



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. 9/10

Sept./Oct.

INHALT

Seite

Neues aus der ITF

IMCO-Gruppe formuliert Verfahren für Kontrolle nichtnormengemäßer Schiffe	74
IBFG/IBS-Programm zur Kontrolle der Multis	76
Tag der Solidarität in Chile	76
Einwöchiges Gewerkschaftsseminar in Ghana	77
ITF ruft zum 48-stündigen Boykott gegen spanische Transporte auf	77

Gewerkschaften

Britische Eisenbahnergewerkschaften einigen sich mit Eisenbahnverwaltung über obligatorische Mitgliedschaft	78
---	----

Transport und Verkehr

Internationale Lärmmeßnormen	78
Fischfang - gefährlichster Beruf in Dänemark	78
Nordische Funkoffiziere fordern Beibehaltung der Funktelegraphie auf Schiffen in der Ost- und Nordsee	79

Aus der Welt der Arbeit

Kriegsgefahrenzulage für Seedienst in Gewässern um Angola	80
Neuer Tarifvertrag für belgische Binnenschiffer	80
Arbeitskonflikt der finnischen Schiffingenieure beigelegt	81
Verhandlungen über Lohnforderungen des französischen Kabinenpersonals durch Streikdrohung überschattet	81
Britische Gewerkschaften beschließen freiwillige Einschränkung von Lohnforderungen	81
Britische Seeleute akzeptieren Angebot auf Erhöhung der Heuern um 37,3%	81
Höhere Heuern für britische Trawlerbesatzungen	82
Neuer Tarifvertrag für Londoner U-Bahnpersonal	82
Arbeitskonflikt der isländischen Trawlerfischer endet	82

	<u>Seite</u>
Streik der kanadischen Hafenslotsen endet	83
Lohnerhöhung für niederländisches Autobuspersonal	83
Sozialpartner einigen sich über Maßnahmen zur Eindämmung der Inflation in Norwegen	83
Mutterschaftsurlaub für singapurisches Autobuspersonal	83
Neuer landesweiter Tarifvertrag für amerikanisches Eisenbahnpersonal	84
Neuer Tarifvertrag für amerikanische Flugingenieure der National Air Lines	84
Amerikanische Seeleutetarifverträge ratifiziert	84
Neuer Tarifvertrag mit der amerikanischen Western Airlines	85
Vereinbarung über Abfindungen für überzählige amerikanische Flugnavigatoren	85
 <u>ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen</u>	
Liberische Reeder sind über ihr "Image" besorgt	85
OECD-Studie über Tonnagenverluste: Unfallsziffer der Schattenflaggenflotten höher	86
 <u>Kurznachrichten</u>	 86
 <u>Personalien</u>	 87
 <u>Anhang:</u> Programm zwecks gewerkschaftlicher Organisation des auf schwimmenden Ölbohranlagen beschäftigten Personals	

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES
=====

IMCO-Gruppe formuliert Verfahren für Kontrolle nichtnormengemäßer
Schiffe

Vom 28. bis 30. Juli 1975 fand im Londoner Hauptbüro der IMCO eine Tagung statt, an der Regierungsvertreter aus 22 Ländern (darunter vier Schattenflaggenländer) und von neun zwischenstaatlichen und internationalen Organisationen (darunter die ITF) teilnahmen. Zur Diskussion standen Vorschläge auf Verbesserung des gegenwärtigen Verfahrens für die Identifizierung nichtnormengemäßer Schiffe und für die Ergreifung verhütender Maßnahmen gegen solche Schiffe.

Ein ziemlich umstrittener Punkt bei der Diskussion war die Frage, ob sich die zuständige Arbeitsgruppe auch mit Schiffen befassen sollte, die zu klein sind, um unter die Bestimmungen des SOLAS-Abkommens und des internationalen Abkommens über Ladelinien zu fallen, sowie mit Schiffen, die in Ländern registriert sind, welche das SOLAS-Abkommen oder das Ladelinien-Abkommen nicht unterzeichnet haben. Die ITF-Delegation (Vertreter britischer und indischer Mitgliedsverbände zusammen mit dem Sekretär der ITF-Seeleutesektion) war der Ansicht, daß die beabsichtigte Verbesserung des Kontrollverfahrens darin bestehen sollte, daß die Kontrolle alle nichtnormengemäßen Schiffe umfaßt. Die ITF-Delegation erklärte ferner, daß die der IMCO angehörenden Hafenstaaten gesetzlich und moralisch berechtigt seien, die in ihren Häfen einlaufenden Schiffe zu inspizieren und, falls notwendig, alle Schiffe festzuhalten, die die in den obengenannten internationalen Abkommen enthaltenen Normen nicht erfüllen. Die IMCO-Arbeitsgruppe konnte sich in bezug auf diesen Aspekt nicht einigen, und die Frage wurde daher offengelassen. Die Vertreter der ITF betonten außerdem, daß die Namen von Besatzungsmitgliedern, die Beschwerden aufgrund der Nichterfüllung der genannten Normen unterbreiten, anonym gehalten werden sollten, um etwaige Vergeltungsmaßnahmen zu vermeiden. Mehrere Regierungsvertreter, insbesondere der Vertreter der liberischen Schifffahrtsbehörde, widersetzten sich diesem Vorschlag. Die überwiegende Mehrzahl der Regierungsvertreter war jedoch der Ansicht, daß nur die Behörden des Hafenstaates den Namen des Beschuldigers zu wissen brauchten und dessen Anonymität somit gegenüber anderen Instanzen gewahrt werden sollte. In bezug auf die eigentliche Frage der Inspektion wurde vorgeschlagen, daß die Behörden jener Länder, deren Schiffe nur selten in Häfen des Flaggenstaates einlaufen, Inspektoren in ausländischen Häfen stationieren sollten. Ferner wurde empfohlen, daß die Regierungen der IMCO-Mitgliedsstaaten Informationen über die in ihren Ländern bestehenden Kontroll- und Inspektionsdienste bereitstellen sollten, damit die IMCO eine Liste der diesbezüglichen Methoden erstellen kann. Was neue Normen betrifft, so schlug die ITF vor, daß auch die Besatzung eines Schiffes Gegenstand international anerkannter Normen sein sollte. Dieser Vorschlag stieß jedoch sofort auf die Opposition der Reedervertreter. Wie dem auch sei: im allgemeinen waren die Sitzungsteilnehmer der Ansicht, daß dieser Vorschlag in den Zuständigkeitsbereich des Schifffahrtssicherheitsausschusses fällt.

Im Laufe der Tagung zeigte es sich in zunehmendem Maße, daß es äußerst schwierig -- wenn nicht praktisch unmöglich -- ist, den Begriff "nichtnormengemäßes Schiff" präzise zu definieren. Am Ende schlug die Arbeitsgruppe eine Reihe von Kontrollverfahren und Richtlinien für die Behörden der Mitgliedsstaaten vor. Die diesbezüglichen Vorschläge sollen auf der am 22. September 1975 in London stattfindenden Sitzung des Schiffahrtssicherheitsausschusses der IMCO weiterdiskutiert werden und sehen unter anderem folgendes vor:

- Erfüllung der durch das SOLAS-Abkommen und das Ladelinien-Abkommen bedingten Kontrollverfahren (einschließlich Unterbreitung von Berichten über Defekte und Unzulänglichkeiten);
- Weiterleitung der von Hafenstaaten erstellten Berichte über Defekte an die Schiffahrtsbehörden der betreffenden Flaggenstaaten sowie an die zuständigen Klassifizierungsgesellschaften;
- unverzügliche Weiterleitung der Berichte der Flaggenstaaten an die IMCO;
- Verteilung (durch die IMCO) der von Flaggenstaaten erhaltenen Berichte über Defekte und Unzulänglichkeiten;
- die Identifizierung nichtnormengemäßer Schiffe durch die Behörden der Hafenstaaten sollte sich auf allgemeine Kriterien stützen (Defekte des Schiffskörpers, der Maschinen, der Lebensrettungsgeräte, der Funkgeräte und Feuerbekämpfungsausrüstungen);
- ferner sollte bei der Identifizierung nichtnormengemäßer Schiffe durch den Hafenstaat geprüft werden, ob die Offiziersdienstgrade im Besitz gültiger und anerkannter Befähigungsnachweise (einschließlich Offizierszeugnis) stehen;
- Unterbreitung von Beschwerden an den Hafenstaat, entweder durch kollektive Organisationen (einschließlich Gewerkschaften) oder Einzelpersonen (einschließlich Besatzungsmitglieder) sollte vorzugsweise schriftlich unterbreitet werden;
- der Name des Beschwerdestellers sollte nur den Behörden des Hafenstaates bekannt sein;
- Beschwerden sollten so schnell wie möglich eingereicht werden;
- Verpflichtung des Hafenstaates, die eingereichten Beschwerden zu untersuchen (wenn möglich zusammen mit einem Vertreter des Flaggenstaates) und im Falle einer großen Verletzung internationaler Normen geeignete Maßnahmen zu ergreifen;
- die für die Untersuchung von Beschwerden zuständigen Behörden werden vom Hafenstaat benannt;
- Aufzeichnung von Einzelheiten über vorgefundene Defekte durch die Behörden des Hafenstaates.

IBFG/IBS-Programm zur Kontrolle der Multis

Auf einer zweitägigen Sitzung im Brüsseler Hauptbüro des IBFG wurde im September dieses Jahres ein weitreichendes und umfassendes Gesetzgebungsprogramm für die Kontrolle multinationaler Unternehmen im Interesse der Arbeitnehmer und der Gemeinschaft als Ganzes verabschiedet. Die Vorschläge sind in der Form eines programmatischen Katalogs gewerkschaftlicher Forderungen. Sie wurden von einer gemischten Arbeitsgruppe des IBFG und der ihm assoziierten Internationalen Berufssekretariate ausgearbeitet und werden dem 11. Weltkongreß des IBFG, der vom 17. bis 25. Oktober in Mexiko stattfindet, zur endgültigen Bestätigung vorgelegt werden. Anschließend wird der IBFG das Programm den Vereinten Nationen und einzelnen UNO-Agenturen (darunter die IAO und die UNCTAD) als Basis für eine Reihe internationaler Übereinkommen unterbreiten, durch welche die Mitgliedsstaaten verpflichtet werden sollen, geeignete gesetzliche Maßnahmen zur sozialen Kontrolle der Multis zu treffen.

Die Übereinkommen sollen sich auf folgende Bereiche beziehen:

- öffentliche Rechnungslegung;
- soziale Verpflichtungen der Firmen;
- ausländische Direktinvestitionen und Betriebsübernahmen;
- restriktive Geschäftspraktiken;
- Besteuerung der Multinationalen;
- Weitergabe von Verfahrenstechniken;
- kurzfristige Kapitalbewegungen.

CHILE

=====

Tag der Solidarität mit Chile

Der zweite Jahrestag des chilenischen Militärputsches vom 11. September 1973 hat der chilenischen Einheitsgewerkschaft CUT und der internationalen Gewerkschaftsbewegung unter der Führung des IBFG Anlaß gegeben, diesen Tag zum Tag der Solidarität mit Chile zu erklären. Der IBFG und die CUT fordern weltweite Protestkundgebungen gegen das chilenische Militärregime und Solidaritätsbekundungen mit den unterdrückten chilenischen Arbeitern. Die ITF hat die angeschlossenen Verbände ersucht, am 11. September oder an den vorangehenden bzw. folgenden Tagen solche Kundgebungen und solidarische Proteste zu organisieren, und zwar als Teil der andauernden Kampagne der internationalen Gewerkschaftsbewegung um die Wiederherstellung der Demokratie und Freiheit in Chile.

GHANA

=====

Einwöchiges Gewerkschaftsseminar

Vor kurzem fand in Takoradi (Ghana) ein von der ITF und der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung geplantes einwöchiges Seminar für ghanesische Transportarbeiter statt. Die überwiegende Mehrzahl der Teilnehmer kam von ITF-Mitgliedsverbänden in Ghana, und zwar 11 von der Gewerkschaft der Seeleute und Hafendarbeiter, 6 von der Gewerkschaft der Eisenbahner, 4 von einer weiteren Seeleuteorganisation und 3 von der Gewerkschaft der Transport-, Petroleum- und Chemiearbeiter. 15 Teilnehmer waren Zweigstellenfunktionäre, der Rest gewöhnliche Mitglieder. Diskutiert wurden folgende Fragen: Behandlung von Beschwerden Kollektivverhandlungen, Einführung in grundlegende Aspekte der Volkswirtschaft, Sozialversicherung, Arbeitsgesetzgebung, Aufgaben eines Gewerkschaftsfunktionärs, gewerkschaftliche Finanzen (Beitragsstruktur), Kreditgenossenschaften, Struktur und Aufgaben des Ghanesischen Gewerkschaftsbundes, Beziehungen zwischen Gewerkschaften, und Geschichte, Struktur und Aufgaben der ITF.

Das Seminar konzentrierte sich auf praktische Aspekte der gewerkschaftlichen Tätigkeit. Besonders lebhaft wurde die Frage der organisatorischen Zuständigkeit diskutiert sowie das Verfahren des Gewerkschaftsbundes zur Beilegung diesbezüglicher Meinungsverschiedenheiten.

SPANIEN

=====

ITF ruft zum 48-stündigen Boykott gegen spanische Transporte auf

Als Protest gegen den Justizmord von fünf Opponenten des Franco-Regimes forderte die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften auf, ab Mittwoch, dem 1. Oktober um Mitternacht alle spanischen Transporte per Straße, Schiene sowie auf dem See- und Luftwege zu boykottieren. Unsere Mitgliedsverbände in aller Welt reagierten prompt auf diesen Aufruf. Obwohl bei Niederschrift der vorliegenden Mitteilung noch keine ausführlichen Berichte über die von den einzelnen Verbänden ergriffenen Maßnahmen vorlagen, wissen wir, daß spanische Luftlinien in Stockholm, Oslo, Kopenhagen, Athen, Rom, Milan, Paris und Brüssel boykottiert wurden. Auf mehreren Flughäfen erstreckte sich der Boykott auch auf Flüge der nationalen Luftlinien und Charterfluglinien von und nach Spanien. Spanische Schiffe wurden in Rotterdam und Amsterdam sowie in allen skandinavischen Häfen, französischen Häfen, in Lissabon und mehreren britischen Häfen boykottiert. An der Grenze zwischen Frankreich und Spanien wurden Eisenbahnzüge aus Frankreich und der Schweiz angehalten; britische Eisenbahner weigerten sich, spanische Güter abzufertigen, und in Schweden wurden sämtliche spanische Güter und Dienste boykottiert (außerdem durfte keine Werbung für Urlaub in Spanien erfolgen). Auch in Norwegen ist die Werbung für Urlaub in Spanien noch immer verboten, und eine große Anzahl von Reiseunternehmen haben den Verkehr mit Spanien und Mallorca eingestellt.

GEWERKSCHAFTEN

GROSSBRITANNIEN

Eisenbahnergewerkschaften einigen sich mit Eisenbahnverwaltung über obligatorische Mitgliedschaft

Die der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften NUR, ASLEF und TSSA haben sich mit der britischen Eisenbahnverwaltung geeinigt, daß die Zugehörigkeit zur Gewerkschaft als Beschäftigungsbedingung zu betrachten ist. Ab 4. August werden alle Personen, die neu in den Dienst der Eisenbahnen eintreten, Mitglieder der zuständigen Gewerkschaft sein müssen, und die bereits beschäftigten Eisenbahner werden gleichfalls der zuständigen Gewerkschaft beitreten oder eine spezifische Ausnahmegewilligung (z.B. aus religiösen Gründen) erlangen müssen.

Die obligatorische Zugehörigkeit zur Gewerkschaft wurde erstmalig bereits im Jahre 1970 vereinbart. Das diesbezügliche Abkommen war jedoch unter dem (nunmehr zurückgezogenen) Gesetz zur Regelung der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen gesetzwidrig.

TRANSPORT UND VERKEHR

INTERNATIONALES

Internationale Lärmmeßnormen

Die Internationale Organisation für Normung hat Normen für das Messen des Lärmes von Zügen, Straßenbahnen und Schiffen ausgearbeitet. Die diesbezüglichen Richtlinien sollen es den Behörden der einzelnen Länder ermöglichen, wirksame Lärmbekämpfungsprogramme zu formulieren: Bis jetzt waren die diesbezüglichen Methoden von Land zu Land unterschiedlich; dies hat sowohl den Herstellern der genannten Fahrzeuge als auch den Fabrikanten der Meßgeräte sowie den zuständigen Regierungsinstanzen Probleme verursacht.

DÄNEMARK

Fischfang - gefährlichster Beruf

Ein Bericht, der von Herrn Magnus Demsitz im Auftrage des der ITF angeschlossenen Dänischen Transportarbeiterverbandes (SID) erstellt wurde, enthält die Feststellung, daß der Beruf des Fischers der gefährlichste Beruf in Dänemark ist. Von 1969 bis 1973 waren Fischereifahrzeuge in 562 Unfälle auf See verwickelt, 76 Fischer fanden in diesen Unfällen den Tod.

Die erhöhte Produktivität der Fischerei ist zum Teil der Verwendung besserer Fanggeräte und dem Einsatz größerer Fischereifahrzeuge zuzuschreiben. Ein weiterer gleich wichtiger Faktor ist jedoch die überaus lange Arbeitszeit der Fischer. Sie ist vielleicht auch die Erklärung dafür, daß 20% der genannten Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen waren (Ursachen eines solchen Versagens sind oft Übermüdung, ungenügende Anweisungen usw.). Laut dem Bericht kommt es vor, daß Fischer am Fangplatz oft mit drei oder vier Stunden Schlaf am Tag auskommen müssen, dazu kommt, daß die Arbeit auch körperlich sehr anstrengend ist, was eine erhöhte Unfallgefahr mit sich bringt.

Von 1970 bis 1972 war ein Drittel aller Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen mit 100 oder mehr BRT in einen Unfall auf See verwickelt; von 1969 bis 1973 waren 45% aller Fischereifahrzeuge zwischen 100 und 150 BRT in Unfälle verwickelt und 57% aller Fischereifahrzeuge zwischen 150 und 250 BRT.

Die Gewerkschaft hat besonders darauf verwiesen, daß in Dänemark keine obligatorische Ausbildung erforderlich ist, bevor man als Fischer zur See gehen kann. Die Gewerkschaft beabsichtigt darauf zu dringen, daß eine solche Ausbildung vorgeschrieben wird.

SKANDINAVIEN

=====

Funkoffiziere fordern Beibehaltung der Funktelegraphie auf Schiffen in der Ost- und Nordsee

Die vor kurzen in Stockholm abgehaltene Jahreskonferenz der nordischen Funkoffiziersgewerkschaften hat eine EntschlieÙung angenommen, in der die vorgeschlagene Abschaffung der Funktelegraphie auf Schiffen, die in der Ost- und Nordsee verkehren, verurteilt wird. Die Konferenz verwies darauf, daß der Sprechfunk als einziges Verbindungsmittel viel zu wünschen übrig läÙt, da für die Bedienung von Sprechfunkgeräten keine Ausbildung erforderlich ist. Dies birgt ferner die Gefahr in sich, daß die Instandhaltung solcher Geräte vernachlässigt und die Schiffssicherheit in Notfällen entsprechend beeinträchtigt werden könnte. Bei der Sprechfunkverbindung können außerdem beachtliche Sprachschwierigkeiten auftreten (in den Küstenstaaten der Ost- und Nordsee werden zehn verschiedene Sprachen gesprochen). Als weitere Nachteile des Sprechfunks wurden bezeichnet: die Überlastung der Ruffrequenz 2182 kHz und die Unzuverlässigkeit dieser Frequenz im Gegensatz zur internationalen Funkruffrequenz 500 kHz.

Aus den obigen Gründen forderte die Konferenz die Funkverwaltungen der nordischen Länder auf, die traditionelle Funktelegraphie aus Sicherheitsgründen als erstes Verbindungsmittel auf Schiffen in der Ost- und Nordsee beizubehalten.

AUS DER WELT DER ARBEIT

INTERNATIONALES

Kriegsgefahrenzulage für Seedienst in Gewässern um Angola

Die der ITF angeschlossenen dänischen und norwegischen Seeleutegewerkschaften haben mit den zuständigen Reedern die Zahlung einer Kriegsgefahrenzulage für Dienst auf Schiffen vereinbart, die nach Angola fahren. Die dänische Vereinbarung gilt grundsätzlich ab 14. August 1975 und sieht die Zahlung einer Zulage in Höhe von 200% des jeweiligen Heuersatzes (einschließlich der meisten Zulagen) für die Zeit des Aufenthaltes in angolanischen Gewässern oder Häfen vor. Die zu zahlende Zulage muß mindestens dkr. 100 pro Tag betragen und für mindestens fünf Tage gezahlt werden. Sie wird bei der Berechnung des Urlaubsgeldes berücksichtigt.

Wenn ein Besatzungsmitglied infolge kriegerischer Handlungen getötet oder so schwer verletzt wird, daß er nicht länger als Seemann arbeiten kann, ist eine Entschädigung in Höhe von dkr. 60.000 zahlbar plus dkr. 25.000 für jedes abhändige Kind unter 18 Jahren. Dies ist zusätzlich zu Entschädigungen, die gemäß dem dänischen Gesetz oder aufgrund bestehender Rentenversicherungen usw. zahlbar sind.

Die Einzelheiten der von den norwegischen Seeleuten getroffenen Vereinbarung liegen noch nicht vor. Die britischen Seeleutegewerkschaften verhandeln gegenwärtig mit den Reedern über die Zahlung einer Kriegsgefahrenzulage für Dienst in angolanischen Gewässern.

In Portugal sind die bei der Compania Nacional Navegacao beschäftigten Seeleute in Unterstützung bestimmter Forderungen (darunter auch Forderungen auf Schutz während des Aufenthalts in angolanischen Häfen) in den Streik getreten.

BELGIEN

Neuer Tarifvertrag für Binnenschiffer

Die der ITF angeschlossene Belgische Transportarbeitergewerkschaft (BTB) hat vor kurzem einen neuen Tarifvertrag für die ihr angehörenden Binnenschiffer abgeschlossen, der rückwirkend ab 1. Juli 1975 in Kraft tritt und folgende Heuern vorsieht: Schiffsführer bfr. 17.804 bis bfr. 26.620 je nach Größe des Schiffes und Art der Navigation; Steuerleute mit Patent bfr. 19.172 auf Schiffen bis zu 1.000 Tonnen und bfr. 19.520 auf Schiffen über 1.000 Tonnen; Steuerleute ohne Patent bfr. 18.651 auf Schiffen bis zu 1.000 Tonnen und 18.825 auf Schiffen über 1.000 Tonnen. Die Heuern der Matrosen variieren von bfr. 14.150 bis bfr. 17.441.

FINNLAND

=====

Arbeitskonflikt der Schiffsingenieure beigelegt

Der einwöchige Streik der an Bord von Fährschiffen beschäftigten finnischen Schiffsingenieure wurde am 8. Juli nach Abschluß einer für die Gewerkschaft befriedigenden Vereinbarung eingestellt. Die genannte Vereinbarung wurde dank der Vermittlung des staatlichen Schlichters erzielt und sieht eine Erhöhung der Heuern um 6%, rückwirkend ab 1. April 1975, vor. Damit haben die Schiffsingenieure ihre Forderung auf lohnmäßige Gleichstellung mit den Deckoffizieren praktisch durchgesetzt.

FRANKREICH

=====

Verhandlungen über Lohnforderungen des Kabinenpersonals durch Streikdrohung überschattet

Nachdem sich 76% ihrer Mitgliedschaft für die Ergreifung von Streikmaßnahmen (falls erforderlich) in Unterstützung ihrer Forderungen ausgesprochen haben, hat die der ITF angeschlossene Französische Gewerkschaft des Flugpersonals nunmehr begonnen, mit Air France, Air Inter und UTA über die genannten Forderungen auf Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals zu verhandeln. Spezifisch wird eine kürzere Arbeitszeit und eine Neuregelung der Diensterteilung gefordert sowie bessere Vorkehrungen bei Entlassung wegen Überzähligkeit und ein Sondervertrag für Dienst auf der Concorde, die nächstes Jahr in Betrieb genommen werden soll.

GROSSBRITANNIEN

=====

Gewerkschaften beschließen freiwillige Einschränkung von Lohnforderungen

Der Britische Gewerkschaftsbund (TUC) hat mit überwiegender Mehrheit beschlossen, die von der Regierung vorgeschlagene freiwillige Reduzierung von Lohnforderungen zu unterstützen, um der Inflation Einhalt zu gebieten und eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage Englands herbeizuführen. Der Plan der Regierung besagt, daß alle Lohnforderungen für die nächsten zwölf Monate auf maximal £6 pro Woche beschränkt werden sollten. Diese Politik bringt den Angehörigen der niedrigeren Lohnklassen bestimmte Vorteile, da sie im Falle einer prozentualen Anhebung der Löhne und Gehälter gegebenenfalls nicht £6 erhalten hätten.

Seeleute akzeptieren Angebot auf Erhöhung der Heuern um 37,3%

Die Exekutive der uns angeschlossenen Britischen Seeleutegewerkschaft (NUS) hat am 9. Juli einen früheren Beschluß umgestoßen und beschlossen, die von einer Schiedsinstanz vorgeschlagene Erhöhung der Heuern um 37,3% zu akzeptieren. Die Schiedsformel gewährt Mannschaftsdienstgraden eine sofortige Erhöhung ihrer Heuern um 31% (einschließlich

Teuerungszulagen in Höhe von 11,5%) und um weitere 9,7% ab 1. Januar 1976. Die Verhandlungsbasis der Gewerkschaft --- eine Forderung auf £40 für eine 40-Stunden-Woche --- soll in zwei Stadien realisiert werden. Ab 2. Juli dieses Jahres werden die Wochenlöhne über fünf Tage (anstatt sieben Tage) von je acht Stunden berechnet, und der volle £40-Mindestlohn für Vollmatrosen für eine 40-Stunden-Woche tritt ab 1. Januar 1976 in Kraft.

Höhere Heuern für Trawlerbesatzungen

Die der ITF angeschlossene Britische Transportarbeitergewerkschaft hat für ihre aus den Fischereihäfen Hull, Grimsby und Fleetwood auslaufenden Trawlerbesatzungen einen neuen Heuertarifvertrag abgeschlossen, der eine Erhöhung des Verdienstes der Deckmatrosen auf Frischfischtrawlern um £4,60 pro Woche (Landdienststeuer) bzw. £5,10 (Seedienststeuer) vorsieht. Damit erhöht sich die Grundsteuer auf £30 bzw. £34,50 pro Woche. Für Matrosen auf Gefrierschiffen wurde der Wochenverdienst um £8,80 (Landdienststeuer) auf £30 erhöht bzw. um £5,10 (Seedienststeuer) auf £37,50.

Neuer Tarifvertrag für Londoner U-Bahnpersonal

Die der ITF angeschlossene Britische Eisenbahnergewerkschaft (NUR) hat für ihre bei der Londoner U-Bahn beschäftigten Mitglieder einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der eine Erhöhung der Grundlöhne um 21,2% ab Juli dieses Jahres und um weitere 0,75% für jeden Anstieg der Lebenshaltungskostenziffer um jeweils 1% vorsieht. Eine ähnliche Tarifregelung wurde kürzlich für das Londoner Autobuspersonal getroffen, das der uns angeschlossenen Britischen Transportarbeitergewerkschaft angehört.

Eisenbahnergewerkschaften widersetzen sich Entlassungen zwecks Reduzierung des Personalbestandes

Auf kürzlichen Unterredungen zwischen den drei der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften (NUR, ASLEF und TSSA) und British Rail (BR) über die Pläne der BR, auf bestimmten Strecken den Betrieb um zwei Fünftel zu reduzieren, haben die Gewerkschaften mit Nachdruck dagegen argumentiert, daß eine solche betriebliche Reduzierung zwangsläufige Entlassungen zur Folge haben könnte. Die Gewerkschaften sind jedoch nicht gegen eine Reduzierung des Personalbestandes durch die Nichtersetzung ausscheidender Arbeitnehmer. Sie sind ferner der Meinung, daß es notwendig ist, eine Personalpolitik für die britischen Eisenbahnen als Ganzes festzulegen, anstatt diese Politik auf lokale und regionale Gegebenheiten zu stützen. Sobald die Eisenbahnverwaltung fest verspricht, daß keine zwangsläufigen Entlassungen erfolgen werden, werden die Gewerkschaften mit der Verwaltung zusammenarbeiten, um das Defizit der BR zu senken.

Island

=====

Arbeitskonflikt der Trawlerfischer endet

Die der ITF angeschlossene Isländische Seeleutegewerkschaft berichtet, daß ihr langer Arbeitskonflikt mit den Reedern von Trawlern über 500 Tonnen am 28. Juni beendet wurde. Der Streik der Trawlerbesatzungen dauerte fast elf Wochen. Der Gewerkschaft war es möglich, eine Erhöhung der Grundheuern um 58-66% sowie eine Anhebung verschiedener anderer Zulagen durchzusetzen.

KANADA

=====

Streik der Hafenslotsen endet

Ein vier Wochen langer Streik der in Häfen der kanadischen Ostküste beschäftigten Lotsen wurde Anfang August eingestellt, nachdem sich die für Atlantikhäfen zuständige Behörde mit dem der ITF angeschlossenen Kanadischen Seeleuteverband (CMSG) über eine neue Tarifregelung geeinigt hatte, deren Einzelheiten bei Niederschrift der vorliegenden Mitteilung noch nicht vorlagen.

NIEDERLANDE

=====

Lohnerhöhung für Autobuspersonal

Die der ITF angeschlossene Niederländische Transportarbeiterföderation hat im Namen des ihr angehörenden Autobuspersonals eine neue Tarifregelung getroffen, die eine Erhöhung der Löhne um durchschnittlich 8%, aber mindestens hfl. 115,50 pro Woche, vorsieht. Diese Erhöhung enthält auch eine in Zeitabständen von sechs Monaten zahlbare Teuerungszulage; außerdem wurden verschiedene Zulagen (Urlaubsgeld, Zuschlag für gespaltete Schichtarbeit usw.) erhöht. Der neue Vertrag (abgesehen von rückwirkenden Teuerungszulagen) trat am 1. August 1975 in Kraft.

NORWEGEN

=====

Sozialpartner einigen sich über Maßnahmen zur Eindämmung der Inflation

Die norwegische Regierung, Gewerkschaften und Arbeitgeber haben beschlossen, den Anstieg der Löhne und Gehälter einzudämmen, um der starken Inflation des Landes Einhalt zu gebieten. Viele Kollektivverträge sehen gegenwärtig eine Bindung der Löhne an die Lebenshaltungskostenindex vor. Die nächste diesbezügliche Erhöhung ist in Kürze für den Anstieg seit November 1974 fällig. Die zwischen Regierung, Gewerkschaften und Arbeitgeber getroffene Vereinbarung sieht vor, daß die Gewerkschaften nur 80% des fälligen Betrages fordern werden und daß nur 30% dieses Betrages als direkte Lohnerhöhung gezahlt wird. Die übrigen 50% sollen durch Finanzmaßnahmen, wie z.B. erhöhte Familienzulagen, Einkommenssteuerermäßigungen und die Subvention von Nahrungsmitteln abgegolten werden. Gleichzeitig wurde für die Zeit vom 1. September bis 31. Dezember 1975 ein absoluter Preisstopp vereinbart.

Singapur

Mutterschaftsurlaub für Autobuspersonal

Die der ITF angeschlossene Singapore Industrial Labour Organization hat für das ihr angehörende weibliche Autobuspersonal mit den zuständigen Arbeitgebern die Gewährung eines acht Wochen langen bezahlten Mutterschaftsurlaub vereinbart. Darüber hinaus sollen den Schaffnerinnen und anderen weiblichen Arbeitnehmern der Autobusbetriebe im fortgeschrittenen Stadium der Schwangerschaft leichtere Arbeiten zugeteilt

werden. Wenn dies nicht möglich ist -- sei es aus gesundheitlichen Gründen (ärztliches Gutachten) oder weil keine geeignete leichtere Arbeit vorliegt -- besteht Anspruch auf einen zusätzlichen Monat Urlaub bei Zahlung des halben Gehaltes ab Anfang des zweiten Monats vor der voraussichtlichen Niederkunft. Der eigentliche Mutterschaftsurlaub beginnt einen Monat vor der Niederkunft. Der zusätzliche Urlaubsmonat wird jedoch nur Arbeitnehmern gewährt, die vorher mindestens sechs Monate bei dem betreffenden Unternehmen beschäftigt waren.

USA

===

Neuer landesweiter Tarifvertrag für Eisenbahnbüropersonal

Nach mehrmonatigen zeitverschwendenden Verzögerungsmaßnahmen (Schlichtungsanträge, behördliche Anordnung, obligatorische Abkühlungsperioden, Urabstimmungen, Einsatz einer Notstandskommission durch den Präsidenten, weitere Abkühlungsperioden usw.) hat die der ITF angeschlossene amerikanische BRAC nunmehr eine neue Tarifregelung für das nichtfahrende Personal mit sämtlichen amerikanischen Eisenbahngesellschaften unterzeichnet. Der neue Vertrag sieht Lohnerhöhungen um insgesamt 22% (10% rückwirkend ab 1. Januar 1975; 5% ab 1. Oktober 1975; 3% ab 1. April 1976 und 4% ab 1. Juli 1977) vor. Darüber hinaus werden zu fünf Zeitpunkten während der Laufzeit des Vertrages, der bis zum 1. Januar 1978 gilt, Teuerungszulagen aufgrund des Anstiegs der Lebenshaltungskosten gezahlt werden.

Ferner wurden andere Beschäftigungsbedingungen verbessert. So z.B. wurde die Zahl der bezahlten öffentlichen Feiertage ab 1976 auf zehn erhöht, und es wurden weitere Verhandlungen über die Verbesserung des Urlaubs, die Stabilisierung der Beschäftigung und die Umschulung überzähligen Personals vorgesehen.

Neuer Tarifvertrag für Flugingenieure der National Air Lines

Die der ITF angeschlossene Flugvereinigung FEIA hat mit National Air Lines einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der folgende Verbesserungen vorsieht: Erhöhung der Löhne um 4% rückwirkend ab 1. Juli 1974 und um weitere 10% ab 1. Januar 1975. Am 3. Juli dieses Jahres erfolgte eine erneute Anhebung der Löhne, so daß der Verdienst eines Flugingenieurs mit 12 Dienstjahren und 75 Flugstunden im Monat (50% Tag-, 50% Nachtdienst) zwischen Juli 1975 und 30. April 1978 wie folgt ist: Auf Flugzeugen des Typs B-727 -- \$2.542 bis \$3.194; auf Flugzeugen des Typs DC-8 -- \$2.281 bis \$3.544; auf Flugzeugen des Typs DC-10 -- \$3.115 bis \$3.912; und auf Flugzeugen des Typs B-747 -- \$3.614 bis \$4.446 pro Monat.

Darüber hinaus wurden verschiedene andere Arbeitsbedingungen verbessert, wie z.B. Dienstenteilung, Zahlung von Tagesspesen, Urlaubsanspruch, Renten und Krankenversicherung.

Seeleutetarifverträge ratifiziert

Die Mitglieder der uns angeschlossenen amerikanischen Seeleutegewerkschaft SIU haben einem neuen Heuertarifvertrag für die Tank- und Frachtschiffahrt zugestimmt, der am 16. Juni 1975 in Kraft getreten ist

und während des ersten Jahres seiner Laufzeit eine Anhebung der Grundheuern, Überstundentarife, Wochenendprämien und des Urlaubsgeldes um insgesamt mindestens 20% vorsieht. Weitere Erhöhungen wurden für das zweite und dritte Jahr der Laufzeit des Vertrages vereinbart, der außerdem eine Bindung der Heuern an die Lebenshaltungskosten vorsieht, um die Kaufkraft des Verdienstes der Seeleute zu schützen.

Neuer Tarifvertrag mit Western Airlines

Die der ITF angeschlossene amerikanische Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) hat für 3.400 bei Western Airlines beschäftigte Mitglieder einen für zweieinhalb Jahre geltenden Tarifvertrag abgeschlossen, der eine durchschnittliche Erhöhung der Löhne um 25% während der Laufzeit des Vertrages, eine unbeschränkte Abgeltung des Anstiegs der Lebenshaltungskosten, erhöhte Renten und eine bessere Beschäftigungssicherheit vorsieht. Die erste Erhöhung der Löhne tritt rückwirkend ab 1. Juli 1975 in Kraft; sie beträgt 5%. Weitere Erhöhungen erfolgen ab 1. Januar 1976 (5%), 1. Januar 1977 (5%) und 1. Juli 1977 (6%).

Vereinbarung über Abfindungen für überzählige Flugnavigatoren

Die der ITF angeschlossene Amerikanische Transportarbeitergewerkschaft (TWU) hat sich mit United Airlines über die Zahlung von Abfindungen an Flugnavigatoren geeinigt. United Airlines werden ab 31. Dezember 1975 keine Flugnavigatoren im Cockpit beschäftigen. Die überzähligen Navigatoren erhalten eine Abfindung in Höhe von \$36.000 (zahlbar über eine Zeitspanne von 36 Monaten); sie haben außerdem die Wahl, bei Zahlung einer Rente von ungefähr \$12.000 pro Jahr vorzeitig in den Ruhestand zu treten.

ITF-KAMPAGNE GEGEN SCHATTENFLAGGEN

Liberische Reeder sind über ihr "Image" besorgt

Der im Jahre 1974 gebildete "Liberian Shipping Council Ltd. (LSC)" hat vor kurzem ein Rundschreiben an alle Eigentümer und Reeder von Schiffen unter liberischer Flagge ausgesandt, um seine Mitgliedschaft, die gegenwärtig "etwa ein Viertel der gesamten liberischen Handelsflotte" beträgt, zu erhöhen. Das genannte Rundschreiben enthält die Feststellung, daß der LSC es sich zum Ziele gesetzt hat, alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um die internationale Öffentlichkeit über das liberische Schifffahrtsprogramm zu informieren. "Wir dürfen es nicht zulassen" so heißt es weiter, "daß unsere Kritiker die internationale Öffentlichkeit veranlassen, die Tatsache zu ignorieren, daß die liberische Flotte die größte Handelsflotte der Welt ist und daß ihr die modernsten und am besten bemannten Schiffe der Welt angehören."

Die ITF, die vielleicht der wichtigste "Kritiker" der liberischen Flagge ist, kann die Größe der liberischen Flotte nicht in Abrede stellen, ebensowenig auch können die liberischen Reeder und Behörden bestreiten, daß die Unfallrate der liberischen Flotte sehr schlecht ist und daß der Tonnageverlust unter liberischer Flagge doppelt so hoch ist wie der Durchschnitt für die restlichen Schifffahrtsländer. Wenn der LSC der liberischen Flagge ein besseres Ansehen verschaffen will, sollte er wirksame Maßnahmen treffen, um die liberische Unfallrate zu reduzieren.

Ferner wird in dem Rundschreiben des LSC darauf verwiesen, daß ein koordiniertes Organ der Eigentümer und Reeder von Schiffen unter liberischer Flagge es ermöglichen würde, auf der im Oktober in Genf stattfindenden Vorbereitenden Technischen Schiffahrtskonferenz der IAO eine gemeinsame Front auf seiten der liberischen Arbeitgeber zu bilden, insbesondere im Zusammenhang mit dem Tagesordnungspunkt "nichtnormengemäße Schiffe, vor allem solche unter Schattenflaggen". Da die Schattenflaggenreeder bereits einen beachtlichen Einfluß auf die Landesdelegationen zu Tagungen verschiedener internationaler Gremien ausüben, wird die ITF natürlich diesen Versuch in Richtung einer Umgruppierung der liberischen Schiffseigentümer und Reeder mit großer Aufmerksamkeit weiterverfolgen. Man fragt sich jedoch, warum diese Herren überhaupt an IAO-Tagungen teilnehmen, da Liberia bis jetzt noch kein einziges zweckdienliches IAO-Übereinkommen über die Beschäftigungsbedingungen der Seeleute ratifiziert hat.

OECD-Studie über Tonnagenverluste: Unfallsziffer der Schattenflaggen-Flotten höher

Die Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) hat in einer Studie über Tonnagenverluste der Schattenflaggen vorgefunden, daß diese Verluste viermal so hoch sind wie im Falle der restlichen OECD-Länder und mindestens doppelt so hoch wie bei den restlichen Schiffahrtsländern der Welt.

Die genannte Studie ist in einem OECD-Bericht über Seetransporte enthalten. Sie zeigt, daß Schattenflaggenschiffe im allgemeinen "weitaus häufiger in Unglücke verwickelt sind als die Schiffe anderer Länder." Die kleineren und älteren Schattenflaggenschiffe werden als besonders unfallsanfällig bezeichnet. Die Studie sagt jedoch nichts aus über spezifische Gründe oder Kriterien für die erhöhte Unfallsziffer der Schattenflaggen im allgemeinen. Daraus läßt sich schließen, daß diese Unglücke vorwiegend Unzulänglichkeiten in bezug auf betriebliche Normen und Instandhaltung zuzuschreiben sind. Die verfügbaren statistischen Unterlagen zeigen, daß die Unfallsziffer für die einzelnen Schattenflaggen ziemlich gleich ist, wenn man dabei das unterschiedliche Alter und die Größenstruktur der Flotte berücksichtigt. Die höchste Unfallsziffer bezieht sich auf Schattenflaggenschiffe unter 8.000 Tonnen und mehr als zehn Jahre alt. Diese Schiffe werden jedoch weniger oft im OECD-Raum verunglücken als in den Gewässern und Ozeanen der Entwicklungsländer.

KURZNACHRICHTEN

Athiopien und die Republik Kongo sind der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschiffahrt (IMCO) beigetreten. Damit erhöht sich die Zahl der IMCO-Mitgliedsstaaten auf 91.

Die Finnische Seeleutegewerkschaft hat vor kurzem einen Vertrag für küstenfischer abgeschlossen, der im großen und ganzen der bereits für Hochseefischer bestehenden Tarifregelung gleicht.

Die in den Häfen von Lissabon, Setubal und Vila Real beschäftigten portugiesischen Lotsen haben ihren Kampf um bessere Arbeitsbedingungen gewonnen, nachdem sie mehrere Wochen lang einen Bummelstreik, und am 12. September einen ganztägigen Totalstreik, durchführten.

PERSONALIEN

Oluf Anfinson, Vorsitzender der Norwegischen Gewerkschaft des Lokomotivpersonals, ist aufgrund des Erreichens des Rücktrittalters in den Ruhestand getreten. Sein Nachfolger ist Gunnar Tønder.

John Cousins, Abteilungssekretär der Britischen Transportarbeitergewerkschaft, ist zum Direktor für Personalfragen und Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen des Staatlichen Rates für wirtschaftliche Entwicklung in Großbritannien ernannt worden. Er hat sein neues Amt im November 1975 aufgenommen.

Peter M. McGavin, seit 1960 Zentralsekretär/Kassenwart der Schifffahrtsabteilung des AFL-CIO, ist im Juli dieses Jahres im Alter von 66 Jahren gestorben.

Peter W. Küng ist mit Wirkung vom 1. Januar 1976 der neue Vorsitzende des schweizerischen VHTL.

Govardhan Mapara, IBFG-Sondervertreter für Asien und ehemals Generalsekretär der Indischen Eisenbahnerföderation (NIRWF), ist am 19. Mai 1975 in Dacca gestorben.

Fritz Prechtl, Präsident der ITF und der ihr angeschlossenen Österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, ist vor kurzem in den Nationalrat der Republik Österreich gewählt worden. Wir gratulieren ihm zu seinem Wahlerfolg.

Theo Rasschaert beabsichtigt, sein Amt als Generalsekretär des Europäischen Gewerkschaftsbundes vor Ende dieses Jahres niederzulegen. Er begann seine gewerkschaftliche Laufbahn im Jahre 1959, als er zum Sekretär des Europäischen Gewerkschaftssekretariats des IBFG ernannt wurde.

Emmanuel Saitis ist zum Generalsekretär der Panhellenischen Seeleute-föderation gewählt worden. Er ist außerdem der Vorsitzende der Griechischen Gewerkschaft der Funkoffiziere.

Frank T. Scavo ist als Nachfolger von Thomas O'Callghan zum Vorsitzenden der amerikanischen Vereinigung der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen (MMPU) gewählt worden. Gerald Johnson ist als Nachfolger des Kollegen William Caldwell zum neuen Vizevorsitzenden der MMPU ernannt worden.

Jan Scheffers ist der neue Kassenwart der Niederländischen Transportarbeiterföderation.

Marcel Vanderheyden ist als Nachfolger des verstorbenen Kollegen Staf de Wilde zum Vorsitzenden der Abteilung Binnenschifffahrt der Belgischen Transportarbeitergewerkschaft ernannt worden.

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

Internationales Programm zwecks gewerkschaftlicher Organisierung
des auf schwimmenden Ölbohranlagen beschäftigten Personals

Am 26. August 1975 fand in London eine Sitzung zuständiger Gewerkschaften aus Dänemark, den Niederlanden, Norwegen und Großbritannien statt, um zu untersuchen, wie die Maßnahmen zur gewerkschaftlichen Erfassung des auf schwimmenden Ölbohranlagen in der Norsee und der Irischen See beschäftigten Personals am besten koordiniert werden können.

Am Ende der Sitzung wurden mehrere Richtlinien angenommen, und die beteiligten Gewerkschaften beschlossen, einander bei ihren Bemühungen um Erlangung der Verhandlungsrechte für das Personal von Ölbohranlagen zu unterstützen, auf Erlaß der erforderlichen nationalen Gesetzgebung zu dringen und gegebenenfalls gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit sowie die Arbeitsbedingungen auf solchen Anlagen zu verbessern.

Die genannten Richtlinien waren in einer EntschlieÙung enthalten, die mehrere Vorschläge enthält, u.a.: daß die Gewerkschaften bei ihrer Organisierungstätigkeit der Anwerbung des im Dienste von Unterkontrahenten stehenden Personals besondere Aufmerksamkeit widmen sollten; daß Gewerkschaftsfunktionären innerhalb vernünftiger Grenzen Zugang zu Ölbohranlagen und Zubringerschiffen gewährt werden sollte; daß ordentliche Sicherheitsnormen und Vorschriften in bezug auf Unterkunft, körperliche Gesundheit, persönliche Hygiene, Bemannung, Funksicherheit, Lebensrettung und Sicherheitsausbildung festgelegt und deren Erfüllung von den zuständigen Regierungen kontrolliert werden sollte; und daß Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer zwecks Verbesserung der sozialen Sicherheit und Ausbildung enger miteinander zusammenarbeiten sollten.

Ferner wurde beschlossen, daß die zuständigen Gewerkschaften auf nationaler und internationaler Ebene enger zusammenarbeiten sollten; daß ein intensiver Informationsaustausch zwischen ihnen erfolgen sollte; und daß eine weitere Sitzung der zuständigen Gewerkschaften einberufen werden sollte, nachdem das ITF-Sekretariat im Rahmen einer diesbezüglichen Untersuchung ermittelt hat, was das Ausmaß der multinationalen Beteiligung an der Ausbeutung der Rohölschätze in der Nordsee und der Irischen See ist.