

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. 8

August 1973

INHALT

Seite

Neues aus der ITF

- Protestaktion gegen französische Kernwaffentests 85
ITF beanstandet liberische Untersuchung eines
Schiffszusammenstosses 85
Mozambique: IBFG brandmarkt Massaker und fordert
Untersuchung 86

Transport und Verkehr

- Deutschland: ÖTV fordert erneut Sozialbindung staatlicher
Subventionen für Reeder 86
Großbritannien: Eisenbahnverwaltung veröffentlicht
Zukunftspläne 87
Island und Norwegen: Einigung über Fischereigrenzen 87
Schweden: Schiffsmaschinisten fordern bessere Sicher-
heitsvorschriften 88

Gewerkschaften

- Konsultationen zwischen IBFG und WVA 88
Uruguay: Streikrecht entzogen 89

Aus der Welt der Arbeit

- Belgien: Neue Urlaubsregelung für Seeleute 89
Belgien: Neuer Tarifvertrag für Binnenschiffer 90
Ghana: Arbeitskonflikt der Schiffsoffiziere 91
Britische Tarifbehörde genehmigt zusätzlichen Urlaub
für Seeleute 91
Luxemburg: Massenkundgebung des Personals der öffent-
lichen Dienste 91
Malta: Berufliche Renten für Hafendarbeiter 91
U.S.A.: Transportarbeiterverband bestreikt KLM 92
Neuer Tarifvertrag für Eastern Airlines-Stewardessen 92

Kurznachrichten 93

Personalien 93

Bevorstehende Tagungen 94

Anhang: IAO nimmt Übereinkommen und Empfehlung über
Neue Umschlagsmethoden in der Hafenwirtschaft an

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES

Protestaktionen gegen französische Kernwaffentests

Unsere Mitgliedsverbände haben auf die vom ITF-Vorstand gemachte Empfehlung, dass als Protest gegen die französischen Kernwaffentests im Südpazifik geeignete Massnahmen ergriffen werden sollten, prompt und entschlossen reagiert. Bis jetzt haben uns angeschlossene Gewerkschaften aus folgenden Ländern mitgeteilt, dass sie in Weiterverfolgung der genannten Empfehlung entweder konkrete Boykottmassnahmen gegen französische Transporte und Dieste ergriffen oder Protestkundgebungen organisiert und Proteste an die diplomatischen Vertretungen Frankreichs in ihren Ländern gerichtet haben: Australien, Belgien, Fidschi-Inseln, Frankreich, Ghana, Großbritannien, Irland, Israel, Japan, Kanada, Niederlande, Neuseeland, Nigerien, Österreich, Schweden, Schweiz, Türkei und USA.

ITF beanstandet liberische Untersuchung eines Schiffszusammenstosses

Der Generalsekretär der ITF hat in einem Schreiben an den britischen Minister für Luftfahrt und Schifffahrt beantragt, dass ein britischer Gerichtshof mit der Untersuchung des Zusammenstosses zwischen dem liberischen Tanker 'TIEN CHEE' und dem britischen Frachter 'ROYSTON GRANGE' im Rio de la Plata beauftragt werden sollte, da die ITF zahlreiche Aspekte der von einer liberischen Kommission vorgenommenen Untersuchung dieses Unfalls als äusserst unbefriedigend betrachtet, und zwar u.a.: i) dass die liberische Kommission nicht rechtssprechungsfähig war; ii) dass die Untersuchung 'in camera' erfolgte und iii) dass die Hinterbliebenen der in diesem Unglück getöteten Personen, soweit uns bekannt ist, nicht beraten oder hinzugezogen wurden. Im allgemeinen betrachtet die ITF den Bericht der liberischen Untersuchungskommission als oberflächlich, undzulänglich und nicht überzeugend.

Die ITF hat im genannten Bericht mehrere Widersprüche inbezug auf a) den Tiefgang des Schiffes zu verschiedenen Zeitpunkten seiner Fahrt; b) das an Bord befindliche Frachtvolumen; c) die Befragung überlebender Besatzungsmitglieder; d) die Bemanning des Schiffes mit ordnungsgemäß befähigten Offizieren und e) den von der Kommission gemachten Vorschlag entdeckt, dass der IMCO empfohlen werden sollte, die Reeder, Schiffsmakler und Charterfirmen durch geeignete Anordnungen davon abzuhalten, kommerziellen Druck im Zusammenhang mit der Einhaltung von Lieferterminen auf Kapitäne auszuüben, da eine solche Handlungsweise die Sicherheit der Schifffahrt beeinträchtigen könnte.

In seinem Schreiben an den oben genannten britischen Minister stellt der Generalsekretär abschliessend fest, daß die zuständigen liberischen Behörden noch Vieles richtigstellen müssten, bevor sie mit Recht behaupten könnten, daß die Besatzung liberischer Schiffe die diesbezüglichen internationalen Normen erfüllt, daß alle international geltenden Sicherheitsvorschriften voll erfüllt werden und daß die liberische Handelsflotte von fähigen und sachkundigen Personen ordnungsgemäss und verantwortungsbewusst verwaltet wird.

MOZAMBIQUE

IBFG brandmarkt Massaker in Mozambique und fordert Untersuchung

Der Generalsekretär des IBFG hat in einem Telegramm an die Vereinten Nationen anlässlich des Massakers in Mozambique folgendes erklärt: "Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften gibt seinem grossen Entsetzen und seiner Abscheu über die brutale Ermordung von über 400 Menschen — darunter Frauen und Kinder — in Wiriyamu und anderen Ortschaften in Mozambique durch portugiesische Streitkräfte Ausdruck. Der IBFG hat die Weltöffentlichkeit wiederholt auf die schreienden Ungerechtigkeiten aufmerksam gemacht, denen die afrikanischen Einwohner portugiesischer Kolonialgebiete ausgesetzt sind. Der IBFG verurteilt vorbehaltlos die grausame Ermordung unschuldiger Menschen und wiederholt seine Forderung nach uneingeschränkter Unabhängigkeit für die genannten Kolonialgebiete und nach Gewährung voller Menschenrechte für deren Bevölkerung. Der IBFG ersucht um eine sofortige und gründliche Untersuchung der Massenmorde, über die berichtet wurde, und fordert, daß auf die portugiesische Regierung der grösstmögliche Druck ausgeübt wird, damit sie sich an die Entschliessungen der Vereinten Nationen hält."

TRANSPORT UND VERKEHR

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

ÖTV fordert erneut Sozialbindung staatlicher Subventionen für Reeder

Heinrich Rake, Geschäftsführer der ÖTV-Abteilung Seeschifffahrt, hat die vom Bundesverkehrsminister vor dem Seeverkehrsbeirat gemachte Ankündigung begrüsst, daß Schiffsneubauten künftig nicht mehr wie bisher für zwei Jahre in Bareboatcharter unter billige Flaggen gestellt werden können. Die ÖTV hat wiederholt gefordert, daß das Ausflaggen von Schiffsneubauten den Verlust staatlicher Förderungsmittel zur Folge haben sollte.

Zu den vom Bundesverkehrsminister angekündigten umfangreichen Hilfen für deutsche Reedereien erklärte Rake: Die Gewerkschaft ÖTV sperrt sich nicht gegen Schiffbauhilfen und Steuerbegünstigungen für Reedereien, weil dadurch letztlich auch die Arbeitsplätze der deutschen Seeleute gesichert werden. Sie hält es jedoch nicht für richtig, daß die Bundesregierung bei der Gewährung derartiger Subventionen keinen Unterschied zwischen Reedern macht, die ihren sozialen Verpflichtungen gegenüber den Seeleuten nachkommen und solchen, die sich weigern, Tarifverträge abzuschliessen oder die für deutsche Schiffe geltenden gesetzlichen Mindestnormen durch Ausflagen unterlaufen. Aus diesem Grunde fordert die Gewerkschaft ÖTV erneut, daß staatliche Hilfen für Reedereien von sozialen Auflagen abhängen sollten und daß insbesondere denjenigen Reedern, die einen Teil ihrer Flotte ausgeflaggt haben, keine öffentliche Förderung mehr gewährt werden sollte.

GROSSBRITANNIEN

Verwaltung der British Rail veröffentlicht ihre Zukunftspläne

Ein von der Verwaltung der Britischen Eisenbahnen (British Rail) vor kurzem veröffentlichtes Programm sieht folgendes vor:

- a) Beibehaltung 'praktisch' des gesamten gegenwärtigen Streckennetzes (insgesamt 11.500 Meilen Strecke);
- b) eine Steigerung der gefahrenen Fahrgastmeilen von 18.700 Millionen auf 24.500 Millionen durch a) Ausbau der Inter-City/Schnellverkehrsstrecken, b) die Einführung neuer Dieselschnellzüge und c) die Einführung neuer Zugtypen (Advanced Passenger Train). Zwecks Deckung der Kosten dieser Verbesserungen ist eine Verdoppelung der Investitionen auf etwa £200 Millionen pro Jahr vorgesehen;
- c) Reduzierung des Personalbestandes (durch Nichtersetzung normaler Austritte / etwa 2% pro Jahr) um insgesamt 40.000 Arbeitnehmer in der Zeit bis zum Jahre 1981.

Die britischen Gewerkschaften der Eisenbahner haben das genannte Programm mit Vorbehalten willkommen geheißen und sie begrüßen die Anerkennung der Tatsache, daß die Probleme der Eisenbahnen nicht durch eine weitere Verstümmelung der Dienste und Fahrpläne erzielt werden kann. Die Spitzenfunktionäre der Eisenbahner haben den Wunsch geäußert, diese Frage mit dem Verkehrsminister näher zu erörtern, um ausfindig zu machen, ob die Regierung die Absicht hat, in dem von der Eisenbahnverwaltung veröffentlichten Plan wesentliche Änderungen vorzunehmen. Der Eisenbahnerverband NUR hat zuhanden des Verkehrsministers ein eignes Programm für die Zukunft der Britischen Eisenbahnen erstellt.

ISLAND

Island und Norwegen einigen sich über Fischereigrenzen

Die isländische und die norwegische Regierung haben sich über die Fischereirechte norwegischer Fischereifahrzeuge innerhalb der von Island festgesetzten 50-Meilen-Grenze geeinigt. Gemäss

der zwischen den beiden Ländern getroffenen Vereinbarung ist es 45 norwegischen Fischereifahrzeugen gestattet (soweit diese Fahrzeug nicht länger sind als 40m), in den Gewässern zwischen der früheren 12-Meilen-Grenze und der jetzigen 50-Meilen-Grenze zu fischen. Die norwegische Regierung wird bei den zuständigen isländischen Instanzen um Fanggenehmigungen für die genannten 45 Schiffe ansuchen. Die Grösse des Fangs untersteht keinerlei Einschränkungen, aber die norwegische Regierung wird in Zeitabständen von 6 Monaten hierüber Bericht erstatten.

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat eine Wiederaufnahme der Verhandlungen mit Island vorgeschlagen, in der Hoffnung, daß es sich als möglich erweisen wird, zu einem ähnlichen Kompromiß über das Fischen innerhalb der isländischen 50-Meilen-Grenze zu gelangen.

SCHWEDEN

Schiffsmaschinisten fordern bessere Sicherheitsvorschriften

Die der ITF angeschlossene schwedische Gewerkschaft der Schiffsmaschinisten hat auf ihrem Kongreß im Mai dieses Jahres eine Entschliessung angenommen, in der eine Erweiterung des Mandats einer Expertenkommission gefordert wird, die sich zur Zeit mit der Untersuchung der für Industriearbeiter geltenden Sicherheits- und Arbeitsschutzbestimmungen befasst. In der Entschliessung wird ferner darauf verwiesen, daß die Arbeit an Bord von Schiffen ernste Gesundheits- und Sicherheitsrisiken in sich birgt, insbesondere aufgrund der körperlichen und geistigen Anforderungen und im Hinblick darauf, daß die Seeleute praktisch 24 Stunden pro Tag an ihrem Arbeitsplatz oder in unmittelbarer Nähe dessen verbringen.

Bei einer Untersuchung der diversen Aspekte der Sicherheit an Bord sollte nicht nur die technische Sicherheit des Schiffes ausschlaggebend sein, sondern auch Umweltfaktoren wie z.B. Lärm, Klima, Erschütterungen, Beschaffenheit der Unterkunft, Qualität der Verpflegung usw. Diese sozialen Aspekte und Umweltfaktoren müssen daher von den Kontrollbeamten des Sicherheitsdienste im gleichen Masse untersucht werden wie der technische Zustand des Schiffes.

GEWERKSCHAFTEN

INTERNATIONALES

Konsultationen zwischen IBFG und WVA

Die Möglichkeit einer engeren Zusammenarbeit in einer Reihe wichtiger Bereiche der internationalen Gewerkschaftsaktion

wurde am 19. Juni 1973 auf einer gemeinsamen Sitzung von Vertretern der Vorstände des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften und des Weltverbandes der Arbeitnehmer in Genf besprochen. Der Meinungsaustausch umfasste ein sehr weites Gebiet, u.a. die Gewerkschaftsentwicklung in Afrika, Asien, Europa und Lateinamerika; die Lage bei der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), sowie Aktionen in Fragen der multinationalen Unternehmen. Den Vorsitz führten nacheinander Donald MacDonald, Präsident des IBFG, und Maurice Bouladoux, der Präsident des WVA. Dies war die zweite Sitzung der beiden Organisationen auf Vorstandsebene. Es wurde vereinbart, Anfang 1974 zu einem weiteren Gespräch zusammenzutreten.

URUGUAY

Streikrecht entzogen

Nachdem Präsident Bordaberry von Uruguay mit Hilfe der Militärs einen erfolgreichen Staatsstreich unternommen und das demokratisch gewählte Parlament des Landes aufgelöst hatte, riefen die Gewerkschaften zu einem landesweiten Proteststreik auf. Daraufhin entzog der Präsident den Arbeitern das Streikrecht und bevollmächtigte die Arbeitgeber, streikende Arbeiter oder solche die 'nach Vorschrift' arbeiten zu entlassen.

AUS DER WELT DER ARBEIT

BELGIEN

Neue Urlaubsregelung für Seeleute

Ein vor kurzem in Belgien veröffentlichtes Sozialprogramm für Seeleute sieht, zusätzlich zu beachtlichen Erhöhungen des Freizeitanspruchs für Arbeit an Wochenenden, folgende Verbesserungen des Jahresurlaubs vor. Für höhere Offiziersdienstgrade (1., 2., 3. und 4. Deckoffizier; 1., 2. und 3. Ingenieur und 1. und 2. Maschinist) beträgt der Jahresurlaubsanspruch maximal 28 Tage (nach 320 oder mehr Arbeitstagen): für niedrigere Offiziersdienstgrade (4. und 5. Deckoffizier, Offizierskadetten, Techniker) 25 Tage und für Mannschaftsdienstgrade 22 Tage. Das jeweilige Urlaubsgeld beläuft sich auf 15,34%, 14,34% bzw. 13,34% des Bruttoverdienstes vom Vorjahre. Für die Besatzungen von Tankschiffen und Massengüterschiffen besteht ein zusätzlicher Anspruch in Höhe von 1 Urlaubstag für jeweils 30 Tage, die ausserhalb Belgiens verbracht werden.

Neuer Tarifvertrag für Binnenschiffer

Die der ITF angeschlossene Transportarbeitergewerkschaft hat für ihre in der belgischen Binnenschifffahrt und in der Rhein-Schifffahrt beschäftigten Mitglieder einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der vom 31. März 1973 bis 28. Februar 1974 läuft und folgende Verbesserungen vorsieht:

Erhöhung der Ecklöhne aller männlichen Arbeitnehmer um bfr 500 pro Monat;

Die Ecklöhne der Frauen und Schiffsjungen wurden um bfr 400 pro Monat erhöht

Zahlung einer Jahresende-Prämie in Höhe von 40% des durchschnittlichen Monatsgehaltes (einschliesslich Zulagen) nach Vollendung des ersten Beschäftigungsjahres. In der Zeit bis Ende 1976 soll der volle 13. Monatslohn eingeführt werden.

Zahlung einer RADARdienst-Zulage in Höhe von bfr 300 pro Monat

Es folgen einige Beispiele der neuen Heuern:

| | belgische Binnen- fahrt | Rhein- schiff- fahrt | Tank- schiff- fahrt |
|------------------------------------|--|----------------------------|---------------------------|
| Schiffsführer | von *) | bfr.11.698 | bfr.12.044 |
| | bis *) | " 15.734 | " 15.734 |
| Steuerleute | alle Klassen | mit Patent | ohne Patent |
| Schiffe bis zu 1000 Brt | | bfr 11.698 | bfr 11.352 |
| " über 1000 BRT | | " 11.929 | " 11.468 |
| Bootsleute | | | |
| Schiffe bis zu 500 BRT | bfr 8.354 | bfr 9.161 | bfr 9.623 |
| " von 500 - 750 " | " 9.738 | " 9.738 | " 9.738 |
| " " 750 - 1000 " | " 10.084 | " 10.084 | " 10.084 |
| " über 1000 BRT | " 10.315 | " 10.315 | " 10.315 |
| Schiffsjungen (nach 12 Monaten) | | | |
| von *) | bfr 7.906 | " 8.943 | " 8.943 |
| bis *) | " 8.943 | " 8.943 | " 8.943 |
| Frauen | bfr 8.598 oder der jeweilige Tarif für die in Frage kommende Funktion, was immer der höhere Betrag ist | | |

*) je nach der Grösse des Schiffes

GHANA

Arbeitskonflikt der Schiffsoffiziere

Die der ITF angeschlossene Ghana Merchant Navy Officers' Association steht in einem Arbeitskonflikt mit der Reederei Black Star Line über Forderungen auf bessere Heuern und geregelte Arbeitsbedingungen. Die genannte Organisation bemüht sich seit Jahren um den Abschluss eines Kollektivvertrages für ihre im Dienste der Black Star Line stehenden Mitglieder. Alle ihre Bemühungen waren bis jetzt erfolglos. In Anbetracht dessen kündigte die Gewerkschaft auf den 11. Juni einen Streik an, obwohl Arbeitsniederlegungen in Ghana gesetzwidrig sind. Daraufhin schritt das Verkehrsministerium ein und forderte beide Seiten auf, unverzüglich in Verhandlungen einzutreten, um binnen 28 Tagen eine beiderseits tragbare Einigung herbeizuführen.

GROSSBRITANNIEN

Staatliche Tarifbehörde genehmigt zusätzlichen Urlaub für Seeleute

Nachdem die Vereinigung der britischen Reeder und Vertreter des Britischen Seeleuteverbandes bei der staatlichen Tarifbehörde vorstellig geworden waren, gewährte diese den Seeleuten 2 zusätzlich Tage Urlaub. Damit sind insgesamt 6 der zwischen den Tarifpartnern vereinbarten 8 zusätzlichen Urlaubstage pro Jahr genehmigt worden. Der gesamte Jahresurlaub der Seeleute beträgt nunmehr 54 Tage.

LUXEMBURG

Massenkundgebung des Personals der öffentlichen Dienste

Am 27. Juni fand in Luxemburg eine Massenkundgebung des Personals der öffentlichen Dienste als Protest gegen die behördliche Verzögerung einer seit einiger Zeit fälligen Revision der Gehaltsstruktur statt. Die Demonstranten forderten, daß der Minister für öffentliche Arbeiten von der Regierung bevollmächtigt werden sollte, mit den zuständigen Gewerkschaften unverzüglich konstruktive Verhandlungen aufzunehmen. Unter den zuständigen Gewerkschaften befindet sich die der ITF angeschlossene Luxemburgische Eisenbahnerföderation.

MALTA

Berufliche Rente und weitere Verbesserungen für Hafendarbeiter

Mit Wirkung vom 1. März 1973 werden maltesische Hafendarbeiter, die nach Erreichen ihres 63. Lebensjahres in den Ruhestand treten, eine berufliche Rente in Höhe von £5 pro Woche erhalten. Der gleiche Anspruch besteht für Arbeitnehmer, die während der letzten 12 Monate in den Ruhestand getreten sind. Ältere im Ruhestand befindliche Hafendarbeiter erhalten eine Rente, deren Höhe sich auf die Zahl der abgeleiteten Dienstjahre stützt. Die Renten werden in der gleichen Weise dynamisch erhöht, wie die staatlichen Altersrenten. Nächstes Jahr wird das Ruhestandsalter auf 62 Jahre reduziert und im folgenden Jahr auf 61 Jahre.

Weitere rückwirkend vom 1. März dieses Jahres in Kraft tretende Verbesserungen sind: Zahlung einer Teuerungszulage in Höhe von 75 Cent pro Woche; Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit von 50 auf 44 Stunden.

U.S.A.

Amerikanischer Transportarbeiterverband (TWU) bestreikt KLM

Infolge des ergebnislosen Ausgangs der Verhandlungen zwischen dem der ITF angeschlossenen Amerikanischen Transportarbeiterverband (TWU) und der Luftfahrtsgesellschaft KLM über einen neuen Beschäftigungsvertrag für das im Kennedy International Airport in New York beschäftigte KLM-Bodenpersonal hat der TWU am 1. Juli 1973 einen unbefristeten Streik ausgerufen und die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals ersucht, seinen Kampf gegen die KLM mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln zu unterstützen. Die diesbezüglichen Solidaritätsaktionen werden von der ITF koordiniert. Angeschlossene Verbände in den U.S.A. und Schweden haben bereits Unterstützungsmassnahmen ergriffen.

Neuer Tarifvertrag für Eastern Airlines-Stewardessen

Nachdem die im Dienste der amerikanischen Luftfahrtsgesellschaft Eastern Airlines Stewardessen im April dieses Jahres einen Streik in Unterstützung ihrer Lohnforderungen durchgeführt hatten, erklärte sich das Unternehmen zu weiteren Verhandlungen bereit, die nunmehr zum Abschluss eines neuen Tarifvertrages (durch die Airline Stewards' and Stewardesses' Association, die der ITF über den Amerikanischen Transportarbeiterverband (TWU) angeschlossenen ist) geführt haben, der folgende Verbesserungen vorsieht:

Gehälter: die neue Gehaltsskala beginnt mit \$525 pro Monat (nach einer Einarbeitungsperiode von 6 Monaten) und endet mit \$781 pro Monat im neuen Beschäftigungsjahr. Ab 1. Juli 1974 ist für Arbeit über 65 Stunden pro Monat eine Leistungsprämie zahlbar, deren Höhe je nach dem Dienstalter von \$9,20 bis \$13,83 pro Monat variiert.

Mindestfreizeit am Heimatort: 12 Stunden

Spesen: auf 70 Cent pro Stunde erhöht (wobei jedoch Reise- und Hotelkosten vom Arbeitgeber gedeckt werden.)

Bezahlter Krankenurlaub: viereinhalb Stunden pro Monat. Der Krankenurlaubsanspruch ist akkumulativ bis zu maximal 400 Stunden.

Jahresurlaub erhöht auf: 21 Tage nach 5 Dienstjahren; 30 Tage nach 15 Dienstjahren und 35 Tage nach 20 Jahren.

Die Kosten der Lebensversicherung werden vom Arbeitgeber gedeckt. Desgleichen die Versicherung für ärztliche und zahnärztliche Behandlung. Das Rücktrittsalter wurde von 65 auf 62 Jahre herabgesetzt, und zwar ohne Verlust irgendwelcher Rechte und Ansprüche.

KURZNACHRICHTEN

Ein neues, Ende Mai dieses Jahres verabschiedetes dänisches Schiffahrtsgesetz räumt den Seeleuten erstmalig das Recht auf eine freie Heimreise auf einem dänischen Schiff nach 6 Monaten Seedienst ein. Dies war eine der Hauptforderungen der dänischen Seeleutegewerkschaften.

Das neue Gesetz der Deutschen Demokratischen Republik gegen Luftpiraterie sieht Gefängnisstrafen von 3 Jahren bis lebenslänglich für schuldig befundene Flugzeugentführer vor. Eine Verurteilung zu lebenslänglichem Gefängnis erfolgt, wenn durch den Entführungsanschlag unschuldige Menschen ihr Leben verlieren (ganz gleich ob durch bewusste oder indirekte Handlungen) oder wenn das Leben einer grösseren Anzahl von Menschen ernstlich gefährdet wurde.

Der Streik der Fluglotsen der Bundesrepublik Deutschland dauert an und verursacht weiterhin ernste Störungen des Binnen- und Auslandsflugverkehrs. Die durch den Streik bis jetzt verursachten finanziellen Verluste werden auf 100 Millionen DM eingeschätzt.

Ein Streik der Hafearbeiter von Bombay endete am 11. Juli nachdem sich die Arbeitgeber bereit erklärt hatten, bestimmte von den Gewerkschaften geforderte Bargeldprämien zu zahlen.

Ein dreitägiger Streik der Hafearbeiter von Lagos endete am 3. Juli nachdem sich die Tarifpartner über die Besetzung freier Arbeitsplätze und die Zahlung bestimmter Zulagen geeinigt hatten.

Die schwedische Regierung beabsichtigt, ein Gesetz zu erlassen, gemäß dem Straßengütertransporte über Entfernungen von mehr als 150 - 180 Meilen verboten werden würden, falls alternative Eisenbahnverbindungen zur Verfügung stehen.

PERSÖNLICHES

O. Afinsen, Vorsitzender der Norwegischen Eisenbahnergewerkschaft, feiert am 13. August seinen 60. Geburtstag.

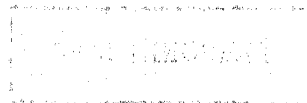
Unto Keijonen und Sulo Koskele sind zum Vorsitzenden bzw. zum Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Finnischen Eisenbahnverbandes gewählt worden. Der bisherige Vorsitzende, Onni Koski, ist infolge des Erreichens seines 60. Lebensjahres in den Ruhestand getreten.

Karl Kirchner, Stellvertretender Obmann der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, feierte am 29. Juni seinen 60. Geburtstag. Am gleichen Tage war Ludwig Rosenberg, der frühere Vorsitzende des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB), 70 Jahre alt.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Geschäftsführender Ausschuss der ITF London, 24. Aug 1973
Technischer Ausschuss der Flugingenieure " 25/26. Okt 1973

WEITERE INFORMATIONEN ÜBER DIE
IN DIESER NUMMER ENTHALTENEN
MITTEILUNGEN SIND VOM SEKRETA-
RIAT AUF ANFRAGE ERHÄLTlich!



ERFOLG DER HAFENARBEITER BEI DER I.A.O.

Anlässlich der Internationalen Arbeitskonferenz der IAO vom 6. - 28. Juni 1973 in Genf wurde ein Uebereinkommen sowie eine ihm beigeordnete Empfehlung über die sozialpolitischen Auswirkungen der Einführung neuer Güterumschlagsmethoden gutgeheissen.

Diese Urkunden, offiziell als Uebereinkommen über Hafendarbeit 1973 bzw. Empfehlung über Hafendarbeit 1973 bezeichnet, sind Ergebnisse unablässiger, hartnäckiger Bemühungen der Hafendarbeitersektion der ITF im Laufe der letzten Jahre um eine internationale Erfassung der Grundsätze und berufüblichen Regelungen, die auf weltweiter Ebene im Hinblick auf wirksamen Schutz der Interessen der Hafendarbeiter vor nachteiligen Auswirkungen der Einführung technischer Neuerungen, vor allem des Containerverkehrs und der dadurch bedingten radikalen Umwälzungen in den Bereichen der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Hafendarbeiter, Anwendung finden sollen.

Das Uebereinkommen, in dem die richtungweisenden Grundzüge der auf internationaler Ebene ins Auge gefassten Regelung enthalten sind, findet auf alle im Sinne der jeweiligen innerstaatlichen Gesetzgebung bzw. Praxis als Hafendarbeiter geltende Beschäftigte Anwendung. Artikel 1 sieht ferner vor, dass die zuständigen Organisationen der Arbeitgeber und Gewerkschaften der Hafendarbeiter bei der Festsetzung bzw. Abänderung derartiger berufspolitischer Begriffsbildungen auf innerstaatlicher Ebene zu Rate gezogen werden müssen, wobei gleichzeitig neuen Güterumschlagsverfahren und deren Auswirkungen Rechnung zu tragen ist. Vonseiten der ITF wird dieser obligatorischen Einschaltung der Tarifpartner vor allem unter Berücksichtigung der zahlreichen, sehr ernstzunehmenden Auseinandersetzungen grosse Bedeutung beigegeben, zu denen es in einer Reihe von Ländern gekommen ist, sobald von staatlicher oder Arbeitgeberseite der Versuch unternommen wurde, den Hafendarbeitern traditionell ihnen zustehende Arbeiten vorzuenthalten.

Ferner enthält das Uebereinkommen eine Bestimmung, derzufolge im Rahmen der innerstaatlichen arbeitspolitischen Regelungen alle der Einführung ständiger bzw. geregelter Beschäftigungsverhältnisse aller Arbeitnehmer der Hafendarwirtschaft dienlichen Massnahmen zu fördern sind und alle Hafendarbeiter grundsätzlich Anspruch auf garantierte Mindestdauer der Beschäftigung bzw. Mindesteinkommen haben müssten. Im Hinblick auf diese Zielsetzung sind Register für Hafendarbeiter einzurichten, wobei die darin eingetragenen Hafendarbeiter bei Zuweisung von Arbeit im Rahmen der Hafendarwirtschaft bevorzugt behandelt werden müssen. Die Zahl der jeweils im Register eingetragenen Arbeitnehmer soll zwar in gewissen Zeitabständen einer Prüfung unterzogen werden, doch ist vorgesehen, dass ein evtl. Abbau von verfügbaren Arbeitskräften Hand in Hand mit Massnahmen gehen müsse, mit deren Hilfe nachteilige Auswirkungen auf die Arbeitnehmer der Hafendarwirtschaft vermieden oder auf ein Mindestmass beschränkt werden können.

Bestandteil des Beschlusses der IAO vom 28. Juni 1973, der die Einführung eines internationalen Uebereinkommens und einer Empfehlung über die sozialpolitischen Auswirkungen der Einführung neuer Güterumschlagsmethoden gutgeheissen hat.

Um die sozialpolitischen Vorteile der Einführung neuer Güterumschlagsmethoden zu gewährleisten, wird im Sinne des Übereinkommens von den Regierungen verlangt, dass sie alle geeigneten Massnahmen zur Förderung der Zusammenarbeit von Arbeitgebern und Gewerkschaften im Hinblick auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hafenvirtschaft treffen bzw. fördern. Dabei wird den zuständigen Stellen nahegelegt, sich gegebenenfalls aktiv an dieser ins Auge gefassten Zusammenarbeit der Tarifpartner zu beteiligen.

Ferner wird den Regierungen zur Pflicht gemacht, dafür zu sorgen, dass alle einschlägigen Sicherheits-, Gesundheits- und sozialpolitischen Vorschriften sowie gesetzliche Regelungen, die sich auf die berufliche Aus- und Fortbildung beziehen, auf die Hafnarbeiter Anwendung finden.

Zweck der Empfehlung ist es, ins einzelne gehende Richtlinien für die Durchführung der im Übereinkommen verankerten Grundsätze und davon abgeleiteten Bestimmungen festzulegen. So wird z.B. empfohlen, die Auswirkungen von Änderungen der Güterumschlagsmethoden systematisch und in regelmässigen Zeitabständen zu überprüfen, wobei alle in diesem Zusammenhang für notwendig erachteten Massnahmen in den Zuständigkeitsbereich von Gremien fallen sollten, denen Gewerkschaften und Arbeitgeber angehören, sowie gegebenenfalls auch die zuständigen staatlichen Stellen. Bei der Einführung neuer Verfahren müsse in jedem Lande auf die dortigen sozial- und wirtschaftspolitischen Gegebenheiten Rücksicht genommen werden.

In jenen Fällen, wo sich zumindest vorläufig die Einführung ständiger bzw. geregelter Beschäftigungsverhältnisse als undurchführbar erweist, wird empfohlen, den Hafnarbeitern Garantie für Beschäftigung während einer zu vereinbarenden Arbeitszeit oder Schichten zu bieten und ihnen Wartegeld zu bezahlen, wenn sie sich zur Arbeit melden, jedoch nicht beschäftigt werden können.

Die Register sollten so beschaffen sein, dass der Einsatz von Aussenseitern in jenen Fällen, in denen nicht genug Arbeit für Hafnarbeiter vorhanden ist, vermieden und gleichzeitig die Einführung geregelter Arbeitsbedingungen und stabiler Einkommensverhältnisse gefördert wird. Die Zahl der jeweils eingetragenen Arbeitskräfte sollte in regelmässigen Zeitabständen überprüft werden, um zu gewährleisten, dass die dem Bedarf an Arbeitskräften in dem betreffenden Hafen entsprechende Zahl von Hafnarbeitern, jedoch keinerlei Ueberschuss an Arbeitskräften, verfügbar gemacht werden kann. Bei Nachlassen der Nachfrage nach gewissen Beschäftigungsgruppen von Hafnarbeitern sollte nichts unversucht gelassen werden, um eine Abwanderung solcher Arbeitnehmer von der Hafenvirtschaft zu verhindern und ihnen durch entsprechende Umschulung anderweitige Betätigung in diesem Bereiche zu ermöglichen. Sollte dies nicht möglich sein, müsste ihnen Gelegenheit zur Umschulung für Beschäftigung ausserhalb der Hafenvirtschaft geboten werden. Auf jeden Fall sollte ein ins Auge gefasster Abbau eingetragener Arbeitskräfte nur allmählich erfolgen und von einer Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses so lange abgesehen werden, bis alle Möglichkeiten einer Lösung des Problems durch natürlichen Verschleiss, Einstellungssperre, Ausschluss von

Arbeitskräften, deren wichtigste Einkommensquelle nicht die Hafendarbeit ist, Vorverlegung der Altersgrenze für Pensionierung oder Versetzung (im Einvernehmen mit den betreffenden Hafendarbeitern) nach einem anderen Hafen erschöpft sind.

In jenen Fällen, in denen ständige bzw. geregelte Beschäftigungsverhältnisse noch nicht gegeben sind, sollte die jeweils vorhandene Arbeit in gerechter Weise auf alle verfügbaren Arbeitskräfte verteilt und tunlichst darauf geachtet werden, die Notwendigkeit der Meldung am Arbeitsplatz für evtl. vorhandene Arbeit und die damit verbundene Zeitvergeudung auf ein Mindestmass zu beschränken.

Im Rahmen der Empfehlung wird besonderer Wert auf die Feststellung gelegt, dass es nicht nur Aufgabe der Gewerkschaften und Arbeitgeber der Hafendarwirtschaft sein dürfe, bei Auseinandersetzungen über Entlohnung und Arbeitsbedingungen eine Regelung herbeizuführen, sondern dass sie darüber hinaus umfassende Vorkehrungen zur Lösung der im Zuge des technischen Fortschritts entstehenden Probleme zu treffen hätten. Im Hinblick auf diese Zielsetzung müsse die Koalitions- und Verhandlungsfreiheit der Gewerkschaften gewährleistet sein und ebenso müssten zweckdienliche Vorkehrungen für die Fühlungnahme zwischen Arbeitgebern einerseits und Hafendararbeitern und ihren Gewerkschaften andererseits getroffen werden.

Schliesslich wird in der Empfehlung angeregt, dass die Einkünfte der Hafendarbeiter, wo immer möglich, bei der Einführung neuer Betriebsverfahren erhöht werden sollten und die betreffenden Arbeiter grundsätzlich keineswegs schlechter gestellt sein dürften als die Mehrheit der Arbeitnehmer industrieller Betriebe. Unterstrichen wird ferner die Notwendigkeit entsprechender Vorkehrungen für Betriebssicherheit, Gesundheit, soziale Betreuung und berufliche Aus- und Fortbildung in den Häfen, wobei für die Ueberwachung der entsprechenden Einrichtungen einsatzfähige und - ihrem Aufgabenbereich entsprechend - befähigte Organe zuständig gemacht werden sollten. Sofern Vorkehrungen für Sozial- und Altersversicherungseinrichtungen noch nicht getroffen worden sind, sollte dafür gesorgt werden.

Die Überwiegende Mehrheit der Vertreter der Arbeitnehmer im Konferenzausschuss, die für die endgültige Fassung der Entwürfe des Uebereinkommens und der Empfehlung, die anschliessend von der Vollkonferenz gutgeheissen wurden, verantwortlich zeichneten, gehörte Mitgliedsverbänden der ITF an. Kollege Tim O'Leary, Vorsitzender der Hafendarbeitersektion der ITF, war stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses und Vorsitzender der Arbeitnehmergruppe, wobei Harold Lewis, stellvertretender Generalsekretär der ITF, als Sekretär der Arbeitnehmervertretung fungierte.