



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. 4

April 1975

INHALT

Seite

Neues aus der ITF

IAO wird sich mit dem Problem der unterdurchschnittlichen Schiffe befassen	25
ÖTV-Seminar über EWG-Verkehrspolitik	25
Niederländische Gewerkschaften verschärfen Wirtschaftsboykott gegen Rhodesien	26

Transport und Verkehr

Neue Flugdienstzeitbegrenzungsnormen in Großbritannien erlassen	26
Neue Sicherheitsvorschriften für britische Fischereifahrzeuge	27

Aus der Welt der Arbeit

Neuer Heuertarifvertrag für belgische Hochseeschlepper	27
Regierungseingriff verhindert Arbeitskonflikt der dänischen Privatangestellten	28
Einheitlicher Lohn für dänische Lastwagenfahrer	29
Schiedsspruch über Tarifforderungen der deutschen Hafentarbeiter	29
Bummelstreik der britischen Eisenbahnwerkstätten-Vorarbeiter endet	29
Britische Seeleutegewerkschaften protestieren gegen Stilllegung von Fähren	30
Erhöhte Versicherungsleistung für britische Trawlerbesatzungen	30
Höhere Heuern für griechische Seeleute	30
Warnstreik der griechischen Luftfahrtsmechaniker	31
Schlichtungsangebot für Hafentarbeiter in St. Lawrence-Strom-Häfen	31
Streikdrohung der österreichischen Autobusfahrer bringt Erfolg	31
Amerikanische Flugzeugmechaniker ratifizieren neuen Tarifvertrag mit TWA	32
Drei amerikanische Eisenbahnergewerkschaften unterzeichnen Verträge	32

ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen

Fair-Practices-Ausschuß der ITF tagt in London 33

Kurznachrichten 34

Personalien 34

Bevorstehende Tagungen 35

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES

IAO wird sich mit dem Problem der unterdurchschnittlichen
Schiffe befassen

Die Internationale Arbeitsorganisation hat für die im Oktober 1975 stattfindende Vorbereitende Technische Schifffahrtskonferenz eine Reihe von Vorschlägen formuliert, deren Annahme zur Folge haben würde, daß Schiffe, deren Sicherheitszustand und Besatzungsbedingungen unterdurchschnittlich sind, einer wirksamen internationalen Kontrolle unterstellt werden. Um diese Schiffe zu identifizieren (ganz gleich, ob sie unter Schattenflaggen registriert sind oder nicht), schlägt die IAO vor, daß eine weltweite Untersuchung der Sicherheit, der Lebens- und Beschäftigungsbedingungen der Besatzungen und der Befähigungsnachweise der Offiziere vorgenommen werden sollte, und zwar von regierungsbevollmächtigten Inspektoren, die sich an Bord der Schiffe begeben und Informationen über die obigen Aspekte anhand eines einheitlichen internationalen Fragebogens einholen sollen.

Alle Vorschläge, die von der im Oktober dieses Jahres stattfindenden Vorbereitenden Technischen Schifffahrtskonferenz gemacht werden, bedürfen jedoch der Ratifizierung durch die im folgenden Jahre stattfindende Schifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz.

DEUTSCHLAND

ÖTV-Seminar über EWG-Verkehrspolitik

Vom 10. bis zum 13. März 1975 fand in Berlin ein verkehrspolitisches Seminar der Gewerkschaft ÖTV statt. Die Themenstellung war: EWG-Verkehrspolitik und Arbeitnehmerinteressen. Unter den Referenten befanden sich: Hubert Resch, verkehrspolitische Abteilung beim Hauptvorstand der Gewerkschaft ÖTV; Baudouin Jonckheere, Sekretär des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses (ITF), Brüssel; Karl-Heinz Hoffmann, Stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft ÖTV; Dr. Diers, Bundesverkehrsministerium, Bonn; Jürgen Erdmenger, Direktor in der Generaldirektion Verkehr der EWG-Kommission, Brüssel; Maurice Vanistendael, Generaldirektion soziale Angelegenheiten der EWG-Kommission, Brüssel und Johann Hauf, Sektionssekretär der ITF, London.

Der Vertreter der ITF stellte in seinem Referat über verkehrspolitische Ziele der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fest, daß das Prinzip der freien Marktwirtschaft mit einer sinnvollen Verkehrspolitik unvereinbar ist. Es ist unmöglich, ohne

eine Verkehrsteilung zwischen den Verkehrsträgern mittels indirekt und direkt steuernder Maßnahmen und einer Investitionslenkung sinnvolle Verkehrspolitik zu betreiben. Nicht die Effizienz der Kapitalverwertung, sondern der gesellschaftliche und gesamtwirtschaftliche Nutzen hat die Zielsetzung der Verkehrspolitik zu sein.

Kritisch wurden die Berichte über die EWG-Verkehrspolitik diskutiert, und die Vertreter der Kommission hatten Schwierigkeiten, das Scheitern auf diesem Gebiet zu erklären. Es wurde festgestellt, daß sowohl die Zielsetzung als auch die einzelnen Maßnahmen der Gemeinsamen Verkehrspolitik gewerkschaftlichen Grundsätzen nur marginal entsprechen. Dringend geboten ist daher eine offensivere und solidarische Haltung der Gewerkschaften gegenüber der EWG-Bürokratie.

RHODESIEN

=====

Niederländische Gewerkschaften verschärfen Wirtschaftsboykott gegen Rhodesien

Die der ITF angeschlossene Niederländische Transportarbeitergewerkschaft ist an einer verschärften Kampagne gegen die verheimlichte Ein- und Ausfuhr von Gütern von und nach Rhodesien über den Hafen von Rotterdam beteiligt. Die Hafenarbeiter sind durch Flugblätter aufgefordert worden, nach verdächtigen Frachten Ausschau zu halten, vor allem Frachten von und nach Südafrika, da auf diesem Wege die von den Vereinten Nationen über Rhodesien verhängten wirtschaftlichen Sanktionen umgangen werden könnten. Zu den verdächtigen Frachten zählen Tabak, Chrom, Nickel, Kupfer.

TRANSPORT UND VERKEHR

GROSSBRITANNIEN

=====

Neue Flugdienstzeitbegrenzungsnormen erlassen

Die britische Luftfahrtsbehörde hat neue Vorschriften über die Begrenzung der Flugzeit des Cockpit- und Kabinenpersonals erlassen. Diese Normen stützen sich auf die Empfehlungen eines beratenden Ausschusses, der bereits im Juni 1973 seinen Bericht vorlegte und treten am 1. Mai 1975 in Kraft.

Sie stützen sich auf das Konzept der "Flugdienstperiode", in der die vorbereitenden Arbeiten und die abschließenden Pflichten nach Beendigung des Fluges inbegriffen sind. Ferner werden die beflogenen Zeitzonen berücksichtigt sowie die Zahl der geflogenen Sektoren. Die längste zulässige Flugdienstperiode beträgt 14 Stunden.

Sie ist zulässig, wenn ein einziger Sektor befliegen wird und der Flug zwischen 8.30 Uhr und 12.59 Uhr in einer Zeitzone beginnt, an die die Besatzung gewohnt ist. Im Falle eines 3-Sektor-Fluges, der zwischen 22.00 Uhr und 5.59 Uhr beginnt, darf die Flugdienstzeit jedoch nicht mehr als 9 Stunden 30 Minuten betragen. Die für das Kabinenpersonal festgelegten Normen sind etwas höher. Diese Personalkategorie hatte bis jetzt jedoch keine Normen dieser Art.

Außerdem wurde die maximale Flugdienstzeit über eine zusammenhängende Zeitspanne von 28 Tagen (100 Flugdienststunden) und von 12 Monaten (900 Flugdienststunden) festgelegt.

Neue Sicherheitsvorschriften für Fischereifahrzeuge

Die britische Handelskammer hat neue Sicherheitsvorschriften für rund 2.300 Fischereifahrzeuge erlassen. Diese Vorschriften sollen ab 1. Mai 1975 progressiv zur Anwendung gelangen. Sie gelten für alle Fischereifahrzeuge ab 12 Meter Länge und sehen die Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses vor, nachdem der Beweis erbracht worden ist, daß das Fahrzeug alle einschlägigen Konstruktionsnormen erfüllt und die erforderlichen Rettungsausrüstungen, Funkpeilanlagen und Navigationshilfen an Bord führt. Reeder, die ihre Schiffe ohne ein solches Tauglichkeitszeugnis auslaufen lassen, können mit einer Geldstrafe bis zu £400 oder mit Gefängnis bis zu zwei Jahren bestraft werden.

Als erstes sollen die vor dem Jahre 1947 gebauten Schiffe unter das neue Gesetz gebracht werden. Während der nächsten sechs Jahre sollen die später gebauten Schiffe einbezogen werden.

AUS DER WELT DER ARBEIT

BELGIEN

=====

Neuer Heuertarifvertrag für Hochseeschlepper

Die der ITF angeschlossene Belgische Transportarbeitergewerkschaft hat für ihre auf Hochseeschleppern beschäftigten Mitglieder einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der rückwirkend ab 1. Januar 1975 für ein Jahr gilt und folgende Verbesserungen vorsieht: Erhöhung der Grundheuer um bfr. 600 (die sich nach Vornahme dieser Erhöhung ergebenden Löhne bilden die Basis für weitere Erhöhungen infolge des Anstiegs der Lebenshaltungskosten); zusätzliche Erhöhung der Grundlöhne um bfr. 400 ab 1. Juli 1975 und Einführung der 40-Stunden-Woche gleichfalls ab 1. Juli 1975. Das Bereitschaftsgeld wird ab 1. Januar 1975 bfr. 2.100 betragen.

DÄNEMARK

=====

Regierungseingriff verhindert Arbeitskonflikt der Privatangestellten

Die dänische Regierung hat die in einem Arbeitskonflikt von 140.000 Privatangestellten gemachten Schlichtungsempfehlungen als obligatorisch erklärt. Die genannten Empfehlungen waren von beiden Tarifpartnern abgelehnt worden.

Sie sehen im einzelnen folgendes vor:

- Verlängerung der Kollektivverträge um 2 Jahre;
- Erhöhung der Entschädigung für reduzierte Arbeitszeit um 35 Öre pro Stunde rückwirkend ab 1. März 1975;
- Keine weiteren allgemeinen Lohnerhöhungen während des ersten Jahres der Laufzeit des Vertrages;
- Erhöhung der Löhne in den mittleren und niedrigeren Tarifgruppen um jeweils 40 Öre pro Stunde ab 1. März und 1. September 1976;
- Erhöhung des Arbeitgeberbeitrages für berufliche Ausbildung ab 1. Januar 1976 von 1 auf 3 Öre pro gearbeitete Stunde;
- Neuberechnung der Lebenshaltungskostengrundlage auf Norm 100 und Abgeltung der sich daraus ergebenden Berechnungsverluste durch eine Erhöhung der Löhne um 30 Öre pro Stunde ab 1. September dieses Jahres;
- Erhöhung der Lebenshaltungskostenzulagen von 40 auf 60 Öre bei Anstieg der Kosten um jeweils 1%;
- Bindung der Renten an die Lebenshaltungskosten. Da die Berechnungsbasis neu festgelegt werden soll, werden dieses Jahr keine allgemeine Erhöhungen der Renten erfolgen, abgesehen von einer Anhebung der Rente verheirateter Rentner um jeweils 300 Kronen für beide Ehepartner und um 496 Kronen für Ledige mit Wirkung vom 1. Oktober 1975 ab Abgeltung für die sich aus der Neufestlegung der Berechnungsbasis ergebenden Verluste. Vom Jahre 1976 an sollen die Renten parallel mit dem durchschnittlichen Industrielohn angehoben werden.

Einheitlicher Lohn für Lastwagenfahrer

Die der ITF angeschlossene Dänische Transportarbeitergewerkschaft (SID) hat eine neue Tarifregelung getroffen, die "gleichen Lohn für gleiche Arbeit" für alle dänischen Lastwagenfahrer vorsieht. Durch diese Vereinbarung werden vor allem die Löhne der Kopenhagener Lastwagenfahrer mit denen anderer Fahrer harmonisiert, und zwar durch eine entsprechende Anhebung der Löhne der letzteren um 50 Öre bis zu 2,45 Kronen pro Stunde. Der neue Vertrag gilt auch für Taxichauffeure, Möbelwagenchauffeure, Tankwagenfahrer und Arbeiter in Tankerdepots.

DEUTSCHLAND

=====

Schiedsspruch über Tarifforderungen der Hafendarbeiter

Nach langen und schwierigen Verhandlungen hat die zuständige Schlichtungsstelle im Februar dieses Jahres folgenden Schiedsspruch über die Tarifforderungen der deutschen Hafendarbeiter gefällt:

- Erhöhung des Grundstundenlohnes auf DM 8,83 ab 1. Januar 1975;
- Zahlung einer Nachtarbeitszulage an Werktagen von DM 7,49 für die zweite Schicht und DM 1,87 (multipliziert mit der Zahl der Arbeitsstunden) für die dritte Schicht;
- Zahlung eines Zuschlages für Arbeit an Sonn- und Feiertagen in folgender Höhe: DM 16,05 für die erste und zweite Schicht und DM 25,68 für die dritte und vierte Schicht;
- Zahlung eines Zuschlages von DM 7,49 für Anschluß- und Doppelschichten.

Die Laufzeit des neuen Lohnvertrages beträgt 12 Monate.

GROSSBRITANNIEN

=====

Bummelstreik der Eisenbahnwerkstätten-Vorarbeiter endet

Die bei den beiden britischen Eisenbahngewerkschaften NUR und TSSA organisierten Eisenbahnwerkstätten-Vorarbeiter und Werkmeister haben ihren Bummelstreik am 9. April eingestellt. Der Streik war ein Protest gegen die Weigerung der britischen Eisenbahnverwaltung, mit ihnen über bestimmte Beschwerden über

die Auswirkungen der Einführung einer neuen Tarifstruktur im Jahre 1974 zu verhandeln. Die Gewerkschaften waren nicht bereit, den Streitfall an eine Schiedsinstanz zu verweisen, aber kurz danach wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen und führten zu einer Einigung.

Seeleutegewerkschaften protestieren gegen Stilllegung von Fähren

Drei der ITF angeschlossenen britischen Seeleutegewerkschaften (NUS (Mannschaften), MNAOA (Offiziere) und REOU (Funkoffiziere)) haben beschlossen, eine Blockade von zwei Fähren der British Rail durchzuführen, die zwischen Heysham und Belfast verkehren. Dies war ein Protest gegen die geplante Schließung dieser Fährschiffverbindung mit Nordirland. Die Blockade begann am 6. April. Vorher hatten die Gewerkschaften als Protest gegen die genannte Schließung einen 48-Stunden-Streik gegen andere Fährschiffverbindungen der British Rail durchgeführt. Infolge der Blockade ist British Rail nicht in der Lage, die beiden Fährschiffe (Duke of Argyll und Duke of Lancaster) nach einem anderen Hafen zu bringen. Die Gewerkschaften haben eine unabhängige Untersuchung des Fährbetriebes der British Rail gefordert.

Erhöhte Versicherungsleistung für Trawlerbesatzungen

Die maximale Lebensversicherung der vom Fischereihafen Grimsby auslaufenden Trawlerbesatzungen ist infolge einer Vereinbarung zwischen der uns angeschlossenen Britischen Transportarbeitergewerkschaft und der Vereinigung der Fischereireeder von Grimsby von £2.000 auf £6.000 erhöht worden.

Die Entschädigung für ständige Arbeitsunfähigkeit, Verlust eines Körperteiles oder eines Auges infolge eines Unfalles an Bord wurde auf £3.000 für Erwachsene (über 18 Jahre) und auf £1.500 für Jugendliche erhöht. Die Versicherungsprämien werden zur Hälfte durch Arbeitnehmerbeiträge finanziert.

GRIECHENLAND

=====

Höhere Heuern für Seeleute

Die der ITF angeschlossene Griechische Seeleuteföderation, die während dem griechischen Militärregime von der ITF suspendiert war, hat mit der Vereinigung griechischer Reeder einen neuen Kollektivvertrag für Hochseeschiffe über 4.500 BRT abgeschlossen, der für zwei Jahre ab 1. Januar 1975 gilt und folgende Verbesserungen vorsieht: Erhöhung der Heuern um 30% für das Jahr 1975 und um weitere 35% ab 1. Januar 1976; festgesetzte Zahlung einer Lebenshaltungskostenzulage in Höhe von £20 pro Monat, wobei jedoch im Jahre 1976 £10 dieser Zulage in die Grundheuer einbezogen werden sollen, bevor deren Erhöhung um 35% vorgenommen wird.

Daraus ergeben sich folgende Grundheuern für einen Vollmatrosen: Im Jahre 1975 -- £105,43 pro Monat plus £20 Teuerungszulage und im Jahre 1976 -- £138,43 (einschließlich der Zulage). Da die Heuersätze normalerweise in Pfund Sterling berechnet werden, wurde im Kollektivvertrag eine Klausel aufgenommen, die besagt, daß der Wechselkurs nicht ungünstiger sein darf als der am Tage der Unterzeichnung des Vertrages gültige.

Warnstreik der Luftfahrtsmechaniker

Zwei der ITF angeschlossene griechische Gewerkschaften der Luftfahrtsmechaniker, die zusammen insgesamt 1.300 Mechaniker vertreten, haben am 28. und 29. März einen 48-stündigen Warnstreik durchgeführt, weil die Verhandlungen mit Olympic Airways über bestimmte Probleme, die seit bereits drei Monaten Gegenstand von Beschwerden waren, zu keiner Einigung führten. Es handelt sich insbesondere um Aufstiegsmöglichkeiten und Teuerungszulagen.

KANADA

=====

Schlichtungsangebot für Hafendarbeiter in St. Lawrence-Strom-Häfen

Nach Abbruch der direkten Verhandlungen zwischen der uns angeschlossenen Hafendarbeitergewerkschaft ILA und der Vereinigung der Hafendarbeitgeber hat das zuständige Schlichtungsamt den Abschluß eines neuen Kollektivvertrages empfohlen, der folgende neue Erhöhungen vorsieht: Auf \$6 pro Stunde ab 1. Januar bis 30. September 1975, dann \$6,40 bis 1. Januar 1976, dann \$7,40 bis 31. Dezember 1976 und \$8 für das Jahr 1977. Ferner wurde eine Neuberechnung der Garantielöhne vorgenommen, die den Hafendarbeitern im vierten Jahr der Laufzeit des Vertrages einen Garantielohn in Höhe von \$17,040 bietet. Diese Garantie gilt für die vom Frühjahr bis zum Spätherbst laufende Saison. Während der Wintermonate haben die Hafendarbeiter für 12 Wochen Anspruch auf eine Arbeitslosenversicherung in Höhe von \$123 pro Woche.

Der Schlichtungsvorschlag bedarf noch der Zustimmung der Mitgliedschaft.

ÖSTERREICH

=====

Streikdrohung der Autobusfahrer bringt Erfolg

Nachdem das der uns angeschlossenen österreichischen Gewerkschaft HTV angehörende Autobuspersonal gedroht hatte, am 31. März 1975 einen 24-stündigen Warnstreik durchzuführen, weil die Unternehmer nicht zur Unterzeichnung eines neuen Kollektivvertrages bereit waren, kam es in letzter Minute zu einer Einigung über einen Vertrag, der zahlreiche, beachtenswerte Verbesserungen vorsieht, wie z.B. Erhöhung des Stundenlohnes für Kraftfahrer auf Ös 32, woraus sich ein neuer Wochenlohn von Ös 1.280 ergibt. Die an Autobusfahrer

zu zahlende Erschwerniszulage wurde von 2 auf 3 Schilling pro Stunde erhöht. Eine weitere wichtige Errungenschaft ist, daß Nachtarbeitsstunden zwischen 24.00 Uhr und 5.00 Uhr früh im Gelegenheitsverkehr mit einem Zuschlag von 100% zu entlohen sind. Die Spesenvergütungen im Linienverkehr wurden auf Ös 31,50 (bei Abwesenheit über Nacht zusätzlich Ös 15) erhöht. Im Gelegenheitsverkehr betragen die entsprechenden Tagessätze nunmehr Ös 15 (bei Abwesenheit über Nacht zusätzlich Ös 15). Die Grundlage für die durchschnittliche Berechnung der Arbeitszeit wurde von 4 Wochen auf 2 Wochen reduziert, so daß die regelmäßige Arbeitszeit nunmehr 80 Stunden über einen Zeitraum von 2 Wochen beträgt.

Die im Todesfalle eines Dienstnehmers zu zahlenden Abfindungen wurden um einen Wochenlohn erhöht; sie betragen je nach Betriebszugehörigkeit zwischen 5 und 11 Wochenlöhne.

USA

===

Flugzeugmechaniker ratifizieren neuen Tarifvertrag mit TWA

Die der International Association of Machinists (Mitglied der ITF) angehörenden Flugzeugmechaniker haben einen neuen Tarifvertrag mit Trans World Airlines gutgeheißen, der rückwirkend vom 1. September 1973 (der Ablauftermin des alten Vertrages) für 26 Monate gilt und einen neuen Höchststundenlohn von \$7,77 ab 1. Mai dieses Jahres vorsieht. Ab 1. September soll eine weitere Erhöhung der Stundenlöhne um 10 Cent erfolgen.

Darüber hinaus wurden der Rentenanspruch und die Krankenversicherung verbessert. Außerdem sieht der Vertrag höhere Zulagen für lizenzierte Mechaniker vor sowie zusätzlichen jährlichen Urlaub und erhöhte Abfindungen bei Überzähligkeit vor.

Weitere drei Eisenbahnergewerkschaften unterzeichnen Verträge

Drei weitere amerikanische Eisenbahnergewerkschaften (die Zugabfertiger, Mechaniker und Lokführer) haben sich mit den amerikanischen Eisenbahngesellschaften über neue Lohn- und Arbeitsbedingungen geeinigt. Die neuen Verträge galten in jedem Falle für drei Jahre und gleichen im großen und ganzen den bereits von anderen amerikanischen Eisenbahnerorganisationen getroffenen Tarifvereinbarungen (sich ITF-Nachrichten Nr. 2/75).

Eine große Eisenbahnerorganisation, die Brotherhood of Railway and Airline Clerks, hat sich jedoch noch nicht mit den Arbeitgebern geeinigt und hat eine Urabstimmung über die Ergreifung von Streikmaßnahmen in Unterstützung ihrer Forderungen angeordnet. Die Verhandlungen über neue Verträge für bestimmte Kategorien des Werkstättenpersonals sind ergebnislos ausgelaufen, und die Tarifpartner erwarten nunmehr die Vorschläge der zuständigen Schlichtungsinstanz.

ITF-KAMPAGNE GEGEN SCHATTENFLAGGEN

=====

Fair-Practices-Ausschuß der ITF tagt in London

Am 19. und 20. März 1975 tagte in London der Fair-Practices-Ausschuß der ITF unter dem Vorsitz von C. Fitzgibbon von der australischen Hafnarbeiterföderation. An dieser Sitzung nahmen über 60 Delegierte teil. Zu Beginn erfolgte eine Diskussion des Tätigkeitsberichtes für die Arbeitsperiode seit der letzten Sitzung dieses Ausschusses. Unter diesem Punkt der Tagesordnung waren die Delegierten vor allem an einer klaren Formulierung des Begriffes "Fernost-Verkehr" interessiert, die allen angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafnarbeiter zugestellt werden soll. Ferner wurde beschlossen, daß die vom ITF-Vertrag vorgesehenen Heuersätze und sonstigen geldlichen Leistungen künftig in US Dollars ausgedrückt werden sollen. Diese Heuersätze sollen außerdem revidiert werden, damit ab 1. September 1975 eine neue Heuertarifsкала in Kraft treten kann.

Die skandinavische Delegation berichtete, daß Herr Professor Folke Schmidt die arbeitsrechtliche Lage in Norwegen und Dänemark untersucht und Vorschläge für ein gemeinsames Vorgehen gemacht hatte, die von allen Gewerkschaften der genannten Länder gutgeheißen wurden.

Der Ausschuß bewilligte Zuwendungen aus dem Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute, die in der Zeit von August 1974 bis Januar 1975 vorgenommen wurden und gewährte zusätzliche Zuwendungen in Höhe von insgesamt £70.000 für Seeleute-Wohlfahrtsprojekte in Australien, Italien, Großbritannien, Kanada, Dänemark, Finnland und der Bundesrepublik Deutschland.

Unter dem Tagesordnungspunkt "Künftige Tätigkeit" befürwortete der Ausschuß eine neue Methode für die Definierung des Begriffes "Schattenflagge". Gestützt auf diese Methode wird die ITF eine Liste der Schattenflaggenländer erstellen, die von Zeit zu Zeit revidiert werden soll. Alle Schiffseigentümer, Charterfirmen oder Reederagenten, die behaupten, daß ein bestimmtes Schiff nicht unter einer Schattenflagge fährt, werden einen befriedigenden und voll akzeptierbaren Beweis für diese Behauptung erbringen müssen. Wenn die nutznießende Eigentümerschaft eines Schattenflaggenschiffes sich in einem Land befindet, wo die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute auf nationaler Ebene einen Kollektivvertrag abgeschlossen haben, der gleich gut oder besser ist als der ITF-Vertrag, wird es den nationalen Gewerkschaften der betreffenden Länder freistehen, geeignete Schritte zu unternehmen, um die Anwendung des nationalen Vertrages sicherzustellen. Wenn Schiffe außerhalb des Landes, in dem sich nutznießende Eigentümer befinden, boykottiert und vertraglich erfaßt werden, gelangt der ITF-Vertrag zur Anwendung, es sei denn, daß die zuständige nationale Gewerkschaft im Falle eines jeden einzelnen Schiffes spezifisch die Anwendung ihres eigenen Vertrages fordert.

Der Ausschuß nahm mit Befriedigung die vom Generalsekretär der ITF gegebene Zusicherung zur Kenntnis, daß geeignete Schritte unternommen würden, um das sich aus der Ausdehnung der ITF-Kampagne ergebende erhöhte Arbeitspensum zu bewältigen. Insbesondere sollten alle angeschlossenen Mitgliedsverbände ersucht werden, zusätzliche Funktionäre als Schiffsinspektoren bereitzustellen, da sich diese Methode in der Praxis bewährt hat. Abschließend wurden die angeschlossenen Gewerkschaften aufgefordert, sich mit allen Mitteln dafür einzusetzen, daß die Gewerkschaftsbünde der einzelnen Länder die Politik der ITF gegenüber Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen gutheißen, damit die Gewerkschaftsbewegung auf breiter Ebene in die ITF-Kampagne einbezogen werden kann.

Am Vortage der Fair-Practices-Sitzung fand eine unverbindliche Tagung der als Schiffsinspektoren tätigen Gewerkschaftsfunktionäre statt. Diese Tagung diente in erster Linie dem Austausch der während der Kampagne gewonnenen Erfahrungen.

KURZNACHRICHTEN

Vor kurzem endete ein fünftägiger Streik der Hafenarbeiter an der kanadischen Westküste durch den Erlaß einer diesbezüglichen Regierungsverordnung. Der Arbeitskonflikt der Hafenarbeiter soll nunmehr auf dem Wege der obligatorischen Schlichtung beigelegt werden, und bis zum 31. Dezember 1976 dürfen keine weiteren Streikmaßnahmen ergriffen werden.

Die weiblichen Mitglieder der Irischen Transportarbeitergewerkschaft haben eine Charta der Frauenrechte angenommen, um Diskriminierungen gegen Frauen abzuschaffen. Diese Charta wird voraussichtlich Teil der offiziellen Politik der Gewerkschaft bilden, und die Gewerkschaft wird sich mit aller Energie für die Erfüllung der in ihr enthaltenen Forderungen einsetzen.

Die der ITF angeschlossene amerikanische Vereinigung der Schiffsmaschinisten feierte im März dieses Jahres ihr hundertjähriges Bestehen.

PERSONALIEN

Dr. Abbas Ammar, ehemaliger Stellvertretender Generaldirektor der IAO, ist am 15. Dezember 1974 in Khartum gestorben.

Irving Brown, europäischer Vertreter des amerikanischen Gewerkschaftsbundes AFL-CIO, ist in den Verwaltungsrat der IAO gewählt worden. Er tritt an die Stelle von Bert Seidman, der seinen Sitz im Verwaltungsrat aufgegeben hat, um seiner Funktion als AFL-CIO-Direktor für soziale Sicherheit mehr Zeit zu widmen.

Staf de Wilde, ehemaliger Vorsitzender der Abteilung Binnenschifffahrt des Belgischen Transportarbeiterverbandes, ist vor kurzem im Alter von 85 Jahren gestorben.

Claude Jodoin, Vorsitzender des Kanadischen Gewerkschaftsbundes von dessen Gründung im Jahre 1956 bis zum Jahre 1967, ist am 1. März 1975 im Alter von 61 Jahren gestorben.

Jayant Dayaram Randeri, Generalsekretär der Indischen Seeleutegewerkschaft (MUI), ist am 25. März im Alter von 64 Jahren gestorben. Kollege Randeri war viele Jahre lang ein entschlossener und treuer Gewerkschafter. Dank seiner Bemühungen zählen die Beschäftigungsbedingungen der indischen Schiffsoffiziere zu den besten im gesamten asiatischen Raum. Er war stets ein treuer Unterstützer der ITF, und seine zahlreichen Freunde und Arbeitskollegen werden ihn sehr vermissen.

Captain Laurie Taylor, ehemaliger Vorsitzender der Britischen Vereinigung der Luftlinienpiloten, ist als Nachfolger von C.C. Jackson, der am 1. Juni dieses Jahres in den Ruhestand tritt, zum Exekutivsekretär der Internationalen Föderation der Luftlinienpiloten (IFALPA) ernannt worden.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

=====

Planungsausschuß der Sektion
Straßentransport

- Zürich, 19. Juni 1975

Europäische Konferenz der ITF
ursprünglich
aber nunmehr verschoben

- Zürich, 17. + 18. Juni 1975

* WEITERE INFORMATIONEN ÜBER DIE *
* IN DIESER NUMMER DER ITF-NACH- *
* RICHTEN ENTHALTENEN MITTEILUNGEN *
* SIND VOM ITF-SEKRETARIAT AUF AN- *
* FRAGE ERHÄLTlich! *

INTERNATIONALER BUND FREIER GEWERKSCHAFTEN

MAIAUFRUF 1975

Maifeier 1975? Sind wir in der rechten Stimmung, haben wir Grund, diesen Tag festlich zu begehen? Viele von uns blicken mit Sorge und Furcht in die Zukunft. Zunehmende Arbeitslosigkeit und galoppierende Inflation bedrohen die Arbeitnehmer in allen Ländern, am schlimmsten aber in der Entwicklungswelt. Keiner kann heute sicher sein, seinen Arbeitsplatz zu behalten, alle früheren und heutigen Bemühungen der Gewerkschaften um eine Hebung des Lebensstandards der Arbeiterschaft drohen angesichts der stetig steigenden Preise sinnlos zu werden.

Nicht nur unser Kampf um Brot scheint ins Stocken zu geraten, auch Friede und Freiheit liegen in weiter Ferne. Die Kämpfe in Vietnam und Kambodscha haben einen neuen Höhepunkt erreicht, die Hoffnungen auf eine friedliche Beilegung der Konflikte im Nahen Osten und auf Zypern sind so fragwürdig wie je. Unterdrückung der Freiheit und Verletzung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte dauern an und mehren sich sogar in vielen Teilen der Welt. Organisierter Terrorismus gefährdet nicht nur Menschenleben, sondern alle Werte und Strukturen unserer Gesellschaft.

So bietet uns die Welt an diesem 1. Mai kein erfreuliches Bild. Das alles ist aber für uns kein Grund zur Verzweiflung, sondern im Gegenteil eine Herausforderung zu gründlicher Besinnung und zur Übernahme unserer Verantwortung. Die internationale freie Gewerkschaftswelt muß jetzt handeln, da nationale Regierungen und zwischenstaatliche Organisationen offenbar außerstande sind, die gegenwärtigen Schwierigkeiten zu meistern und einer noch ernsteren Krise, die auf uns zukommt, vorzubeugen. Hergebrachte Methoden haben versagt, die bloße Addition nationaler Egoismen kann keine neue internationale Ordnung schaffen. Das kapitalistische System, wie es die großen multinationalen Gesellschaften in seiner krassesten Form verkörpern, erzeugt und verschlimmert selbst das wirtschaftliche Ungleichgewicht, das eine der Hauptursachen unserer gegenwärtigen Nöte ist: es ist der glatte Hohn, wenn Vertreter dieses Systems zur Täuschung der Weltöffentlichkeit die Schuld den Arbeitnehmern und ihren Organisationen anzulasten suchen.

Um Abhilfe zu schaffen, sind nicht nur internationale Rechtsvorschriften erforderlich, die den schlimmsten Mißbräuchen einer vom Profitmotiv geleiteten Gesellschaft entgegenwirken, sondern eine national und international koordinierte Wirtschaftsplanung, die Arbeitslosigkeit und Inflation im Weltmaßstab anpackt. Eine solche Planung muß alle anstehenden Probleme mit einbeziehen, wie die ungleiche Verteilung des Wohlstands und der Früchte der Produktivität, die Bevölkerungsexplosion, die Industrialisierung der Dritten Welt und die Beseitigung von Handelsschranken.

Diese gewaltigen Aufgaben können nicht ohne die aktive Beteiligung der Arbeiterklasse gelöst werden. In mehreren Fällen haben Arbeiter ihre Fähigkeit erwiesen, Betriebe und Unternehmen, die von früheren Eigentümern und Leitern ruiniert und aufgegeben waren, selbst zu übernehmen und weiterzuführen. Die Ergebnisse solcher Versuche müßte die freie Gewerkschaftsbewegung im Rahmen ihrer Bemühungen um eine weltweite Ausdehnung der Industriedemokratie sehr gründlich studieren. Wir fordern, daß die Arbeitnehmer in allen Stadien und auf allen Stufen in nationalen und internationalen Planungsgremien ausreichend vertreten sind. Nur so können wir sicher sein, daß die Wirtschaftspolitik nicht vom Profitstreben bestimmt wird, sondern den Interessen der Weltgemeinschaft dient.

Die internationale freie Gewerkschaftsbewegung ist nicht nur sicher, daß die gegenwärtigen Schwierigkeiten überwunden werden können, sondern hat auch verschiedentlich praktische Vorschläge gemacht, wie dies geschehen könnte. Diese Vorschläge müßten selbstverständlich im Rahmen einer Weltpolitik entwickelt und vervollkommen werden. Es genügt jedoch nicht, Lösungen zu wissen, man muß auch die Möglichkeit haben, sie praktisch anzuwenden. In den vergangenen Jahren haben wir mehrfach mit Enttäuschung feststellen müssen, daß sorgsam erarbeitete Pläne und Argumente, die wir internationalen Konferenzen unterbreiteten, kaum Beachtung gefunden haben. Die Arbeiterbewegung darf sich nicht länger mit der Rolle des Bittstellers begnügen: wir müssen dafür sorgen, daß wir gehört werden und daß unserer Politik eine Bewährungschance gegeben wird.

Das aber erfordert entschlossene und abgestimmte Bemühungen der Gewerkschaftsorganisationen überall im Geiste internationaler Solidarität. Je stärker unsere Bewegung ist, desto mehr Einfluß wird sie haben. Wenn wir in nationalen und Weltangelegenheiten die Rolle spielen wollen, auf die wir Anspruch erheben, so müssen wir sicher sein, daß wir wirklich im Namen aller Arbeitnehmer sprechen. Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften ruft alle demokratischen Gewerkschaftsorganisationen, die ihm noch fernstehen, auf, sich der Weltbewegung anzuschließen; er appelliert an alle Mitgliedsorganisationen, Großkampagnen für die Erfassung der bisher Nichtorganisierten durchzuführen und legt ihnen aufs Neue in diesem Internationalen Jahr der Frau nahe, für eine volle und verantwortliche Beteiligung der weiblichen Arbeitnehmer zu sorgen, nicht nur im Interesse der Frau selbst, sondern auch zum Nutzen unserer gesamten Bewegung.

Im Oktober 1975 führt der IBFG seinen 11. Weltkongreß in Mexiko durch. Auf diesem großen Parlament der Arbeit werden Delegierte aus allen Kontinenten die Strategie für die nächsten drei Jahre erarbeiten, eine Strategie zur Behandlung der Wirtschaftsprobleme, aber auch zur Verwirklichung unserer anderen großen Ziele: eine bessere Welt mit mehr sozialer Gerechtigkeit und Sicherheit für die arbeitenden Männer und Frauen zu schaffen. Es liegt an uns allen, dafür zu sorgen, daß diese Bemühungen ein positives und dauerhaftes Ergebnis haben. Vorwärts mit dem IBFG für Brot, Frieden und Freiheit.

IMCO and ILO

IMCO and ILO make progress towards international standards of training for maritime personnel

Earlier this year experts in the field of maritime training assembled in Geneva, for the 4th session of the Joint IMCO/ILO Committee on Training. K. Mols Sørensen, General Secretary of the Danish Merchant Navy Officers' Association and Chairman of the ITF Seafarer Section was appointed Chairman of the session. ITF affiliates provided an unparalleled all-category back-up of no less than 21 representatives and advisers (in addition to the Chairman) from Finland, India, Netherlands, Norway, Sweden, United Kingdom and United States. The ITF Secretariat was represented by the Seafarers' Section Secretary. The Session was preceded by separate and joint preparatory meetings of seafarer and shipowner representatives.

The Joint Committee, which met at the new headquarters of the International Labour Office, adopted draft proposals (emanating from IMCO) concerning mandatory minimum requirements for the certification of officers in charge of a navigational watch; mandatory minimum requirements to ensure the continued proficiency and updating of knowledge for masters and deck officers; mandatory minimum requirements for certification of engineer officers in charge of a watch in a traditionally manned engine room or the designated duty engineer in a periodically unmanned engine room; and mandatory minimum requirements to ensure the continued proficiency and updating of knowledge for engineer officers. The Joint Committee also amended the 1970 Document for Guidance to include new sections and appendices for engineer officers and amended a draft proposal for mandatory minimum requirements for the certification of masters and chief mates of ships of 1600 grt and over and a draft recommendation on principles and operational guidance for deck officers in charge of a watch in port which had been submitted by IMCO. On two issues, namely the proposed mandatory minimum requirements for junior ratings forming part of a navigational watch and for certification of chief and second engineer officers there was considerable discordance. As regards junior ratings the seafarer members demanded that a "junior rating" be defined so that it could be established, whether he could be the sole rating on a navigational watch or one of several ratings in a navigational watch. In their view it was essential to define the duties of a junior rating before any professional training requirements were determined. Concerning the second issue the seafarer members were unhappy with the provision relating to approved seagoing service and the proposal that the Administrations should be able to vary the examination requirements for ships trading in designated near coastal waters, The seafarers were also

disatisfied with the provision that the requirements for certification of chief and second engineer officer in seagoing ships with propulsion machines of between 746 and 3000 kW shaft power should be equated with the IMCO Mandatory Minimum Requirements for Certification of Engineer Officers in Charge of a Watch in a Traditionally Manned Engine Room or the Designated Duty Engineer in a Periodically Unmanned Engine Room.

The Seafarers endeavoured to amend the IMCO Recommendation concerning the Training and Qualifications of Officers and Crews of Ships Carrying Hazardous and Noxious Chemicals in Bulk by asking that both curricula and instructors for the training to be given to officers and ratings should be approved by Administrations and that some of the training should be given ashore. They further suggested that the depth of knowledge required as between ratings responsible for handling cargo and officer could be varied. Following opposition from the shipowners to the first suggestion of the seafarers the Joint Committee agreed that the seafarers' proposed amendments be discussed further by the appropriate IMCO body.

Some considerable discussion took place under other business on the agenda. For example, the seafarer members proposed that any future international standards which may be adopted on maritime training and certification should include sections covering qualifications, training and certification of radio officers; mandatory minimum requirements to ensure the continued proficiency and updating of knowledge for radio officers; and operational guidance on radio watchkeeping and technical maintenance and repair of radiocommunications equipment by radio officers. On manning the seafarers made out a strong case for the inclusion of the issue in the discussions on training and qualifications of seafarers pointing out that the work of establishing proper training standards for particular crew members had been suffering from a lack of any international standards which specify the scope of the job which those crew members perform. The seafarer members also expressed concern at the fact that whilst several international instruments regulated the safe stowage of cargo within containers no knowledge had been imparted concerning the existence of any training requirements for the personnel responsible for the contents of containers. This lack of training could well have been the cause of several serious incidents involving dangerous chemicals in containers in recent years.

In conclusion the seafarer members stressed the need for priority attention to the question of qualifications of ratings forming part of an engine room watch as well as to the need for attention to be given to the maritime safety aspects of training in international law.

IMCO Sub-Committee on Radiocommunications

The 14th session of IMCO's Sub-Committee on Radiocommunications was held in London from 24 to 28 February 1975. Radio officer affiliates of the ITF in Denmark, Finland, Italy, Netherlands, Norway, Sweden, United Kingdom and United States were represented at this session as was the ITF Secretariat. A full report on the proceedings have been sent to all radio officer affiliates of the ITF.

The Sub-Committee considered a joint IMCO/IHO draft plan for the establishment of a world-wide navigational warning system and during the discussion of this subject the ITF participants stressed the need for preserving wireless telegraphy as a means of transmitting navigational and meteorological warnings under the various regional plans.

With regard to radio requirements for fishing vessels attempts were made to redefine the terms "radio officer" and "radio operator" but again the ITF succeeded in maintaining status quo. The Sub-Committee decided that as a general rule the draft chapter on radio requirements for fishing vessels intended for the proposed convention on safety of fishing vessels should follow as closely as possible Chapter IV of the 1974 Safety Convention.

A proposal to allow exemptions from SOLAS radio regulations for ships of any tonnage which were fitted with VHF and traded exclusively within an area covered by VHF coast stations was successfully countered by the ITF who warned against any fragmentation of the present distress system. Following this the Netherlands' administration asked that a previous Dutch submission, in which exemptions for ships of up to 75 m in length (approximately between 2000 and 2500 grt) were suggested, should again be discussed. The Swedish administration indicated that they would be proposing exemption rules for the North and Baltic Seas. After a discussion as to whether guidelines should be produced at all the Sub-Committee agreed to discuss the matter at its next session.

The next session of the Sub-Committee on Radiocommunications will be held from 15 to 19 September 1975 when among other things actions to be taken as a result of the World Maritime Administrative Radio Conference, Geneva 1974 (a discussion of which had to be postponed at this session) will be considered.

IMCO's Maritime Safety Committee act on Sub-Standard Vessels

IMCO has now initiated action designed to improve the control of vessels which are sub-standard from the point of view of safety. At the 32nd session of the Maritime Safety Committee (held in London from 17 to 21 March) delegates agreed to set up an ad hoc working group on sub-standard ships with the

following basic terms of reference:

"To consider within the purposes of the organization proposals for making more effective and strengthening existing arrangements for identifying ships which are substandard in relation to international conventions enforced and for taking appropriate action including making deficiency reports to IMCO with a view to implementing any improvements in the system considered necessary as soon as possible and progressively extending it as new standards are adopted."

The first meeting of the ad hoc group will be held from 28 to 30 July 1975 for the purpose of preparing a report on the subject for submission to the 33rd session of the Committee.

The ITF joined efforts with several administrations, notably that of the United Kingdom, as well as the OECD in demanding that a system should be developed under which sub-standard vessels could be identified and controlled. The ITF seafarers' section secretary stressed the importance of closer port-state control, international manning standards and crew competency; asked that greater publicity be given to deficiency reports; and offered ITF support both in the channelling of complaints regarding sub-standard vessels and for the ad hoc working group.

Among the decisions taken by the Committee on other matters were the following:

The Committee agreed that sub-committees seeking to modify the SOLAS Convention should whenever possible draft texts which comply with the 1974 Convention which it was hoped would be ratified very soon as the Committee did not consider it practical to amend the 1960 Convention in view of the fact that because of the long-winded amendment procedure of that Convention such amendments would be superseded by the 1974 Convention;

- The Committee supported the contention by its sub-Committee on Radiocommunications that the standard form for reporting exemptions from the radio requirements of SOLAS did not allow for a satisfactory analysis of the exemptions granted and asked the Sub-Committee to prepare a new form;

- The Committee approved the Code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk as proposed by its Sub-Committee on Ship Design and Equipment and noted that the question of the treatment of ships not covered by the Code had still to be resolved;

- The Committee approved the Recommendation concerning safety regulations for periodically unattended machinery spaces of ships; instructed by Sub-Committee on Fire Protection to review the recommendation; and requested its Sub-Committee on Ship Design and Equipment to give particular attention to the requirement of the proper crew for overall safety of the ship when continuing work on unattended machinery spaces in accordance with the appropriate resolution adopted at the 1974 SOLAS Conference.

- The Committee asked its Sub-Committee on Radiocommunications to formulate minimum safety standards of training and qualifications of radio officers for inclusion in the draft convention for training and qualifications of seafarers and to draft recommendations on safety watchkeeping provisions for the radio watch in preparation for further consideration and processing of this work by its Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping.

- The Committee approved several proposals concerning maritime training and qualifications which had previously been discussed by its Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping and adopted by the Joint IMCO/ILO Committee on Training & Watchkeeping (including amendments to the Document for Guidance - 1970); and asked the Sub-Committee to reconsider the following subjects: mandatory minimum requirements for certification of chief and second engineer officers; mandatory minimum requirements for junior ratings forming part of a navigational watch (pending the outcome of the Committee's reconsideration of the manning issue); and mandatory minimum requirements for ratings forming part of an engine room watch;

- The Committee requested member governments to provide information on current and planned national manning requirements for use at future discussions on the matter;

- The Committee requested the Secretary-General of IMCO to seek the co-operation of the ILO on the question of training of persons responsible onshore for the stowage of cargoes in containers;

- The Committee asked its Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping to study the question of training in international law.

- The Committee approved draft recommendations on establishment of fareways through offshore exploration areas and dissemination of information, charting and manning of drilling rigs, production platforms and other similar structures for submission to the IMCO Assembly. (The ITF suggested that the first recommendation should be expanded to include safety requirements relating to manning and standards of training and watchkeeping and regulations concerning the protection of the environment for drilling units and supply craft.)

The ITF observer delegation included representatives of maritime affiliates in the United Kingdom and United States. The ITF Seafarers' Section Chairman attended as chairman of the Joint IMCO/ILO Committee on Training. In addition ITF affiliates were represented on the United Kingdom delegation.

The next session of the Maritime Safety Committee will be held from 22 to 26 September 1975.