



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. 2

Februar 1974

## INHALT

Seite

### Neues aus der ITF

Sitzung des technischen Ausschusses des ITF-kabinenpersonals	11
Internationale Gewerkschaftstagung über multinationale Gesellschaften	12
Sitzung des Paritätischen EWG-Ausschusses über die sozialen Probleme im Seeverkehr	12
Gewerkschaften fordern geplante Ordnung im EWG-Verkehr	13

### Gewerkschaften

IAO läßt Vertreter illegaler griechischer und spanischer spanischer Gewerkschaften zu ihren Tagungen zu	14
GdED begrüßt Bundespersonalvertretungsgesetz	14
ITF protestiert gegen Verurteilung spanischer Gewerkschafter	15
Belgien: Forderungen der Zivilluftfahrtsgewerkschaften für Tarifvertrag 1974	15
Proteststreik der französischen Flugingenieure zurückgestellt	15
Arbeitskonflikt des britischen Lokpersonals dauert an	16
Neuer Tarifvertrag für Bodenmechaniker der British Airways	16
Großbritannien: Staatliche Tarifbehörde erklärt neue Urlaubsregelung der Schiffsoffiziere als unzulässig	16
Londoner Hafendarbeiter nahmen Tarifangebot an	17
Neuer Tarifvertrag für städtisches Autobuspersonal in England	17
Gericht entscheidet zugunsten japanischer Air France-Stewardessen	17
Verbesserung des Tarifvertrages für schweizerische Seeleute	17
USA: Arbeitskonflikt zwischen IAM und Air France	18
TWA-Streik endet mit Abschluß eines neuen Tarifvertrages	18

<u>Kurz</u> nachrichten	19
<u>Personalien</u>	19
<u>Bevorstehende Tagungen</u>	19
<u>Anhang 1</u> : Die automatische Kupplung	
<u>Anhang 2</u> : Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses der ITF	

NEUES AUS DER ITF

Sitzung des technischen Ausschusses des ITF-Kabinenpersonals

Der oben genannte Ausschuß tagte im Dezember 1973 in London. Anwesend waren Vertreter des Kabinenpersonals aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Kanada, Schweden und den USA. Der wichtigste Beschluß dieser Sitzung bestand in der Annahme eines Entwurfs für einen Verhaltenskodex für Flugbegleiter im Falle von Flugzeugentführungen und ähnlichen Notsituationen. Dieser Entwurf wird der nächsten Vollkonferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt zur Befürwortung unterbreitet werden.

Im Laufe einer Diskussion über Flugzeugunglücke wurde erklärt, daß die Hersteller von Flugzeugen und die Luftfahrtsgesellschaften aufgefordert werden sollten, bei der Innenausstattung von Flugzeugen sicherzustellen, daß keine Werkstoffe verwendet werden, die entzündbar sind oder im Falle eines Brandes giftige Gase abgeben. Ferner erfolgte ein Meinungsaustausch über die Notwendigkeit der Verbesserung der Verbindungsmöglichkeiten zwischen Flugdeck und Kabine sowie über die Verwendung von Räumungs-Alarmanlagen, die sowohl vom Flugdeck als auch von der Kabine aus betätigt werden können.

Der Ausschuß nahm einen Bericht über kürzliche Diskussionen im Rahmen der IFALPA und der ICAO betreffend die Frage der obligatorischen Lizenzierung der Flugbegleiter durch die zuständigen staatlichen Behörden entgegen. Der italienische Delegierte berichtete über die in Italien geplanten gesetzlichen Vorschriften, deren Einzelheiten das ITF-Sekretariat den zuständigen Mitgliedsverbänden zustellen wird. Am Ende der Diskussion über die Lizenzierung der Flugbegleiter wurde beschlossen, daß die ITF sich weiterhin bemühen sollte, diese Frage auf die Tagesordnung einer geeigneten ICAO-Konferenz zu setzen.

Letztens wurde eine Arbeitsgruppe ernannt und beauftragt, die Regelung der Flug- und Dienstzeiten des Kabinenpersonals (sowohl aus Sicherheits- wie auch aus sozialen Gründen) unter Berücksichtigung des heutigen Sachverhalts zu untersuchen.

## INTERNATIONALES

### Internationale Gewerkschaftstagung über multinationale Gesellschaften

Nach zweitägigen Gesprächen am 11. und 12. Januar 1974, die den Vertretern des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, des Weltverbandes der Arbeitnehmer und mehrerer Internationaler Berufssekretariate, einschließlich der ITF, die Möglichkeit gaben, ihre Forderungen nach einer Regelung für die Tätigkeit der multinationalen Gesellschaften vorzutragen, vereinbarte der Stellvertretende Generalsekretär der Vereinten Nationen, Philippe de Seynes, mit seinen Gesprächspartnern einen ständigen Dialog zwischen den Vereinten Nationen und der internationalen Gewerkschaftsbewegung. Regelmäßige Kontakte sollen einen gegenseitigen Informationsaustausch gestatten.

Vertreter mehrerer Internationaler Berufssekretariate verwiesen auf die Bedeutung einer ausreichenden internationalen Gewerkschaftssolidarität, um eine echte Gegenmacht gegenüber den multinationalen Gesellschaften zu schaffen. Sie betonten auch erneut als konkretes Mittel, den bei den multinationalen Gesellschaften üblichen Verlagerungen von Produktionsprozessen entgegenzuwirken, ihren Vorschlag, einen internationalen Fonds zu schaffen, in den die multinationalen Gesellschaften Beiträge einzuzahlen hätten. Dieser Fonds würde zur wirtschaftlichen und sozialen Ausstattung der Entwicklungsländer beitragen. Die in den Fonds zu zahlenden Mittel würden entsprechend den Lohnunterschieden berechnet, die die multinationalen Gesellschaften in ihren Tochterunternehmen in den Industriestaaten und in den Entwicklungsländern zahlen.

## EUROPA

### Sitzung des Paritätischen EWG-Ausschusses über die sozialen Probleme im Seeverkehr

Eine weitere Sitzung des oben genannten Ausschusses, der bis jetzt nur auf einer ad-hoc-Basis besteht, fand am 28. November 1973 in Brüssel statt, um die offizielle Bildung des Ausschusses, gestützt auf die Grundlage formeller Satzungen, zu diskutieren. Anwesend waren unter anderem A. Selander (ITF-Sekretariat) und B. Jonckheere (Sekretär des Brüsseler Ausschusses der ITF). Die Seeleute-Vertreter der ITF-Gruppe unterbreiteten mehrere Abänderungsanträge zu dem von den EWG-Behörden vorgelegten Verfassungsentwurf. Im Laufe eines Meinungsaustauschs zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern zeigte es sich, daß die erste-

ren noch immer nicht gewillt waren, sich verbindlich bereitzuerklären, mit den Vertretern der Seeleute auf Ebene der EWG Gespräche über die soziale Lage in der Schifffahrt der Gemeinschaftsländer zu führen. Am Ende wurde beschlossen, eine kleine paritätische Arbeitsgruppe zu bilden, deren einziger Auftrag darin bestehen wird, die über den Satzungs-text noch vorherrschenden Meinungsverschiedenheiten zu klären. Die Seeleute-Vertreter der ITF-Seite kamen aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Irland und den Niederlanden.

#### Gewerkschaften fordern geplante Ordnung im EWG-Verkehr

Am 19. und 20. November 1973 tagte in Luxemburg unter dem Vorsitz von Ph. Seibert (GdED, Deutschland) der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF). Der Ausschuß bekräftigte seine Ansicht, daß eine rationelle und geplante Ordnung des Verkehrsmarktes im Europa der Neun an erster Stelle voraussetzt, daß genaue Vorschriften zur Koordination der Investitionen, zur Lösung der finanziellen Lage der Eisenbahnen und zur strengen Regelung des Zugangs zum Markt und der Kapazität erlassen werden; diese Vorschriften müssen von energischen Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, vor allem der Lebens- und Arbeitsbedingungen, begleitet sein.

Die Gewerkschaften freuten sich über den festen Willen der Kommission, der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik einen neuen Antrieb zu geben. Das am 24. Oktober 1973 von der Kommission vorgeschlagene neue Arbeitsprogramm betrifft nach Ansicht des Ausschusses vielmehr die Rolle der öffentlichen Dienste, als der Unternehmen und betont mit die Notwendigkeit, die gemeinsame Verkehrspolitik im Einklang mit den anderen auf der Ebene der Gemeinschaft entwickelten Politiken aufzufassen (Regional- und Sozialpolitik, Umwelt, Energie, usw.).

Obwohl sie diesen Willen zu einer Neu-Orientierung der gemeinsamen Verkehrspolitik schätzen, bedauern die Gewerkschaften erneut, daß das von der Kommission vorgeschlagene Arbeitsprogramm eine zu große Anzahl von Vorschlägen wieder aufnimmt, die seit längerer Zeit bereits beim Rat liegen.

Die Gewerkschaften haben noch einmal die hervorragende Bedeutung betont, die sie der Harmonisierung der sozialen Bedingungen der Arbeitnehmer im europäischen Verkehrsgewerbe zumessen. Zur Erhellung dieser Tatsache verwiesen sie auf die mangelhafte Durchführung der ersten gemeinschaftlichen Verordnung (543/69) zur sozialen Harmonisierung im Straßenverkehr hin; die Regierungen sollten die erforderlichen Durchführungsmaßnahmen treffen, die die Anwendung und Kontrolle der EWG-Normen auf dem Gebiet der Lenk- und Ruhezeiten gewähren sollen.

Die Gewerkschaften bedauerten ebenfalls das Zögern der EWG-Kommission bei der Herausarbeitung ähnlicher Verordnungen auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt und der Eisenbahnen.

Auch für die Arbeitnehmer in den anderen Verkehrsbereichen (Häfen, Seeschifffahrt, Luftfahrt) sollten soziale Maßnahmen getroffen werden. Paritätische Ausschüsse auf europäischer Ebene - ähnlich wie für den Landverkehr - sollten so bald wie möglich eingesetzt werden.

## GEWERKSCHAFTEN

### IAO läßt Vertreter illegaler griechischer und spanischer Gewerkschaften zu ihren Tagungen zu

Die Arbeitnehmer-Gruppe der IAO hat einstimmig beschlossen, es der Griechischen Antidiktatorischen Arbeiterfront, der Spanischen Antidiktatorischen Front der Gewerkschaften, den Spanischen Arbeiterkommissionen und dem Allgemeinen Arbeiterverband Spaniens (UGT) zu gestatten, Delegierte zur Zweiten Europäischen Regionalkonferenz der IAO zu entsenden.

Dieser Beschluß wurde zufolge eines gemeinsamen Antrages des IBFG, des Weltverbandes der Arbeitnehmer und des Weltgewerkschaftsbundes gefaßt.

### DEUTSCHLAND

#### GdED begrüßt Bundespersonalvertretungsgesetz

Der Hauptvorstand der GdED hat am 17. Dezember 1973 das vom Deutschen Bundestag verabschiedete Bundespersonalvertretungsgesetz begrüßt. Das neue Gesetz ist nach Ansicht des GdED-Hauptvorstandes nicht nur wesentlich besser als der ursprünglich eingebrachte Gesetzesentwurf, sondern stellt gegenüber dem bisherigen Personalvertretungsgesetz aus dem Jahre 1955 einen bedeutenden Fortschritt dar.

Durch die ausgeweitete Beteiligung im Bereich der Mitbestimmung wird eine bessere und breitere Arbeitsgrundlage der Personalräte geschaffen. Außerdem ist der Ausbau der gewerkschaftlichen Stellung im Personalvertretungsrecht von außerordentlicher Bedeutung. Dennoch enthält das neue Gesetz nach Ansicht der GdED noch immer Mängel, wie z.B. bestimmte Einschränkungen auf dem Gebiete der Mitbestimmung und die Abschwächung der Entscheidungsbefugnisse der Einigungsstelle in personellen Angelegenheiten der Beamten. Das neue Gesetz, mit dessen Inkrafttreten am 1. April 1974 zu rechnen ist, kann somit nach Auffassung der GdED noch nicht der endgültige Schlußpunkt einer umfassenden und gleichberechtigten betrieblichen Mitbestimmung im öffentlichen Dienst sein.

SPANIEN

=====

ITF protestiert gegen Verurteilung spanischer Gewerkschafter

Die ITF hat bei der spanischen Regierung gegen die unmenschlichen Gefängnisstrafen, zu denen am 29. Dezember 1973 in Madrid 10 spanische Gewerkschafter verurteilt wurden, einen scharfen Protest eingelegt.

Die ITF erklärte: "Die andauernde Verfolgung von Gewerkschaftern durch die spanische Regierung kann nur die Entschlossenheit der europäischen Gewerkschaften stärken, sich für die Wiederherstellung grundlegender Bürger- und Gewerkschaftsrechte in Spanien einzusetzen und den Beitritt Spaniens zur EWG oder die Aufnahme offizieller Beziehungen zwischen der EWG und Spanien zu verhindern, solange es den spanischen Arbeitern nicht gestattet ist, freie Gewerkschaften zu bilden und ihnen beizutreten."

Die genannten Gewerkschafter wurden wegen Zugehörigkeit zu einer "illegalen Vereinigung" zu Gefängnisstrafen bis zu 20 1/2 Jahren verurteilt.

BELGIEN

=====

Forderungen der Zivilluftfahrtsgewerkschaften für Tarifvertrag 1974

Die Gewerkschaften des bei der belgischen Luftfahrtsgesellschaft SABENA beschäftigten Personals (darunter die der ITF angeschlossene Abteilung Luftfahrt der Belgischen Gewerkschaft des Personals der Öffentlichen Dienste) fordern folgende Verbesserungen im Zusammenhang mit den Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag für das Jahr 1974: Erhöhung der Gehälter um 7 %, jedoch mindestens BFR 2.000 pro Monat; Verdoppelung der gegenwärtigen Jahresende-Prämie (BFR 9 000); Erstellung einer allgemein gültigen Formel über die Entschädigung der Arbeitnehmer für die ihnen entstehenden Reisekosten; eine allgemeine Revision der Gehaltsstruktur, um bestimmte Widersprüche zu beheben und garantierte Weiterzahlung des vollen Gehaltes im Krankheitsfalle oder bei Arbeitsunfällen für 1 Jahr an Arbeitnehmer mit 20 oder mehr Dienstjahren.

FRANKREICH

=====

Proteststreik der Flugingenieure zurückgestellt

Die der ITF angeschlossene Französische Vereinigung der Flugingenieure (SNOMAC) hat einen weiteren 4-tägigen Proteststreik gegen den Plan der AIR FRANCE, auf Langstreckenflügen künftig keinen Ersatzflugingenieur zu beschäftigen, zurückgestellt, um abzuwarten, ob die Geschäftsleitung der AIR FRANCE ihre Haltung ändern und die Regierung die diesbezüglichen gesetzlichen Vorschriften den internationalen Bestimmungen der ICAO anpassen wird.

## GROSSBRITANNIEN

### Arbeitskonflikt des Lokpersonals dauert an

Trotz wiederholter Verhandlungen über verschiedene Kompromißvorschläge ist es bis jetzt noch immer nicht möglich gewesen, eine Lösung zu finden, die den Forderungen der uns angeschlossenen Britischen Vereinigung der Lokführer und Heizer (ASLEF) zur Frage der Einführung einer neuen Tarifstruktur bei den britischen Eisenbahnen entspricht. Im Dezember 1973 begannen die Mitglieder der ASLEF einen Bummelstreik und weigerten sich außerdem, an Ruhetagen zu arbeiten. Ferner erfolgten zwei totale Arbeitsniederlegungen von jeweils 24 Stunden. Dies führte zu großen Störungen des Bahnbetriebes. Die Unterredungen zwischen den drei der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften - - ASLEF, NUR und TSSA - - dauern an.

### Neuer Tarifvertrag für Bodenmechaniker der BRITISH AIRWAYS

Die der ITF angeschlossene britische Vereinigung des Technischen und Aufsichtspersonals hat einen neuen Tarifvertrag für die im Dienste der BRITISH AIRWAYS stehenden Bodenmechaniker abgeschlossen, der rückwirkend ab 1. Januar 1974 in Kraft tritt und folgende Verbesserungen vorsieht: Erhöhung der Gehälter um £158 bis £308 pro Jahr (je nach Dienstalter und Dienstgrad); Verbesserung der Schichtzulagen; Zahlung eines zusätzlichen Urlaubsgeldes in Höhe von £33 und eine Lebenshaltungskostenklausel, gemäß der die Wochenlöhne um £0.40 zu erhöhen sind, falls die Lebenshaltungskosten um 7 % (gemessen ab 1. Oktober 1973) ansteigen. Im Falle eines Anstiegs der Lebenshaltungskosten um mehr als 7 % werden die Wochenlöhne für jedes weitere Prozent um jeweils £0.40 erhöht werden. Die Verhandlungen über die Tarifverträge des übrigen Bodenpersonals und des Kabinenpersonals der BRITISH AIRWAYS (Mitglieder des der ITF angeschlossenen Britischen Transportarbeiterverbandes) dauern an.

### Staatliche Tarifbehörde erklärt neue Urlaubsregelung der Schiffsoffiziere als unzulässig

Die der ITF angeschlossene Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt (MNAOA) hat davor gewarnt, daß die Ablehnung der zwischen ihr und dem Britischen Reederverband vereinbarten Urlaubsregelung durch die staatliche Tarifbehörde eine Anzahl von Offizieren sehr wohl veranlassen könnte, aus der britischen Handelsmarine auszutreten, wodurch sich der gegenwärtige Mangel an Offizieren noch verschlimmern würde. Auch der Britische Reederverband hat seiner Enttäuschung über die Ablehnung der genannten Regelung Ausdruck gegeben. Die Gewerkschaft ist der Ansicht, daß diese Regelung nicht unter die Bestimmungen der staatlichen Lohnbegrenzungs politik fällt, da die der Regelung zugrunde liegende Formel bereits vor Erlass der staatlichen Tarifbegrenzungsrichtlinien getroffen wurde.



Londoner Hafenarbeiter nahmen Tarifangebot an

Rund 7 000 in den Schleusenhäfen Londons beschäftigte Arbeiter haben ein Tarifangebot angenommen, das folgende Verbesserungen vorsieht: Erhöhung der Grundlöhne um 7 % (auf £44.21) pro Woche; Zahlung einer weiteren Zulage in Höhe von 1 % des Grundlohnes für Stauarbeiter an Bord von Schiffen und Handhabung mechanischer Ladegeräte. Ein weiteres Angebot der Arbeitgeber auf Erhöhung der Löhne um weitere 3,5 % unter der Bedingung, daß die Arbeitgeber Hafenarbeiter von einem Umschlagsplatz versetzen können, wurde von den Hafenarbeitern abgelehnt.

Neuer Tarifvertrag für städtisches Autobuspersonal

Rund 60 000 bei städtischen Autobusbetrieben außerhalb Londons beschäftigte Fahrer und Schaffner haben ein Lohnangebot angenommen, das innerhalb der Grenzen der staatlichen Lohnbegrenzungs politik liegt, und folgende Verbesserungen vorsieht: Erhöhung der Wochenlöhne um £1,75 für Fahrer (daraus ergeben sich folgende neue Grundlöhne: £26.86 für Fahrer auf Doppeldeckerbussen ohne Schaffner; £25.90 für Fahrer auf Einzeldeckerbussen ohne Schaffner; £22.05 für Fahrer auf Doppeldeckerbussen mit Schaffner und £ 21.48 für Schaffner).

JAPAN

=====

Gericht entscheidet zugunsten japanischer AIR FRANCE-Stewardessen

Gemäß einer kürzlichen gerichtlichen Entscheidung hat die AIR FRANCE nicht das Recht, 33 in ihrem Dienst stehende japanische Stewardessen zu entlassen, weil sie sich weigerten, nach Paris versetzt zu werden.

SCHWEIZ

=====

Verbesserung des Tarifvertrages für schweizerische Seeleute

Die der ITF angeschlossene schweizerische Gewerkschaft VHTL hat mit dem Verband Schweizerischer Seereedereien nach zähen Verhandlungen einen neuen Heuervertrag abgeschlossen, der ab 1. Januar 1974 gilt und folgende Verbesserungen vorsieht: generelle Anhebung der Heuern um 10 %; Reduzierung der vertraglichen Arbeitszeit um 2 Sonntagsstunden (die Arbeitszeit beträgt somit für Deck und Maschine nunmehr 44 Stunden pro Woche und für den allgemeinen Dienst 46 Stunden. Dadurch erhöhen sich die Überstundenansätze um 14 %); positive Änderung der Abmusterungs-

vorschriften; Erhöhung der Verpflegungsentschädigung von SFR 10 auf SFR 15 pro Tag; verbesserte Entschädigung für freie Tage; und erhöhte Versicherung der personellen Habe.

USA

Arbeitskonflikt zwischen IAM und AIR FRANCE

Am 9. Januar begann in den USA ein Streik der im Dienste der AIR FRANCE stehenden amerikanischen Bodenmechaniker (Mitglieder der uns angeschlossenen Mechanikergewerkschaft IAM). Der Grund für den Streik besteht darin, daß die AIR FRANCE sich weigert, mit der Gewerkschaft über die Dienstenteilung Rücksprache zu halten und außerdem darauf besteht, Aushilfspersonal zu beschäftigen und bestimmte Arbeiten, die normalerweise von Mitgliedern der IAM verrichtet werden, an Außenfirmen zu vergeben. Kurz vor Beginn des Streiks bot die amerikanische Regierung an, einen neutralen Vermittler einzusetzen. Dieses Angebot wurde von der AIR FRANCE abgelehnt.

Die IAM betrachtet diesen Arbeitskampf als fundamental, weil die AIR FRANCE und andere Luftfahrtsgesellschaften in zunehmenden Maße auf dem Abschluß von Verträgen bestehen, deren Annahme grundlegende Gewerkschaftsrechte zunichte machen und die Beschäftigungssicherheit des Luftfahrtpersonals außerordentlich beeinträchtigen würde. Die ITF hat die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals von den Einzelheiten des Konfliktes verständigt und sie ersucht, ihre Solidarität mit den amerikanischen Bodenmechanikern zu bekunden.

TWA-Streik endet mit Abschluß eines neuen Tarifvertrages

Ein 44 Tage langer Streik der beim amerikanischen Transportarbeiterverband TWU (Mitglied der ITF) organisierten Stewardessen der Trans World Airlines ist mit Hilfe der staatlichen amerikanischen Schlichtungsinstanz beigelegt worden. Der neue Tarifvertrag der TWU-Stewardessen gilt rückwirkend ab 1. August 1972 bis 31. Juli 1975 und sieht folgende Verbesserungen vor: gestaffelte Erhöhung der Löhne um insgesamt 13,5 % während der Laufzeit des Vertrages (in einzelnen 5,5 % ab 1. August 1972; 1,5 % ab 1. Dezember 1973 und jeweils 3 % ab 1. Oktober 1974 bzw. 1. April 1975); Herabsetzung der maximalen Dienstzeitgrenzen; Erhöhung der Spesen (Übernachtung usw.) für Binnenflüge und internationale Flüge; und Verbesserung der Kranken- und Lebensversicherung.

KURZNACHRICHTEN

Die Deutsche Demokratische Republik ist am 1. Januar 1974 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) beigetreten. Damit erhöht sich die Zahl der IAO-Mitgliedsstaaten auf 124.

Tansania ist der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschifffahrt (IMCO) beigetreten. Damit erhöht sich die Zahl der IMCO-Mitgliedsstaaten auf 85.

Kollege Richard Chavez, Vizepräsident der amerikanischen Landarbeitergewerkschaft UFWU, hat vor kurzem mehrere europäische Länder besucht, um einen Verbraucherboykott gegen Kopfsalat und kalifornische Tafeltrauben zu organisieren, die von Unternehmen kultiviert werden, die sich weigern, Verträge mit der genannten Gewerkschaft abzuschließen. Ein weiterer wichtiger internationaler Boykott ist gegen die Erzeugnisse der Farah Clothing Company of Texas gerichtet, die sich weigert, die amerikanische Gewerkschaft der Bekleidungsarbeiter (UCWA) als berechtigten Interessenvertreter der Arbeitnehmer anzuerkennen.

PERSONALIEN

Max Arnold, Generalsekretär des schweizerischen VPOD, feierte am 8. Januar seinen 65. Geburtstag.

Joseph Bocher, Generalsekretär der französischen Föderation der Schiffsoffiziere (FO), ist im November 1973 gestorben.

Seyfi Demirsoy, Präsident des Türkischen Gewerkschaftsbundes, ist am 14. Januar nach einer Operation in einem Londoner Krankenhaus gestorben.

Erich Kissel, von 1958 bis 1973 Generalsekretär des Internationalen Bundes der Privatangestellten (IBP) feierte am 16. Januar seinen 60. Geburtstag.

Leonard McLaughlin, hat sein Amt als Präsident der Seafarers' International Union of Canada (SIU) niedergelegt und eine Position beim Internationalen Arbeitsamt in Genf angenommen. Sein Nachfolger bei der SIU ist deren bisheriger Vizepräsident Roman Gralweicz.

Shinichi Nakagawa, ehemaliger Präsident der japanischen Gewerkschaft der Eisenbahner, ist am 11. Dezember 1973 im Alter von 53 Jahren einer Erkrankung erlegen. Kollege Nakagawa war bereits im Juli vorigen Jahres gezwungen, sein Amt aus gesundheitlichen Gründen aufzugeben.

Elgar H. Ottersen, der für Schiffsfunkoffiziere zuständige Sekretär des norwegischen Seeleuteverbandes, ist vor kurzem nach Erreichen seines 65. Lebensjahres in den Ruhestand getreten. Er diente seiner Organisation 27 Jahre lang.

#### BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

- |  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| ITF-Unterausschuß über Sicherheit der Fischereifahrzeuge | - London, 6. Februar 1974           |
| Konferenz der ITF-Sektion der Fischer                    | - London, 7. und 8. Februar 1974    |
| ITF-Unterausschuß des Zugpersonals                       | - Basel, 19. März 1974              |
| Konferenz der ITF-Sektion der Eisenbahner                | - Basel, 20. und 21. März 1974      |
| Konferenz der ITF-Sektion Binnenschifffahrt              | - Wien, 7. bis 9. Mai 1974          |
| 31. ITF-Kongreß  | - Stockholm, 7. bis 15. August 1974 |

## DIE AUTOMATISCHE KUPPLUNG

Die Situation um die Einführung der automatischen Kupplung in Europa wird immer verworrener. So erklärte die CEMT (Verkehrsministerkonferenz) auf ihrer Sitzung am 15. und 16. Juni 1973 in Den Haag folgendes:

"Der Ministerrat erneuert mit Nachdruck seinen Beschluß zugunsten der Einführung der automatischen Kupplung, der bereits in seiner am 11. Juni 1970 in Florenz angenommenen Resolution dargelegt wurde. Er bittet die Regierungen der Mitgliedsländer, sich zu bemühen, und ohne die Prinzipien der eigenen Verkehrspolitik in Frage zu stellen, die Hindernisse auszuschalten, die die Eisenbahnverwaltungen bei der Verwirklichung dieses Projekts antreffen können, damit die Einführung der automatischen Kupplung im internationalen Verkehr im April 1981 erfolgen kann."

Damit akzeptierte die CEMT den Zeitplan der gemeinsamen Gruppe OSShD/UIC, welcher vorsah, daß die Kupplung im April 1981 eingeführt wird und die ganze Umstellungsoperation im Jahre 1985 beendet sein sollte.

Einige Tage später, am 19. und 20. Juni 1973, erklärte dann die UIC, daß sie die automatische Kupplung bei ihren Mitgliedsbahnen einführen wolle und es der Ansicht von einzelnen Bahnverwaltungen zufolge notwendig wäre, die Einführung der automatischen Kupplung zum Gegenstand eines zwischenstaatlichen Abkommens auf Ebene der Regierungen zu machen. Der von der gemeinsamen Gruppe UIC/OSShD vorgesehene Zeitplan (Beginn 1981, Ende 1985) kann jedoch nicht eingehalten werden. Die UIC bat daher die Regierungen, den Beginn der Einführung der automatischen Kupplung auf 1985 zu verschieben.

Die Entscheidung der UIC wird unverständlich, wenn man etwas in der Geschichte der Einführung der automatischen Kupplung zurückgeht. Ursprünglich war ein Einführungsdatum 1976 geplant. Der Termin 1976 wurde, da er von der Organisation der Eisenbahnen des Ostblocks (OSShD) nicht verwirklicht werden konnte, verschoben. Nachdem von der UIC-Seite immer wieder darauf hingewiesen wurde, daß die CEMT und

der Internationale Eisenbahnverband (UIC) auf einem Umstellungstermin Beginn 1979, Abschluß 1981, bestehen müßten, wurde schließlich auf einer Sondersitzung im Mai 1978 in der gemeinsamen Gruppe UIC/OSShD ein Kompromiß geschlossen. Auf dieser Sitzung wurde vereinbart, daß

"die Güterwagen des internationalen Verkehrs ab April 1981 mit automatischer Kupplung ausgerichtet sein müssen, wobei die Seitenpuffer zunächst an den Wagen verbleiben,

spätestens ab Ende 1985 Güterwagen mit Seitenpuffer im internationalen Verkehr nicht mehr zugelassen sind."

Die UIC und die OSShD behielten sich noch dazu die Möglichkeit offen, dieses Datum im gegenseitigen Einvernehmen vorzulegen.

Die CEMT stimmt nun dieser Vereinbarung zwischen UIC und OSShD (s. oben) zu, um die unerlässliche Gemeinsamkeit des Vorgehens bei Einführung der automatischen Kupplung mit dem Osten zu wahren.

Wenige Tage nach der Entscheidung der Verkehrsminister kam dann die unerwartete Kehrtwendung der UIC. Der Grund, warum der von ihr selbst vorgeschlagene Termin nicht akzeptiert werden konnte, wurde mit finanziellen Schwierigkeiten angegeben. Es ist nun klar, daß die automatische Kupplung ihren Preis hat, aber die Widersprüchlichkeit im Vorgehen der UIC befremdet. Man sollte doch annehmen, daß man, als man mit Nachdruck auf die Einführung drang, sich auch über finanzielle Probleme im klaren war. Weiters ist kaum anzunehmen, daß mit einem weiteren Zuwarten die Kosten geringer werden. Hinzu kommt, daß die Aufwendungen für die bisherige Entwicklung bei den UIC-Verwaltungen mehrere hundert Millionen D-Mark bereits übersteigen und in der gegenwärtigen Situation wohl kaum verdienen, als Investitionen bezeichnet zu werden.

Die Vorteile der automatischen Kupplung sind vielfältig. Die Gewerkschaften traten von Anfang an energisch für die Einführung der automatischen Kupplung ein. Die Arbeit des Verschiebers ist schwer und gefährlich. Zum Kuppeln und Entkuppeln, das manuell besorgt wird, muß er zwischen zwei Fahrzeugen stehen. Besonders gefährlich ist das Kuppeln der gegeneinanderstoßenden Fahrzeuge, bei denen sich die meisten Unfälle ereignen. Nach den Statistiken der UIC liegt die Zahl der tödlichen Unfälle - auf 100.000 Bedienstete bezogen - bei 4 und die der Verletzten bei 150.

Allein in der Bundesrepublik ereigneten sich letztes Jahr 15 tödliche Unfälle und 140 Verletzungen. Dies bedeutet, daß 5 % der Bahnbediensteten, die mit dem Kuppeln von Schienenfahrzeugen beschäftigt sind, durch Unfälle betroffen wurden. Diese Zahl mag, wenn wir sie mit den Straßenverkehrsoptionen vergleichen, gering erscheinen, akzeptiert kann dieser Vergleich jedoch nicht werden. Sollten denn nicht beim sicheren Verkehrsmittel Eisenbahn auch sichere Arbeitsbedingungen herrschen?

In den Vereinigten Staaten und Japan liegt die Unfallsquote 75 % unter der der UIC. Es muß hier jedoch zu bedenken gegeben werden, daß die in den Vereinigten Staaten und in Japan verwendeten Typen der automatischen Kupplung zum Teil manuell bedient werden müssen. Die für Europa geplante Mittelpufferkupplung mit automatischen Luft- und Elektrokupplern bietet dagegen dem Rangierpersonal maximalen Schutz. Lediglich das Entkuppeln geschieht manuell durch Betätigung der Entkuppelvorrichtung an der Seite des Fahrzeuges, doch entsteht dabei für den Kuppler keinerlei Gefahr.

Die Vorteile der automatischen Kupplung werden allerdings erst spürbar, wenn der gesamte Fahrzeugpark umgestellt ist. In der Übergangszeit muß daher mit erhöhter Gefahr für das Schubpersonal gerechnet werden, da beim Gemischtkuppeln der freie Platz zwischen den Fahrzeugen noch geringer ist als bisher. So sind auch die Gewerkschaften nachdrücklich für die Einführung der automatischen Kupplung und für eine kurze Übergangszeit eingetreten. Sie forderten schon 1964 anlässlich einer Eisenbahnerkonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Stockholm, daß der erhöhten Unfallgefahr während der Übergangszeit mit gemischter Kupplung durch eine entsprechende Anpassung des Unfallschutzes Rechnung getragen und das Kupplungspersonal auf die besonderen Anforderungen gebührend vorbereitet wird.

Die Vorteile für die Unternehmungen selbst liegen klar auf der Hand. Mit der automatischen Kupplung wird eine allgemeine Erhöhung der Zuglast (auf 6.000 t gegenüber heute 2.500 t bis 3.000 t) erreicht. Es ist daher möglich, schwerere Güterzüge zu bilden, die der möglichen Leistung der moderneren Lokomotiven entsprechen. Weiters werden die Wagenumlaufzeiten verkürzt und damit Wagen- und Lokomotivstunden eingespart. Die Eisenbahnen werden aus der Einführung der automatischen Kupplung schon nach relativ kurzer Zeit Produktivitätssteigerungen zu verzeichnen haben. Sie werden dadurch in der Lage sein, das Personal an dieser zu beteiligen - ein vordringliches Anliegen der Gewerkschaften - und außerdem den immer steigenden Leistungsdruck vom Rangierpersonal zu nehmen.

Eine gesteigerte Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen hat natürlich auch verkehrspolitische Auswirkungen. Durch eine optimalere Ausnutzung der Infrastruktur der Bahn und ihres rollenden Materials wird es möglich sein, eine bessere Arbeitsteilung im Verkehrswesen in gesamtwirtschaftlicher Sicht zu erreichen. Die Einführung der automatischen Kupplung trägt daher unmittelbar zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen bei, und nur eine leistungsfähige Bahn kann wirkungsvoll zum Wohlstand der Gesellschaft beitragen.

Professor Oeftering, Präsident der Deutschen Bundesbahn, sagte: "Es ist ein hoher Preis, den wir bezahlen müssen, aber dies ist nur ein Bruchteil dessen, was die automatische Kupplung erbringen wird" (International Railway Journal, Oktober 1971). Dieser Aussage kann man zustimmen, jedoch mit der Einschränkung, was unter einem hohen Preis verstanden wird. So hat gerade die Deutsche Bundesregierung 1971 dem Bundestag zur Verbesserung des Straßenverkehrs ein Straßenbauprogramm mit einem Kostenaufwand von 150 Milliarden D-Mark zur Genehmigung vorgelegt, das in den Jahren 1971 bis 1985 realisiert werden soll. Die Einführung der automatischen Kupplung in der Bundesrepublik auf einer Kostenbasis 1972 würde dagegen 3,6 Milliarden D-Mark kosten. Dabei hat die Bundesrepublik von den Mitgliedsstaaten der CEMT noch den größten Betrag aufzubringen. Italien mit rund 2 Milliarden und Frankreich mit rund 1,5 Milliarden kommen der Bundesrepublik noch am nächsten.

Die anderen Staaten liegen alle weit unter diesen Größenordnungen. Die Gesamtausgaben für alle beteiligten CEMT-Staaten belaufen sich auf rund 10 Milliarden D-Mark. Verglichen mit anderen geplanten Ausgaben im Verkehrssektor ist dieser Betrag eher als gering zu bezeichnen.

Nachdem die Eisenbahn nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch umwelt- und energiepolitisch zu Problemlösungen beitragen kann, sollte man doch endlich dies auch akzeptieren. Nachgewiesenermaßen ist der Flächenbedarf des Eisenbahnverkehrs geringer und die Umweltvergiftung gegenüber anderen Verkehrsmitteln bedeutungslos. Eindeutig steht auch fest, daß der Schienenverkehr den geringsten Energieverbrauch hat.

Seit den frühen zwanziger Jahren sehen die europäischen Eisenbahnen die Einführung der automatischen Kupplung vor. Geschehen ist bis jetzt noch nichts. Man schob vielmehr die Entscheidung über dieses wirklich europäische Problem, mit all seinen sozialen, umwelt- und verkehrspolitischen Vorteilen, aus welchen Gründen es auch geschah, immer vor sich her. Es ist höchste Zeit, daß die automatische Kupplung nicht nur weiterhin diskutiert, sondern endgültig eingeführt wird.



Legende:

- CEMT - Europäische Konferenz der Verkehrsminister,  
Mitglieder sind Österreich, Belgien, Dänemark,  
Frankreich, B.R. Deutschland, Griechenland,  
Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande,  
Norwegen, Portugal, Spanien, Schweden, Schweiz,  
Vereinigtes Königreich und Jugoslawien.
- OSShD - Organisation für die Zusammenarbeit der Eisen-  
bahnen (des Ostblocks).  
Mitglieder sind: Albanien, Bulgarien,  
Tschechoslowakei, Deutsche Demokratische Republik  
(DDR), Ungarn, Polen, Rumänien und die UdSSR.
- UIC - Internationaler Eisenbahnverband.  
Im Internationalen Eisenbahnverband sind alle  
europäischen Staaten mit Ausnahme Sowjetrusslands  
vertreten.

Johann Hauf  
Sekretär der ITF-Sektion der  
Eisenbahner

SITZUNG DES FAIR-PRACTICES-AUSSCHUSSES DER ITF - - LONDON, 17. UND  
18. JANUAR 1974

An dieser Sitzung nahmen 42 Delegierte und Berater aus 16 Ländern teil. Den Vorsitz führte Tim O'Leary (TGWU, Großbritannien). Der Ausschuß nahm Entschlüsse zu folgenden Fragen an: Eröffnung eines Schiffahrtregisters in Hongkong; Neudefinierung des Begriffs "Schattenflagge"; Bekämpfung von Schiffen unter Schattenflaggen. Der Wortlaut dieser Entschlüsse befindet sich in den nachstehenden Anhängen 3-5. Außerdem gab der Ausschuß eine Erklärung zur Energiekrise ab (siehe Anhang 6).

Der Ausschuß nahm Kenntnis von der während der letzten 2 Jahre erzielten Intensivierung der Kampagne gegen Schiffe unter Schattenflaggen. Diese Intensivierung war der Anwendung des Prinzips zuzuschreiben, daß die zuständigen Mitgliedsverbände gegen solche Schiffe bei der Bekämpfung der Schattenflaggen alle ihnen möglichen Maßnahmen ergreifen sollten. Ferner wurde festgestellt, daß es der ITF möglich war, in knapp über 12 Monaten durch die Festhaltung der betreffenden Schiffe oder auf gesetzlichen Wege die Nachzahlung ausstehender Steuern in Höhe von insgesamt £12 000 durchzusetzen. Gleichzeitig wurden der allgemeinen Öffentlichkeit durch die Abgabe geeigneter Erklärungen an Presse, Rundfunk und Fernsehen die diesbezüglichen Mißstände vor Augen geführt. Die angeschlossenen Gewerkschaften aus 10 Ländern haben im Zusammenhang mit der ITF-Kampagne bereits Schiffsinspektoren benannt und die zuständigen Gewerkschaften in Deutschland und Argentinien werden dies sobald wie möglich tun.

Der Ausschuß bewilligte mehrere Zuwendungen aus dem Internationalen Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute. Die wichtigsten bewilligten Zuwendungen waren: £3 000 an den internationalen Funkberatungsdienst für Schiffe zur See (CIRM); £ 5 000 an das Internationale Seeleutezentrum "De Beer" in Europoort; £10 000 an den United Seamen's Service (USS) und £7 500 an das Seeleuteheim des Schiffsapostolats in Southampton. Ferner genehmigte der Ausschuß einen Beitrag von £10 000 zu den Baukosten eines internationalen Seeleuteheimes in Eilat, sobald genügend Gelder für die Durchführung dieses Projekts zur Verfügung stehen. Die ITF wird nach Beginn der Bauarbeiten eine weitere Zuwendung zu den Gesamtbaukosten machen.

ENTSCHLIESSUNG

ÜBER

GEPLANTES SCHIFFSREGISTER FÜR HONGKONG

Der Fair-Practices-Ausschuß der ITF, versammelt am 17. und 18. Januar 1974 in London, in Anwesenheit von Vertretern der Seeleute und Hafentarbeiter aus Argentinien, Australien, Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Großbritannien, Israel, Italien, den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Taiwan und den USA:

1. VERURTEILT SCHÄRFSTENS den Vorschlag zur Eröffnung eines vom britischen Schiffsregister getrennten Schiffsregisters in Hongkong;
2. IST DER FESTEN ÜBERZEUGUNG, daß ein solches separates Register für Hongkong bedingterweise eine Verschlechterung der Navigationssicherheit auf Grund niedrigerer Befähigungsnormen als die für britische Schiffe vorgeschriebenen zur Folge haben würde;
3. IST DER ANSICHT, daß Reedereien anderer Länder in Hongkong Scheingesellschaften bilden würden, um das Vorhandensein billiger Arbeitskräfte und die dort geltenden weniger strikten gesetzlichen Verordnungen auszunutzen;
4. FORDERT die britische Regierung auf, die Eröffnung eines separaten Schiffsregisters in Hongkong nicht zuzulassen;
5. FORDERT alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter auf, im Falle der Eröffnung eines solchen Schiffsregisters in Hongkong, den unter der Flagge Hongkongs registrierten Schiffen, im Rahmen der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen, besondere Aufmerksamkeit zu widmen;
6. BESCHLIESST, daß die von der Flagge traditioneller Schifffahrtsländer (einschließlich Großbritannien) auf die geplante Hongkong-Flagge umregistrierten Schiffe, als Schattenflaggenschiffe betrachtet werden sollten.
7. BESCHLIESST FERNER, daß neugebaute Schiffe, die unter der geplanten Hongkong-Flagge registriert werden, deren nutznießende Eigentümer bzw. Manager, sich nicht in Hongkong befinden, ebenfalls als Schattenflaggenschiffe betrachtet

werden sollten;

8. BESCHLIESST WEITERHIN, daß der Status eines Schiffes, das von einer Schattenflagge auf die geplante Hongkong-Flagge umwechselt, als unverändert betrachtet werden sollte, es sei denn:

- (a) der nutznießende Eigentümer und das Management des Schiffes sind in Hongkong ansässig;
- (b) die Ausstattungs- und Bemannungsnormen entsprechen in jeder Hinsicht den in Großbritannien geltenden Vorschriften für Schiffe unter britischer Flagge und die Heuern und Arbeitsbedingungen der Besatzung wurden mit einem ITF-Mitgliedsverband vereinbart und von der ITF gutgeheißen.

DEFINIERUNG DES BEGRIFFES SCHATTENFLAGGE

Wenn die nutznießende Eigentümerschaft und Kontrolle eines Schiffes außerhalb des Landes liegt, unter dessen Flagge das betreffende schiff registriert ist, ist dieses Schiff als ein Schattenflaggenschiff zu betrachten.

Abgesehen davon: wenn ein Reeder, Charterer oder Agent behauptet, daß ein bestimmtes Schiff nicht unter einer Schattenflagge fährt, obliegt es diesem Reeder, Charterer oder Agenten, einen befriedigenden und voll akzeptierbaren Beweis für seine Behauptung zu erbringen.

ENTSCHLISSUNG ÜBER BEKÄMPFUNG DER SCHATTENFLAGGEN

Der Fair-Practices-Ausschusses der ITF, versammelt am 17. und 18. Januar 1974 in London;

BEKRÄFTIGT, gestützt auf jahrzehntelange bittere Erfahrungen, erneut seine Überzeugung, daß die Registrierung von Schiffen unter Schattenflaggen ein internationales Übel darstellt und die ehrenhaften Normen der nationalen Souveränität und Verantwortung auf Kosten des Verdienstes und der Arbeitsbedingungen der Seeleute und sogar auf Kosten ihres Lebens entwürdigt;

ERKLÄRT, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter entschlossen sind, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um dieser schimpflichen Praktik ein Ende zu bereiten; und

WARNT, daß die Maßnahmen der Mitgliedsverbände der ITF nicht nur gegen die bisherigen Schattenflaggenregister, wie z.B. Liberia, Panama, Zypern und Somalia, gerichtet sein werden, sondern auch gegen neue Schattenflaggenregister oder andere Machenschaften, die einen ähnlichen Zweck verfolgen.

ERKLÄRUNG ZUR ENERGIEKRISE

Der Fair-Practices-Ausschuß befaßte sich mit der gegenwärtigen Energiekrise und nahm einen Bericht des Kollegen Gleason über bestimmte, von den amerikanischen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter geplante Maßnahmen entgegen. Der Ausschuß war der Ansicht, daß der ITF-Vorstand die Energiefrage diskutieren sollte, mit besonderem Bezug auf deren mögliche Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit und den Lebensstandard der Transportarbeiter. Der Generalsekretär wurde beauftragt, dem Vorstand die Ansichten des Ausschusses zur Kenntnis zu bringen.