicher Kämpfer für die Forderung einer freien Gewerkschaftsbewegung in Ländern wie Spanien, Griechenland und Portugal.

Bruno Frank, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung des ÖTV-Hauptvorstandes und Hauptabteilungsgeschäftsführer der ÖTV, ist aus dem Dienst der ÖTV ausgetreten und zum Direktor des Bereichs Personal und Soziales der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) ernannt worden. Seine Arbeit im ÖTV-Hauptvorstand begann im Mai 1953 mit der Aufgabe, die Abteilung "Wirtschaft und Verkehr" einzurichten. Internationale Erfahrungen gewann Kollege Frank während der 60er Jahre als Sachverständiger für Verkehrswirtschaft, Tarif- und Sozialrecht im Verkehr beim Wirtschafts- und Sozialausschuss der EWG. Im März 1967 wurde er in paritätische Ausschüsse der EWG-Kommission zur Modernisierung der Arbeits- und Sozialbedingungen in der Verkehrswirtschaft berufen. In der ITF war er viele Jahre lang im Sektionsausschuss Strassentransport tätig und ab Juli 1971 Vizevorsitzender dieser Sektion. Die ITF verliert in ihm einen tatkräftigen Mitarbeiter und wünscht ihm allen Erfolg in seinem neuen Amt.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

- Geschäftsführender Ausschuss  
der ITF - London, 1. März 1973
- Europäische Mitglieder des  
ITF- Vorstandes - London, 1. - 3. März 1973
- Technischer Ausschuss der  
Flugingenieure - London, 21. - 22. März 1973
- Konferenz für asiatische  
Seeleute - Singapur, 7. - 9. Mai 1973
- Konferenz der Sektion  
Transportverwandte Berufe  
und Dienste - London, 8. Mai 1973

WEITERE INFORMATIONEN ÜBER DIE  
IN DIESER NUMMER ENTHALTENEN  
NACHRICHTEN SIND AUF ANFRAGE VOM  
SEKRETARIAT ERHÄLTlich.

DISCUSSION ON OECD STUDY ON FLAGS OF CONVENIENCE DEFERRED BY THE  
MARITIME SAFETY COMMITTEE

IMCO's Maritime Safety Committee decided at its 26th Session (30 October - 3 November, 1972) to discuss the OECD Study on Flags of Convenience further at its next session (March, 1973) and to seek additional information on the subject in the meantime. The Committee, as is customary, dealt in the main with reports from its various Sub-Committees and in the course of its deliberations took inter-alia the following decisions:

- to recommend that states which intend to become parties to the new Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (1972) should deposit the relevant instruments at an early date and until then implement the Assembly resolution concerning observance of traffic separation schemes;
- to approve amendments to the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk as proposed by the appropriate Sub-Committee and to approve a model form of a certificate of fitness for the carriage of dangerous chemicals in bulk;
- to approve the Recommendation on Safe Access to and Working in Large Tanks and the Recommendation on Safe Access to and Working in Large Cargo Holds of Bulk Carriers as proposed by the appropriate Sub-Committee;
- to approve the inclusion in the International Maritime Dangerous Goods Code of a new sub-section on Portable Tanks and a new section on the Carriage of Dangerous Goods on ro-ro ships as proposed by the appropriate Sub-Committee;
- to approve for submission to the Assembly a revised Recommendation on Fire Safety Requirements for Construction and Equipment of New Tankers (including combination carriers);
- to endorse the terms of reference for the Panel of Experts on Maritime Satellites, stressing the importance of the work of the Panel and that operational requirements for maritime satellites should include the transmission of navigational warnings;
- to instruct the Sub-Committee on Safety of Navigation to examine the question of a common language for navigational purposes;
- to instruct the Sub-Committee on Radiocommunications to consider the question of self-supporting lifeboat antennae.

IMCO's SAFETY OF LIFE AT SEA EXPERTS RECOGNIZE VALUE OF RETRO-REFLECTORIZATION

An important contribution towards the furtherance of safety of life at sea was made at the 6th Session of IMCO's Sub-Committee on Life-Saving Appliances (London, 8-12 January) when the Sub-Committee decided to recommend its principal body, the Maritime Safety Committee, to advise Contracting Governments to encourage owners of all vessels under their flags to fit retro-reflective tapes on life-saving appliances as an additional aid to search and rescue operations. The Administrations and Organizations concerned were also recommended to report to IMCO on their experience with regard to the use of such material in order to facilitate the elaboration of any further directions by IMCO on the subject as may be required, for example with regard to the long-term durability of the material. Guidelines concerning the application of retro-reflective tapes to life-saving appliances were also proposed, largely based on existing regulations in a number of countries and incorporating a recommendation that the specifications for such material laid down by the United States Government (LS-300-A of January 1970) should be used until further notice. The ITF and the government of Finland had produced discussion papers on the subject and the ITF representative acted as spokesman for the Drafting Group which was responsible for the Draft Recommendation. The advantages of retro-reflectorization were highlighted not so long ago in an article in the ITF Journal (Vol. 32 No. 1, pp. 15-17).

The Sub-Committee, which was faced with an exceptionally voluminous agenda, also discussed in more or less detail the following items: ratio of lifeboats and liferafts on cargo ships; location, accessibility, arrangement and disposition of survival craft in large ships; man overboard rescue boats; equipment in survival craft (including retro-reflective tapes); survival craft in tankers, gas carriers, chemical tankers and combination carriers; marking of life-saving appliances; pilot ladders and mechanical pilot-hoists; life-saving appliances in new tankers and combination carriers; and safety requirements for special purpose ships.

In the course of its deliberations on the various agenda items the Sub-Committee concluded among other things that in dry cargo ships lifeboats could be substituted by a combination of liferafts and a rescue boat, provided that the arrangement was to the satisfaction of the administration concerned; that for the time being the period of twelve months between surveys of inflatable liferafts should not be extended; that members should be invited to submit recommendations concerning location, installation, maintenance and testing of emergency position-indicating radio beacons (EPIRBS) for future consideration; that Regulations 20, 21 and 22 of Chapter III of SOLAS (marking of life-saving appliances) need not be amended; that the existing provisions concerning pilot ladders in Regulation 17 of Chapter V of SOLAS be enlarged to include more detailed requirements as regards construction, operation and access; that only general provisions be included in

the aforesaid regulations with regard to pilot hoists and that performance standards be prepared in respect of such hoists; that Regulation 36 (c), Chapter III of SOLAS should be amended inter alia to the effect that lifeboats and liferafts for which approved launching devices are required be positioned as close to accommodation and service spaces as possible on new tankers and combination carriers; that the publication of the list of servicing stations for inflatable liferafts be ceased in view of the problems inherent in the keeping of the publication up to date.

One important feature of this session of the Sub-Committee was the realization by the overwhelming majority of participants that the nature of some ideas put forward during the discussion of the items of business raised the question of whether serious consideration should not be given to a full-scale revision of Chapter III of SOLAS along completely different lines than hitherto. As a result and after considerable discussion the Sub-Committee, in the interest of maintaining consistency between the various provisions of Chapter III, came to the conclusion that a new philosophy must be introduced into these regulations and decided to recommend that the Maritime Safety Committee should approve a general revision of Chapter III, to instruct the Sub-Committee to give the matter a high priority and to establish a permanent working group with the task of preparing concrete proposals. The ITF intends to participate in the work of such a working group as and when it is established.

An interesting feature of this session of the Sub-Committee was the showing of a film by the Federal Republic of Germany on the subject of an impressive new type of self-bailing lifeboat which it intended to make compulsory for German-registered ships under certain conditions. The German delegation also supplied information concerning a twin-tube lifeboat, which could be launched fully manned and equipped in a very short time and which it had already prescribed for German fishing vessels.

Captain A. Aspelin of Finland chaired the meeting. The ITF was represented by A. Selander (ITF Secretariat) and Captain E. Udby-Hansen (Danish Masters' Association - an ITF affiliate) attended as part of the Danish delegation.