



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. 12

Dezember 1976

INHALT

Seite

Neues aus der ITF

Planungsausschuß der ITF-Sektion Straßentransport tagt in London	110
Unterausschuß für Verkehrspolitik der ITF-Sektion Eisenbahn fordert Integration im städtischen Nahverkehr	110
Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals tagt in London	111
Sektion Binnenschifffahrt diskutiert Rhein/Main/Donau-Kanal	111
Sektion des Reisebüropersonals formuliert neue Zielsetzung	112
Asiatisches ITF-Regionalseminar für weibliche Transportarbeiter	112
Kenia: ITF spricht Hinterbliebenen der Opfer des Eisenbahnunglücks ihr Beileid aus	113
ITF verurteilt Erlaß von Verboten gegen südafrikanische Gewerkschafter	113

Transport und Verkehr

Mitsprache der schwedischen Besatzungen bei der Gestaltung des Lebens an Bord von Schiffen	114
--	-----

Gewerkschaften

UGT unterbreitet der IAO Beschwerde gegen die spanische Regierung	115
USA: Flugingenieure fordern wirksamere Maßnahmen gegen Flugzeugentführer	115

Aus der Welt der Arbeit

Dänemark: Streik gegen Hertz-Autovermietung endet	116
Dänische Tankwagenfahrer beenden inoffiziellen Streik	116
Gewinnbeteiligung für Luftthansa-Beschäftigte	117
Gemeinsame ITF/GdED-Erklärung gegen Diskriminierung der Eisenbahnen	117
Finnische Schiffsoffiziere beantragen weitere Verhandlungen	117
Besatzungen von griechischen Kreuzfahrt-Schiffen nehmen Arbeit wieder auf	118
Bummelstreik des Dubliner Autobuspersonals	118
Neuseeland: Neuer Kollektivvertrag für Kabinenpersonal	118
Neuer Tarifvertrag für Stewardessen der niederländischen Binnenfluggesellschaft NLM	119
Interimsvereinbarung für KLM-Stewardessen	119

	<u>Seite</u>
Norwegen: Höhere Seeleuterentente vorgeschlagen	120
Generalstreik der spanischen Arbeiter	120
Spanien: UGT formuliert Forderungsprogramm	121
Neuer Gesamtarbeitsvertrag für Swissair-Personal	122
<u>Kurznachrichten</u>	122
<u>Personalien</u>	123
<u>Bevorstehende Tagungen</u>	124
Anhang 1: ITF-Erklärung über Südafrika	
Anhang 2: 62(Schiffahrts)tagung der Internationalen Arbeitskonferenz	

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES

Planungsausschuß der ITF-Sektion Straßentransport tagt in London

Am 22. Oktober 1976 fand in London eine Sitzung des Planungsausschusses der Sektion Straßentransport statt. Die Tagesordnung umfaßte: AETR; ITF-Charta über Sozialbedingungen im internationalen Straßentransport. Bezüglich des AETR wurde festgestellt, daß die ITF-Straßentransportarbeiter sich nach wie vor mit dessen Inhalt nicht voll einverstanden erklären können. U.a. fehlt eine eindeutige Definierung der Arbeitszeit, und die Bemannungsfrage sowie die Pflichten des Arbeitgebers gegenüber dem Lenker sind unzureichend geregelt. Der Planungsausschuß wird daher einen Neuentwurf des AETR ausarbeiten und diesen der Sektion vorlegen mit der Absicht, auf eine baldige Revision des gegenwärtigen AETR zu drängen, soweit dies unter den völkerrechtlichen Gegebenheiten möglich ist.

Seit einiger Zeit befaßt sich die ITF-Sektion Straßentransport mit dem Problem des Einsatzes von Fahrpersonal im internationalen Verkehr, das nicht gewerkschaftlich organisiert ist und zu Bedingungen beschäftigt wird, die unter den national vereinbarten kollektivvertraglichen Normen liegen. Der Ausschuß war der Meinung, daß die ITF Schritte unternehmen sollte, um den Einsatz solcher "billiger Crews" aus sozial- und verkehrspolitischer Motivation heraus zu unterbinden. Mit diesem Ziele befürwortete der Ausschuß den vom Sekretariat erstellten Entwurf für eine Sozialcharta im internationalen Straßentransport, die Mindestnormen über Arbeitszeit; Mehrarbeit; Pausen und Ruhezeiten; Verpflegungs- und Übernachtungsgeld; Krankheit und Arbeitsunfälle; Heimbeförderung; Rechtsschutz und das Mindestalter der Fahrer enthält. Dieser Entwurf bedarf noch der Zustimmung durch die volle Sektion. Gleichzeitig wurde betont, daß dieses Problem nicht ausschließlich innerhalb der Sektion Straßentransport gelöst werden kann; vielmehr ist die aktive Mitarbeit anderer ITF-Sektionen erforderlich.

Unterausschuß für Verkehrspolitik der ITF-Sektion Eisenbahn fordert Integration im städtischen Nahverkehr

Am 3. und 4. November 1976 tagte in Utrecht der obengenannte Unterausschuß. Zur Diskussion standen zwei Themen: 1) Verbundverkehr und 2) Redaktion einer Broschüre über die in den letzten Jahren vom Unterausschuß geleistete Arbeit. Zu Punkt 1 wurde festgestellt, daß die Errichtung von Verkehrsverbänden über die Grenzen des Eisenbahnsystems hinausgeht. Aus diesem Grunde erachtete der Unterausschuß für Verkehrspolitik es notwendig, erneut in einer Resolution auf dieses Problem aufmerksam zu machen. Zur Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs ist es unbedingt notwendig, zwischen allen öffentlichen Verkehrsmitteln einen integrierten Fahrplan sowie eine integrierte Tarifgestaltung zu entwickeln. Der ausgearbeitete Resolutionsentwurf wird der nächsten Vollkonferenz der Sektion anläßlich des Kongresses 1977 in Dublin vorgelegt werden.

Was die Erstellung einer Broschüre über die vom Unterausschuß geleistete Arbeit betrifft, so wurde dies als äußerst nützlich bezeichnet. Die Broschüre wird alle vom Unterausschuß formulierten und von der Sektion bestätigten verkehrspolitischen Erklärungen enthalten und allen angeschlossenen Gewerkschaften der Eisenbahner zugestellt werden. Sie ist als Basis für die künftige Arbeit der Sektion auf dem Gebiete der Verkehrspolitik gedacht.

Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals tagt in London

Am 22. und 23. November 1976 tagte in London der Technische Ausschuß des der ITF angehörenden Kabinenpersonals. James Horst (TWU - USA) wurde als Nachfolger des verstorbenen Kollegen Bob Smeal zum Vorsitzenden des Ausschusses gewählt und O. Johansson (HTF - Schweden) anstelle von J.C. Blachère zum Vizevorsitzenden. Ferner wurde in der Zusammensetzung des Ausschusses eine Reihe von Änderungen vorgenommen.

Der Ausschuß diskutierte die bevorstehende Dreigliedrige IAO-Zivilluftfahrtskonferenz (Dezember 1977) und nominierte Shirley Poole - CALFAA, Kanada; Michèle Fuss - SNPNC, Frankreich und Keith Baker - Neuseeländische Vereinigung der Flugbegleiter als Vertreter des Kabinenpersonals in der Arbeitsgruppe der Sektion für die genannte IAO-Konferenz.

Der Ausschuß bezeichnete die unbegrenzte Bereitstellung kostenloser alkoholischer Getränke an Bord von Flugzeugen für Fluggäste als gefährlich und nahm eine EntschlieÙung hierüber an, die allen Luftfahrtsgesellschaften, der ICAO und selbstverständlich allen der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals zugestellt werden wird.

Nach einer langen Diskussion bekräftigte der Ausschuß die Politik der Sektion betreffend die Lizenzierung von Kabinenpersonal. Die ITF wurde beauftragt, diese Politik auf Ebene der ICAO zu vertreten.

Sodann befaÙte sich der Ausschuß mit der Bildung der sogenannten "Internationalen Vereinigung der Flugbegleiter (IFAA)", deren Ursprung und wirkliche Ziele zweifelhaft sind. Es wurde beschlossen, daÙ das Sekretariat eine eindeutige Erklärung über ihre Haltung gegenüber der IFAA erstellen und an die angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals verteilen sollte.

Ferner befaÙte sich die Sitzung mit folgenden Fragen: Internationale Übersicht über die Beschäftigungsbedingungen des Kabinenpersonals; Versicherung des Kabinenpersonals gegen Arbeitsunfähigkeit; Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege; Besatzungsstärke des Kabinenpersonals auf Flugzeugen des Typs B 747 und unfaire Arbeitspraktiken bestimmter Luftfahrtsgesellschaften.

Sektion Binnenschifffahrt diskutiert Rhein/Main/Donau-Kanal

Vom 23. bis 25. November 1976 fand in Wien eine Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation statt, die sich insbesondere mit den Problemen, die nach Fertigstellung des Rhein/Main/Donau-Kanals auftreten werden, beschäftigte. Vor allem zeigte sich die Konferenz deswegen besorgt, weil durch das Eindringen der östlichen Schifffahrt die Sicherheit der Arbeitsplätze im Rheinbecken

gefährdet werden könnte. Im Gegensatz zur Schifffahrt auf der Donau, wo der Markt aufgeteilt ist, gibt es auf dem Rhein eine freie marktwirtschaftliche Schifffahrt für alle Nationen und nicht nur für die Uferstaaten. Es geht daher in erster Linie darum, im Hinblick auf die künftige Fertigstellung der Großschiffahrtsstraße Rhein-Donau die Arbeitsbedingungen und die sozialen Verhältnisse sicherzustellen, und zwar durch ein Sozialabkommen für die gesamte Großschiffahrtsstraße, etwa auf Basis des Rhein-Sozialabkommens. Dies muß über das Internationale Arbeitsamt durchgesetzt werden. Die ITF wird daher bei der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf aktiv werden, um die Probleme, die voraussichtlich durch den Rhein/Main/Donau-Kanal entstehen werden, auf einer Internationalen Arbeitskonferenz zur Diskussion zu bringen.

Sektion des Reisebüropersonals formuliert neue Zielsetzung

Am 9. Dezember 1976 tagte in London der Ausschuß der ITF-Sektion des Reisebüropersonals. Zur Diskussion stand ein Musterkollektivvertrag für das Reisebüropersonal, der nach Vornahme mehrerer Änderungen gutgeheißen wurde.

Ferner befaßte sich der Ausschuß mit der sich auf den Reisebürosektor beziehenden Gesetzgebung mehrerer Länder und ersuchte die Mitgliedsverbände der übrigen Länder, der ITF Informationen über ihre Gesetze und Verordnungen bereitzustellen. Im Laufe der Sitzung schlug der japanische Vizevorsitzende, Y. Kosaka, vor, daß die ITF erörtern sollte, ob es angebracht wäre, ein internationales Seminar einzuberufen, zu dem auch Vertreter der IAO und der Weltorganisation für Tourismus (WTO) sowie Funktionäre anderer interessierter Agenturen eingeladen werden sollten. Es wurde beschlossen, diesen Vorschlag dem ITF-Vorstand zu unterbreiten. Für das Seminar empfahl der Ausschuß folgende Tagesordnung: die Situation im Reisevermittlungssektor; die Gründe für das Bestehen einer Unzahl kleiner Unternehmen im Reisevermittlungssektor; die Schwierigkeit der gewerkschaftlichen Organisierung des Reisebüropersonals; der Zusammenhang zwischen dem Transportgewerbe und dem Reisevermittlungssektor.

Der Ausschuß erklärte ferner, daß die ITF freundliche Beziehungen mit der Weltorganisation für Tourismus (WTO) aufnehmen sollte.

ASIEN

=====

Asiatisches ITF-Regionalseminar für weibliche Transportarbeiter

Vom 18. bis 23. Oktober 1976 fand in Penang (Malaysia) das erste Asiatische Regionalseminar für weibliche Transportarbeiter statt. Die Seminarsteilnehmer kamen aus Malaysia, Singapur, den Philippinen, Thailand und Ceylon. Diskutiert wurden folgende Themen: die allgemeine wirtschaftliche, soziale, politische und gewerkschaftliche Lage in Asien; die Rolle der Frauen in der modernen Gesellschaft im Zusammenhang mit der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung; die Bedeutung der Mitarbeit der Frauen in der asiatischen Transportarbeiterbewegung;

Methoden zur Ermutigung der Frauen in Richtung einer größeren Beteiligung an der gewerkschaftlichen Organisierung und Bildungsarbeit; Struktur und Ziele der ITF mit besonderem Bezug auf Probleme der weiblichen Transportarbeiter; und eine Diskussion über das von den Vereinten Nationen : proklamierte "Jahrzehnt der Frau: Gleichheit, Entwicklung und Frieden".

Das Seminar nahm eine einstimmige Erklärung an, in der die ITF ersucht wird, sich weiterhin für die Verteidigung und Förderung der Interessen der weiblichen Transportarbeiter Asiens einzusetzen. Die asiatischen Mitgliedsverbände der ITF werden ersucht, innerhalb ihrer Organisationen Frauenausschüsse zu bilden und die zuständigen Gewerkschaftsbünde ihrer Länder aufzufordern, ein Gleiches zu tun.

Für die Planung und Durchführung des Seminars, das von der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaft BRAC finanziell unterstützt wurde, war unser Regionalvertreter für Asien, Kollege Donald U'ren, verantwortlich. Die BRAC stellte drei Referenten über Frauenprobleme, nämlich die Kolleginnen: Joan Goodin, Andrea DiLorenzo und Dr. Norma Netzner. Ferner referierten Senator Raidah Aziz aus Malaysia und Herr Dennis Hodson von der IAO.

KENIA

=====

ITF spricht Hinterbliebenen der Opfer des Eisenbahnunglücks ihr Beileid aus

In einem Telegramm an die ihr angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften in Kenia hat die ITF den Hinterbliebenen der Opfer des Eisenbahnunglücks vom 29. November (der Nachtexpress von Mombassa nach Nairobi entgleiste und die Lokomotive und sechs Waggons fielen in einen Fluß) ihr aufrichtiges Beileid ausgesprochen und den Verletzten eine baldige und volle Genesung gewünscht.

SÜDAFRIKA

=====

ITF verurteilt Erlaß von Verboten gegen Gewerkschafter

In einer Protestnote an den südafrikanischen Premierminister, Herrn Vorster, hat die ITF ihrer unverhohlenen Abscheu darüber Ausdruck gegeben, daß die südafrikanische Regierung Verbote gegen führende schwarze Gewerkschafter und deren weiße Unterstützer erlassen hat.

Die genannten Verbote und Einschränkungen beziehen sich u.a. auf Loet Douwes-Dekker, Eric & Jean Tyacke, (Vorsitzender, Sekretär bzw. Verwaltungssekretärin des in Johannesburg befindlichen Urban Training Project (UTP)). Das UTP ist eine aus

internationalen Geldquellen unterstützte Organisation, die Ausbildungskurse und einen Beratungsdienst für zehn afrikanische Gewerkschaften bereitstellt. Ferner wurden Verbote gegen folgende Personen erlassen: zwei führende Funktionäre der Zweigstelle Johannesburg des Metallarbeiterverbandes (beide Kollegen sind Mitglieder der Industrial Aid Society, die etwa eine ähnliche Funktion ausübt wie das UTP); Funktionäre des Koordinierungsrates der Gewerkschaft TUACC, einschließlich dessen Sekretär John Copelyn; und vier Mitglieder des Personals des Instituts für Arbeiterbildung (Institute of Industrial Education), das in Durban Bildungskurse für afrikanische Gewerkschafter bereitstellt.

Durch die genannten Verbote werden die betreffenden Personen daran gehindert, ihren Wohnbezirk zu verlassen, Gewerkschaftsbüros oder Wohnsiedlungen schwarzer Einwohner zu besuchen, Kontakt mit anderen unter Verboten stehenden Personen aufzunehmen oder an "Versammlungen" (Zusammenkünfte von mehr als zwei Personen) teilzunehmen. Gegen die Verbote kann keine Berufung eingelegt werden.

In einem Schreiben an den südafrikanischen Premierminister verweist ITF-Generalsekretär Charles Blyth darauf, daß die Tätigkeit der unter Verbot gestellten Personen (insbesondere Herr Dekker und Herr Tyacke) in keiner Weise gegen die bestehenden Gesetze des Landes verstoßen hat. Organisationen wie das UTP hätten einen guten Ruf, nicht nur bei der internationalen Gewerkschaftsbewegung, sondern auch bei einer zunehmenden Anzahl von Arbeitgebern -- nicht zuletzt in Südafrika selbst --, die erkannt hätten, daß die langfristigen Ziele des UTP logisch seien.

Der Wortlaut der in dem Schreiben des Generalsekretärs übermittelten ITF-Erklärung ist im Anhang zur vorliegenden Nummer der ITF-Nachrichten wiedergegeben.

TRANSPORT UND VERKEHR

SCHWEDEN

Mitsprache der Besatzungen bei der Gestaltung des Lebens an Bord von Schiffen

Eine Sonderkommission, die beauftragt wurde, Mittel und Wege der Verbesserung der Unterkünfte und Arbeitsräume an Bord schwedischer Handelsschiffe zu untersuchen, hat vorgeschlagen, daß die Schiffsbesatzungen viel größeren Einfluß auf die Planung der Umwelt an Bord von Schiffen haben sollten. Ferner wurde vorgeschlagen, daß Mitte 1977 neue Vorschriften erlassen werden sollen, die Offizieren und Mannschaftsdienstgraden Anspruch auf eine Einzelkabine pro Person mit Toilette geben. (Auf Schiffen über 3.000 BRT beträgt die Mindestbodenfläche pro Einzelkabine 10qm.)

GEWERKSCHAFTEN

SPANIEN

UGT unterbreitet der IAO Beschwerde gegen die spanische Regierung

Im Dezember 1976 hat die Transportarbeiterabteilung des spanischen UGT der IAO eine formelle Beschwerde gegen die spanische Regierung unterbreitet, in der die letztere einer groben Verletzung grundlegender Gewerkschaftsrechte während des Streiks des städtischen Autobuspersonals von Madrid beschuldigt wird (sh. auch Nr. 10/11 - 1976 der ITF-Nachrichten, Seite 104).

Die Beschwerde des UGT ist zusammengefaßt wie folgt:

1. Auf einer Versammlung der im Dienste der Städtischen Verkehrsbetriebe von Madrid (EMT) stehenden Arbeitnehmer wurde ein repräsentativer Ausschuß gewählt und beauftragt, mit dem Unternehmen über neue Arbeitsbedingungen und bessere Löhne zu verhandeln.
2. Das Unternehmen schien zuerst gewillt, diesen Verhandlungsausschuß anzuerkennen, änderte jedoch seine Haltung, nachdem die Behörden Druck ausgeübt hatten. In Anbetracht der unbiegsamen Haltung des Unternehmens traten die Arbeitnehmer am 28. Oktober in den Streik, nachdem am Vortage Unterredungen mit der Geschäftsleitung ergebnislos ausgelaufen waren. Die Polizei wandte Gewalt an, um Versammlungen und friedliche Kundgebungen der streikenden Arbeitnehmer zu verhindern oder auseinanderzutreiben (ein Mann verlor sein Auge, nachdem er mit einer Gummikugel angeschossen worden war); 27 Mitglieder des Verhandlungsausschusses wurden verhaftet und 40 Arbeitnehmer entlassen.
3. Sieben Arbeitnehmer (ausnahmslos Mitglieder des Verhandlungsausschusses) befinden sich gegenwärtig in Haft in Erwartung eines Prozesses gegen sie, wegen angeblicher Gefährdung der öffentlichen Ordnung.
4. Die obigen Zwischenfälle sind eine Verletzung des Vereinigungsrechtes und des Streikrechtes. Man könnte sogar sagen, daß sie eine Verletzung grundlegender gewerkschaftlicher Rechte darstellen, die in allen freien Ländern anerkannt werden und in der Satzungen der IAO verankert sind.

USA

Flugingenieure fordern wirksamere Maßnahmen gegen Flugzeugentführer

Die der ITF angeschlossene amerikanische Internationale Flugingenieursvereinigung (mit Mitgliedern in 12 verschiedenen Ländern) hat vor kurzem in Nevada ihren Kongreß abgehalten. In einer vom Kongreß

angenommenen EntschlieÙung fordern die Flugingenieure wirksamere Maßnahmen zur Verhinderung von Flugzeugentführungen. Alle Luftfahrtsländer werden dringend aufgefordert, die Flugverbindungen zu Ländern abubrechen, die Flugzeugentführern Obdach bieten und Sanktionen gegen jene Luftfahrtsunternehmen zu ergreifen, die Flugverbindungen zu solchen Ländern aufrechterhalten. Gleichzeitig wurde eine striktere Flughafensicherheit empfohlen. Der an Bord des im Juni 1976 nach Entebbe entführten Air France-Flugzeuges beschäftigte Flugingenieur war auf dem KongreÙ anwesend und berichtete über seine Erfahrungen.

Der KongreÙ beschloÙ ferner, eine Arbeitsgruppe mit der Untersuchung der Flug- und Dienstzeitgrenzen sowie der Ruhezeiten zu beauftragen, um geeignete Empfehlungen für die Festlegung internationaler Normen hierüber zu machen. In einer scharf angefaÙten weiteren EntschlieÙung wird erneut der Stabdpunkt der FEIA bestätigt, daÙ auf allen Düsenflugzeugen ein selbstständiger Flugingenieur beschäftigt werden sollte.

Die ITF war durch den Sektionssekretär Mohammad Hoda vertreten.

AUS DER WELT DER ARBEIT

DÄNEMARK

=====

Streik gegen Hertz-Autovermietung endet

Am 24. November 1976 endete der sieben Wochen lange Streik der uns angeschlossenen Dänischen Handelsarbeitergewerkschaft gegen das multinationale Automietunternehmen Hertz mit der Unterzeichnung eines neuen Kollektivvertrages, der eine Erhöhung des Mindestlohnes von dkr. 3.600 auf dkr. 4.300 vorsieht und somit der ursprünglichen Hauptforderung der Gewerkschaft gerecht wird. Gleichzeitig gab das Unternehmen bekannt, daÙ neun im Kopenhagener Hauptbüro beschäftigte Arbeitnehmer aufgrund der Verlegung der Verwaltung und Finanzabteilung nach der Bundesrepublik Deutschland ihren Arbeitsplatz verlieren würden.

Tankwagenfahrer beenden inoffiziellen Streik

Die dänischen Fahrer von Benzintankwagen haben vor kurzem nach acht Tagen einen inoffiziellen Streik beendet, der am 18. November 1976 im Flughafen von Kastrup (Kopenhagen) begann und sich sehr schnell auf andere dänische Lastwagenfahrer ausbreitete, so daÙ auch die Postdienste stark beeinträchtigt wurden und die Gefahr einer landesweiten Treib- und Heizölkrise bestand. Die Fahrer forderten (ohne Erfolg) eine Erhöhung der Löhne auf dkr. 10 pro Stunde (etwa 33% mehr als bisher). Sie hofften, diese Forderung vor Beginn der nächsten landesweiten Verhandlungsrunde durchzusetzen, unter der Lohnerhöhungen während der zwei Jahre ab April 1977 von der Regierung auf 2% pro Jahr beschränkt sind. Die dänische Regierung hat nunmehr für die nächsten drei Monate einen absoluten Lohn-, Miet- und Preisstopp angeordnet, um ähnliche Forderungen seitens anderer Arbeitnehmergruppen zu verhindern.

DEUTSCHLAND

=====

Gewinnbeteiligung für Lufthansa-Beschäftigte

Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV hat für die rund 20.000 Beschäftigten im Lufthansa-Konzern-Bereich eine Sonderzuwendung in Höhe von DM 250 als Gewinnbeteiligung für das Jahr 1976 vereinbart. Die Auszahlung erfolgte im November. Damit hat die ÖTV ihre Forderung nach Zahlung einer einheitlichen Sonderzuwendung durchgesetzt.

Gemeinsame ITF/GdED-Erklärung gegen Diskriminierung der Eisenbahnen

- Die Internationale Transportarbeiterföderation und die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) haben sich in einer gemeinsamen Erklärung dagegen ausgesprochen, an das Eisenbahnnetz den Maßstab der betriebswirtschaftlichen Rentabilität anzulegen. Nach Meinung der Eisenbahnergewerkschaften ist "eine einseitig auf die Schiene abgestellte und die Bahn somit diskriminierende Rentabilitätsberechnung von Strecken entweder zu unterlassen oder aber eine solche Rechnung auf alle Verkehrswege anzuwenden". Dann müßten sich allerdings die Staaten bei ihrer Investitionspolitik an die Ergebnisse von Kosten-Nutzen-Analysen gebunden fühlen "und nicht freihändig zum Beispiel an Wahlterminen orientierte Kanalbauprojekte beschließen, die einen volkswirtschaftlichen Unfug darstellen".

Ein ausgewogenes Verkehrsnetz dürfe nicht an den Absatzschätzungen der Ölkonzerne und Automobilfirmen orientiert sein, sondern müsse vielmehr die Entwicklung der regionalen Wirtschaftstätigkeit und der Besiedlung unterstützen. Nach Auffassung von ITF und GdED wird die "freie Wahl des Verkehrsmittels" zu einer Farce, wenn die Verkehrsnutzer nicht auch wirklich die Möglichkeit haben, sich in rationeller Weise zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu entscheiden.

FINNLAND

=====

Schiffsoffiziere beantragen weitere Verhandlungen

Die der ITF angeschlossene Finnische Gewerkschaft der Schiffsoffiziere hat nunmehr den Bericht einer mit der Untersuchung des Problems der Gewährung einer Sonderentschädigung für unregelmäßige Arbeitszeit beauftragten Arbeitsgruppe geprüft und beschlossen, weitere Unterredungen mit den Arbeitgebern zu beantragen, bevor die eigentlichen Verhandlungen über den nächsten Tarifvertrag beginnen. Die Gewerkschaft beantragt, daß für Arbeit zwischen 18.00 und 6.00 Uhr ein Zuschlag in Höhe von 20% gezahlt werden sollte.

GRIECHENLAND

Besatzungen von Kreuzfahrt-Schiffen nehmen Arbeit wieder auf

Die Besatzungen griechischer Fahrgast- und Kreuzfahrt-Schiffe im Mittelmeerraum (Mitglieder der uns angeschlossenen Panhellenischen Seeleuteföderation - PNO) haben in Dezember einen zwanzig Tage langen Streik in Unterstützung von Forderungen auf bessere Löhne und Arbeitsbedingungen durchgeführt. Der Streik endete mit der Annahme eines vom Schifffahrtsminister empfohlenen Angebots, das eine Erhöhung der Grundgehütern um 25% rückwirkend ab 1. Oktober 1976 und um weitere 10% ab 1. Juli 1977 sowie eine entsprechende Anhebung der Überstunden-tarife und Zuschläge für Sonntagsarbeit vorsieht. Während des Streiks hat die PNO mehrere separate Tarifverträge mit Reedern von Kreuzfahrt-Schiffen (insbesondere Epirotiki Lines) abgeschlossen. Die ITF entsandte während des Arbeitskonfliktes ein Solidaritätstelegramm an die PNO.

Irische Republik

Bummelstreik des Dubliner Autobuspersonals

Das Dubliner Autobuspersonal (darunter Mitglieder der uns angeschlossenen Irischen Transportarbeitergewerkschaft) hat einen Bummelstreik gegen die am 29. November 1976 eingeführten Sparmaßnahmen und Fahrpläne begonnen, durch den 33 Busse außer Betrieb gestellt wurden. Das Autobuspersonal befürchtet, daß die neuen Fahrpläne nicht mit den Urlaubsplänen des Fahrpersonals vereinbar sind, da sich diese Pläne auf die frühere Diensterteilung stützen.

NEUSEELAND

Neuer Kollektivvertrag für Kabinenpersonal

Die der ITF angeschlossene Airline Stewards' and Hostesses Union of New Zealand hat für das bei Air New Zealand beschäftigte Kabinenpersonal einen neuen Kollektivvertrag abgeschlossen, der u.a. eine Erhöhung der Löhne aller Kabinendienstgrade um 4% vorsieht, mit Ausnahme der Chefpurser, deren Gehalt um 7,5% erhöht wurde. Weitere Verbesserungen sind: vollkommene Tarifgleichheit zwischen männlichem und weiblichem Kabinenpersonal (der einzige Unterschied ist im Rücktrittsalter --- 50 Jahre für Frauen, 55 Jahre für Männer); Anspruch auf Dienstantrittsflüge in Sitzen erster Klasse, wenn immer solche Sitze zur Verfügung stehen; erhöhte Versicherung im Falle von Flügen nach Kriegsgefahrenzonen (die Versicherung umfaßt auch Todesfälle infolge von Flugzeugentführungen). Ferner war es der neuseeländischen Gewerkschaft möglich, mit Hilfe von Informationen, die von Mitgliedsverbänden der ITF bereitgestellt wurden, ihre Forderung auf obligatorische Bereitstellung von Ruhesitzen für Flugbegleiter auf allen Flügen mit einer Flugzeit von mehr als sechs Stunden durchzusetzen.

NIEDERLANDE
=====

Erster Tarifvertrag für Stewardessen der niederländischen Binnenfluggesellschaft NLM

Die der ITF angeschlossene Vereinigung des KLM-Kabinenpersonals (VKC) hat vor kurzem erstmalig einen Kollektivvertrag für Stewardessen abgeschlossen, die im Dienste des Binnenflugunternehmens NLM City Hopper (ein Tochterunternehmen der KLM) stehen. Der Vertrag enthält zusammenfassend folgende Bestimmungen:

Anfangsgehalt: 1.200 Gulden pro Monat im 19. Lebensjahr mit jährlichen Erhöhungen um jeweils 100 Gulden auf 1.500 Gulden vom 22. Lebensjahr an. Senior-Stewardessen erhalten eine Sonderzulage in Höhe von 15% ihrer Monatsendbezüge.

Jährlicher Urlaub: 28 Tage pro Jahr (entsprechend niedriger bei einer Dienstzeit von weniger als 12 Monaten), davon auf Antrag 14 Tage ununterbrochen. Gewünschter Urlaubstermin ist bei der Dienstenteilung so weit wie möglich zu berücksichtigen.

Arbeitswoche: normalerweise 5 Tage; maximal 80 Arbeitsstunden über einen Zeitraum von 2 Wochen. Sonderentschädigung für Arbeit an öffentlichen Feiertagen.

Versicherung gegen Arbeitsunfälle (einschließlich Flugzeugunglücke und Kriegsgefahr): 50.000 Gulden bei totaler Arbeitsunfähigkeit, entsprechend weniger für reduzierte Invalidität.

Besatzung: eine Stewardesse auf Flugzeugen des Typs Fokker Friendship F-27. Die Zahl der auf künftigen Flugzeugtypen zu beschäftigenden Stewardessen ist unter Rücksprache mit der Vereinigung des Kabinenpersonals festzulegen.

Dienstenteilung: gemäß einer Vereinbarung zwischen NLM und VKC. Die Dienstenteilung wird ferner nach sechs Monaten überprüft, um ausführlichere Bestimmungen in bezug auf Arbeitszeiten und Ruhezeiten zu formulieren.

Dauer des Beschäftigungsvertrages: 4 Jahre für festangestellte Stewardessen; 1 Jahr für freiberufliche Stewardessen. Nach 2 Dienstjahren steht es Stewardessen frei, sich um einen Arbeitsplatz bei der KLM zu bewerben.

Laufzeit des Vertrages: bis 31. Dezember 1977.

Interimsvereinbarung für KLM-Stewardessen

Die uns angeschlossene Vereinigung des KLM-Kabinenpersonals (VKC) hat mit der KLM über die Arbeitsbedingungen verhandelt, die zur Anwendung gelangen sollen, nachdem die bisherigen 5-Jahres-Beschäftigungsverträge der Stewardessen durch unbefristete Verträge ersetzt worden sind (siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 8/1976, Seite 73).

Diese Verhandlungen werden höchstwahrscheinlich noch einige Monate andauern. In der Zwischenzeit wurde für 187 Stewardessen, deren Beschäftigungsverträge am 1. Oktober 1976 abgelaufen sind, eine Interimsregelung getroffen. Allen Stewardessen wurde Weiterbeschäftigung bis zum 1. Januar 1978 angeboten. 47 Stewardessen lehnten dieses Angebot ab; von den restlichen 140 wurden 82 sofort wieder angestellt; der Rest wurde zeitweilig arbeitslos; 28 der arbeitslosen Stewardessen wurden am 1. Dezember 1976 wieder angestellt. Die verbliebenen 30 werden bei der Anmusterung von Stewardessen den Vorzug erhalten und sollten bis spätestens zum 1. April 1977 wieder im Beschäftigungsverhältnis aufgenommen werden.

NORWEGEN

=====

Höhere Seeleuterenten vorgeschlagen

Dem norwegischen Parlament ist ein Vorschlag auf Erhöhung der Seeleuterenten um etwa 7% vorgelegt worden. Falls der Antrag Zustimmung findet, würde die Rentenerhöhung rückwirkend ab 1. Januar 1976 in Kraft treten, so daß sich die jährliche Rentepensionierter Seeleute von nkr.71,30 auf nkr.76,50 pro Monat Seedienst erhöhen würde. Ferner wurde eine Anhebung der Kriegsgefahrenzulage vorgeschlagen.

SPANIEN

=====

Generalstreik der spanischen Arbeiter

Über zweieinhalb Millionen spanische Arbeiter (Mitglieder der "illegalen Gewerkschaften") haben am 12. November einen 24-stündigen Generalstreik durchgeführt. Der Streik war ein Protest gegen die wirtschaftlichen Maßnahmen der Regierung, die sich sehr nachteilig auf die Arbeitnehmer auswirkten (Lohnstopp, Reduzierungen des Personalbestandes und Einschränkungen von Kollektivverhandlungen). Er diente ferner der Verteidigung allgemeiner gewerkschaftlicher Rechte und wurde von der UGT (der auch die uns angeschlossene Spanische Transportarbeiterföderation angehört) zusammen mit anderen illegalen Gewerkschaftsorganisationen ausgerufen.

Die Regierung hat Vergeltungsmaßnahmen ergriffen. Bereits vor dem 12. November wurden einige UGT-Mitglieder wegen Mitarbeit an der Vorbereitung des Streiks verhaftet, und unter den insgesamt 94 verhafteten Personen befinden sich 5 Mitglieder der UGT-Transportarbeiterföderation. Viele Verhaftete erhielten außerdem noch ihre Kündigung am Arbeitsplatz.

Alle ITF-Mitgliedsverbände wurden ersucht, Appelle an die spanischen Behörden zu richten, um die Freisetzung der Verhafteten und ihre Weiterbeschäftigung an ihren Arbeitsplätzen zu bewirken.

UGT formuliert Forderungsprogramm

In Weiterverfolgung von Beschlüssen ihres 30. Kongresses hat die der ITF angeschlossene spanische UGT eine Liste von Mindestforderungen gutgeheißen, deren Ziel in der Verbesserung des sozialen, wirtschaftlichen und politischen Status ihrer Mitglieder besteht. Die wichtigsten Forderungen sind wie folgt:

I Beschäftigungsgarantien

Garantie einer festen und menschenwürdigen Beschäftigung; wirksame Maßnahmen seitens der Regierung zwecks Herabsetzung der Arbeitslosigkeit.

II Verdienst

Festlegung eines garantierten nationalen Mindestlohnes, der es einem Arbeitnehmer und seiner Familie gestattet, in menschenwürdigen Verhältnissen zu leben; automatische Anhebung dieses Verdienstes gemäß dem Anstieg der Lebenshaltungskosten.

III Arbeitszeit

Einführung einer 40-Stunden-Woche; 30 Tage bezahlter Urlaub pro Jahr; kürzere Arbeitszeit und längerer Urlaub für Nachtarbeiter und Arbeitnehmer, die gefährliche und besonders schmutzige Arbeit leisten.

IV Mitbestimmung

Arbeitnehmer-Kontrolle und Organisierung der Arbeit; Leistungsprämien, Löhne, Sicherheitsmaßnahmen und Gesundheitsvorkehrungen. Landarbeiter und Seeleute sollten in dieser Hinsicht die gleichen Rechte haben wie Industriearbeiter; Gleichberechtigung der Frauen; Anspruch auf 5 Monate Mutterschaftsurlaub (2 Monate vor und 3 Monate nach der Niederkunft); Abschaffung der militärischen Rechtssprechung in Fragen der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen.

V Wirtschaftliche Forderungen

Beendigung des gesetzlichen Lohnstopps; Preisstopp für lebensnotwendige Artikel; staatliche Finanzierung der sozialen Sicherheit; freiwillige Pensionierung bei Erreichen des 60. Lebensjahres (oder nach 40 Dienstjahren) mit vollem Gehalt; Fortzahlung des vollen Lohnes im Krankheitsfalle oder bei Arbeitsunfällen.

VI Soziale Forderungen

Bessere Schulen, Krankenhäuser und Kindergärten; billige öffentliche Verkehrsmittel; Konstruktion menschenwürdiger Wohnungen zu angemessenen Mietpreisen; Erfüllung einer staatlichen Krankenversicherung (kostenlose Behandlung im Krankenhaus, Arzneien, ärztliche Behandlung usw.).

VII Politische Forderungen

Vereinigungsrecht; politische Redefreiheit; volle Gewerkschaftsrechte; Freisetzung und Wiedereinsetzung von politischen Häftlingen und Personen, die aufgrund ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit verhaftet wurden; Redefreiheit innerhalb des Unternehmens; absolutes Streikrecht und Recht auf Durchführung friedlicher Protestkundgebungen; Einführung eines neuen Kollektivverhandlungssystems --- direkte Verhandlungen zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern ohne Einschaltung einer dritten Partei; Abschaffung obligatorischer Schlichtung und der dem Staate unterstehenden "gewerkschaftlichen" Struktur.

SCHWEIZ

=====

Neuer Gesamtarbeitsvertrag für Swissair-Personal

Die Sektion Luftverkehr der uns angeschlossenen VPOD hat mit der Direktion der Swissair Verhandlungen über die Revision des Gesamtarbeitsvertrages geführt. Das Ergebnis dieser Verhandlungen sieht u.a. folgende Verbesserungen vor: Ab 1977 werden alle Angestellten ein volles 13. Monatsgehalt erhalten, das an die Stelle der bisherigen Weihnachtzulage tritt, die bis zum 6. Dienstjahr nur einen teilweisen Anspruch auf ein 13. Monatsgehalt gab; die Treueprämie wird ab 1977 vom 11. Dienstjahr an (bisher 16 Dienstjahre) ausgerichtet. Die jährlich mit dem Junigehalt auszahlenden Betrag sind wir folgt abgestuft:

11. bis 15. Dienstjahr	Fr. 300	26. bis 30. Dienstjahr	Fr.1500
16. bis 20. Dienstjahr	Fr. 500	ab 31. Dienstjahr	Fr.2000
21. bis 25. Dienstjahr	Fr. 750		

Ab 1. Januar 1977 wurden Gehälter um 1% der Teuerung angepaßt. Dies entspricht der tatsächlichen Inflation zwischen Oktober 1975 und Oktober 1976. Ab 1. Januar 1977 werden sowohl die Sonntagsarbeits- als auch die Nachtarbeitszulagen erhöht. Die neue Zulage für Sonntagsarbeit beträgt fr. 3,20 pro Stunde und die Nachtarbeitszulage fr. 2,60 pro Stunde. Die Erfüllung eines langjährigen Anliegens der VPOD besteht darin, daß ab 1. April 1977 (Flugplanwechsel) für alle Schichtpläne die 5-Tage-Woche eingeführt wird. Die Mitgliedschaft hat diesem Verhandlungsergebnis zugestimmt.

KURZNACHRICHTEN

Im November wurde das finnische Eisenbahnnetz für vier Tage durch einen "illegalen" Streik der Signalwärter stillgelegt, die eine Herabsetzung ihres Rücktrittsalters von 63 Jahren auf 58 Jahre forderten. Nach einer kurzen Wiederaufnahme der Arbeit begannen die Signalwärter am 9. November eine weitere Streikaktion. Zwei Tage später forderte sie der Hauptvorstand der zuständigen Gewerkschaft auf, den Streik einzustellen, da Präsident Kekkonen offensichtlich nicht bereit war, ihrer Forderung stattzugeben. Es ist möglich, daß sich die Gewerkschaft während des Streiks durch ihre Handlungsweise strafbar gemacht hat.

Griechenland: Die im Dienste der Olympic Airways stehenden Piloten weigern sich, während der Nacht Binnenflüge nach griechischen Flughäfen (mit Ausnahme von Athen und Saloniki) durchzuführen, solange die bestehenden Landemethoden nicht verbessert werden. U.a. fordern die Piloten eine bessere Beleuchtung der Landebahnen, die Ausstattung aller griechischen Flughäfen mit Peilfunkstationen und die Festlegung sicherer Bewölkungsgrenzen. Die Piloten faßten ihren Beschluß eine Woche nachdem ein Binnenflug der Olympic Airways in einem Unglück endete, in dem alle an Bord befindlichen Personen ihr Leben verloren.

Die den drei italienischen Gewerkschaftsbünden angehörenden Arbeitnehmer haben am 30. November als Protest gegen die Wirtschaftspolitik und Sparmaßnahmen der Regierung ein 4-stündigen-Generalstreik durchgeführt.

Am 15. November streikte in allen italienischen Flughäfen das Feuerbekämpfungspersonal in Unterstützung von Forderungen auf höhere Löhne aufgrund kürzlicher Erhöhungen der Preise und Steuern. Durch den Streik mußten alle Flüge von und nach italienischen Flughäfen abgesagt werden.

Die italienischen Eisenbahner, Post- und Telegraphenarbeiter haben am 11. November einen 24-stündigen Streik in Unterstützung ihrer Forderung durchgeführt, daß ihnen zwischen 100.000 und 150.000 Lire Vorschuß auf künftige Lohnerhöhungen gezahlt werden sollte.

Die amerikanische Pilotenvereinigung ALPA hat mit United Airlines für ihre Mitglieder einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der am 15. Februar 1977 in Kraft tritt und eine Erhöhung der Gehälter und sonstigen geldlichen Leistungen um insgesamt 16,2% während der nächsten zwei Jahre vorsieht.

PERSONALIEN

Tom Bavin, Generalsekretär der Internationalen Föderation der Plantagen- und Landarbeiter (IFPAAW), ist auf dem kürzlichen IFPAAW-Kongreß im Dezember 1976 in den Ruhestand getreten.

Sverre Kortvedt ist als Nachfolger des Kollegen Egil Halvorsen zum Präsidenten der Norwegischen Eisenbahnergewerkschaft benannt worden. Kollege Kortvedt war der bisherige Vizepräsident dieser Organisation.

Ralph Lambeck von der Vereinigung des KLM-Kabinenpersonals hat nunmehr seine gewerkschaftliche Tätigkeit aufgegeben und ist wieder als Purser im Flugdienst tätig. Seinen Sitz im Technischen ITF-Ausschuß des Kabinenpersonals übernimmt der Kollege F.M. Woltering.

Jón Sigurdsson hat vor kurzem beschlossen, sich nicht als Präsident der Isländischen Föderation der Seeleutegewerkschaften wieder zur Wahl zu stellen. Kollege Sigurdsson, der 75 Jahre alt ist, war 20 Jahre lang Präsident dieser Föderation und über 50 Jahre lang in der isländischen Gewerkschaftsbewegung aktiv. Sein Nachfolger ist Oskar Vigfússon.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

=====

- Redaktionsausschuß über ITF-Studie
über Menschliche Auswirkungen des
Technischen Wandels bei den
Eisenbahnen - London, 20. und 21. Januar 1977
- Ausschuß des Luftfahrts-Boden-
personals - London, 20. und 26. Januar 1977
- Fair-Practices-Ausschuß - London, 15. und 16. Februar 1977
- Konferenz der Hafendarbeitersektion - London, 17. und 18. Februar 1977
- ITF-Vorstand - Eastbourne, 15. und 16. März 1977
- Internationale Konferenz des
Kabinenpersonals - London, 29. bis 31. März 1977

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

ITF-ERKLÄRUNG ÜBER SÜDAFRIKA

Die ITF verurteilt die jüngsten Maßnahmen der südafrikanischen Regierung, die eine Anzahl führender schwarzer Gewerkschafter und deren weiße Unterstützer unter Hausarrest gesetzt hat. Mehrere der betroffenen Personen sind der ITF wohlbekannt, die seit einiger Zeit den schwarzen Transportarbeitern des Landes beim Aufbau von Gewerkschaften behilflich ist. Für uns ist es buchstäblich unglaublich, daß die arretierten Personen im Ernst als aufrührerisch betrachtet werden können, obwohl es stimmt, daß ihre Bemühungen im Interesse der schwarzen Gewerkschaften auf lange Sicht eine wirtschaftliche und soziale Gleichstellung anstreben, die nicht mit der Politik und den Anschauungen der gegenwärtigen Regierung vereinbar ist. Wir müssen somit zu der deprimierenden Schlußfolgerung gelangen, daß Herr Vorster weiterhin fest entschlossen ist, die Privilegien einer klaren Minderheit von Südafrikanern, die er vertritt, zu verteidigen.

Es ist kaum notwendig, über die Rassenprobleme Südafrikas zu sprechen, da sie wohlbekannt sind und seit langer Zeit bestehen. Was die ITF jedoch berührt, ist die einfache Tatsache, daß Tausende von südafrikanischen Transportarbeitern daran gehindert werden, Gewerkschaften zu bilden, nur weil sie schwarz sind. Eine solche Haltung ist moralisch und sozial gesehen unentschuldig. Aus diesem Grunde wird die ITF weiterhin alles in ihrer Macht Stehende tun, um den schwarzen Transportarbeitern zu helfen, aktive und existenzfähige Gewerkschaften aufzubauen.

62. (Schiffahrts)tagung der Internationalen Arbeitskonferenz

Auf der obengenannten Konferenz, die vom 13. bis 29. Oktober 1976 in Genf stattfand, konnten, vom Standpunkt der Seeleute betrachtet, beachtliche Fortschritte erzielt werden. Dies war weitgehend der Arbeitsbereitschaft der an der Konferenz teilnehmenden Vertreter von ITF-Mitgliedsverbänden zu verdanken. Die meisten Konferenzämter der Arbeitnehmerseite waren von ITF-Mitgliedsverbänden besetzt. ITF-Sektionssekretär A.G. Selander handelte als Sekretär der Seeleutegruppe und ITF-Generalsekretär C.H. Blyth als Sprecher der ITF-Delegation. E. Shepard (USA) und K.Mols Sørensen (Dänemark) wurden Seeleute-Vizevorsitzenden der Konferenz bzw. Vorsitzenden der Seeleutegruppe gewählt.

Die Konferenz nahm -- in allen Fällen mit großer Mehrheit -- Übereinkommen und Empfehlungen zu folgenden Tagesordnungspunkten an: Beschäftigungssicherheit der Seeleute; nichtnormengemäße Schiffe, insbesondere solche unter Schattenflaggen; Schutz junger Seeleute und bezahlter Urlaub der Seeleute. Ferner wurde eine große Anzahl von Entschlüssen über Fragen angenommen, die die Interessen der Seeleute der Welt unmittelbar berühren.

Das Übereinkommen betreffend Mindestnormen für Handelsschiffe sieht Kontroll- und Überwachungsverfahren vor, für deren Durchführung entweder das Flaggenland oder der jeweilige Hafenstaat zuständig ist. Die Inspektion solcher Schiffe im Hafen kann entweder aufgrund einer Beschwerde erfolgen oder wenn ein Beweis dafür vorliegt, daß die Bedingungen an Bord nicht den vom Übereinkommen vorgeschriebenen Normen entsprechen. Diesbezügliche Beschwerden können von Besatzungsmitgliedern, professionellen Instanzen, Gewerkschaften oder anderen Personen gemacht werden, die an der Sicherheit des Schiffes und dessen Besatzung (einschließlich etwaiger Gesundheitsrisiken, denen Besatzungen ausgesetzt sein mögen) ein besonderes Interesse haben.

Die vom Übereinkommen vorgeschriebenen Bedingungen an Bord gleichen im großen und ganzen den in mehreren anderen IAO-Übereinkommen für Seeleute enthaltenen Normen und sind im Anhang zum neuen Übereinkommen angeführt. Sie beziehen sich auf Aspekte wie Unfallverhütung, Unterkunft; Verpflegung; Befähigungsnachweise der Schiffsoffiziere; Beschäftigungsverträge der Seeleute; das Vereinigungsrecht und das Recht auf Kollektivverhandlungen.

Das Flaggenland eines Schiffes ist von allen Schritten, die ein Hafenstaat unternommen hat, um vorgefundenen unterdurchschnittlichen Bedingungen abzuhelpfen, zu unterrichten. Ferner gesattet es das Übereinkommen ratifizierenden Ländern, ihre Staatsbürger auf etwaige Probleme aufmerksam zu machen, die auftreten können, falls sie auf Schiffen nicht-ratifizierender Länder anmustern.

Das Übereinkommen wird durch eine Empfehlung über die Verbesserung der Normen auf Handelsschiffen ergänzt, die Richtlinien an Regierungen enthält, sowie durch eine Entschlüsselung, in der die Regierungen zur beschleunigten Ratifizierung des Übereinkommens und zur Erfüllung der in der Empfehlung enthaltenen Richtlinien aufgefordert werden.

Das Übereinkommen über Beschäftigungssicherheit sieht vor, daß auf nationaler Ebene alle zuständigen Instanzen und Personenkreise ermutigt werden sollten, eine durchlaufende oder regelmäßige Beschäftigung für befähigte Seeleute bereitzustellen und daß intensive Bemühungen angestellt werden sollten, um den Seeleuten eine bestimmte Mindestbeschäftigungsdauer oder einen bestimmten Mindestverdienst oder vergleichbare geldliche Leistungen sicherzustellen. Das Übereinkommen wird durch eine Empfehlung ergänzt, die spezifische Richtlinien für Schiffahrtsländer enthält.

Das Übereinkommen über den bezahlten Urlaub der Seeleute erhöht den Mindesturlaubsanspruch der Seeleute, sowohl für Kapitäne und Offiziere (bisher 18 Arbeitstage) als auch für Mannschaftsdienstgrade (bisher 12 Arbeitstage) auf 30 Tage pro Jahr. Nicht einbezogen im neuen Mindesturlaub pro Jahr sind: öffentliche und regionale Feiertage; Zeitspannen zeitweiliger Arbeitsunfähigkeit; zeitweiliger Landgang oder Freizeitspannen als Abgeltung für Arbeit am Wochenende, Überstunden usw. Bei der Berechnung der Anspruch auf Urlaub gebenden Dienstzeit sind einzubeziehen: Dienst an Bord vor oder nach einer Fahrt; Abwesenheit vom Schiff für Ausbildungszwecke; Abwesenheit aus Krankheitsgründen, Unfällen und Mutterschaftsurlaub. In außergewöhnlichen Umständen (die von der zuständigen Behörde festzulegen sind) könnten statt Urlaub geldliche Leistungen gewährt werden.

Die Empfehlung über den Schutz junger Seeleute enthält Normen für den Schutz von Seeleuten bis zum Erreichen des 18. Lebensjahres. Die normale Arbeitszeit darf nicht mehr als 40 Stunden pro Woche und 8 Stunden pro Tag betragen. Regelmäßige Mehrarbeit ist wenn immer möglich zu vermeiden. Kein junger Seemann sollte nachts arbeiten. Allen jungen Seeleuten sollte nach 2 Stunden ununterbrochener Arbeit so bald wie möglich eine Ruhepause von 15 Minuten gewährt werden. Wenn es sich nach vier Monaten Dienst in der Auslandsfahrt zeigt, daß ein junger Seemann nicht für den Seemannsberuf geeignet ist, sollte ihm Gelegenheit geboten werden, vom nächsten geeigneten Hafen eine kostenlose Heimbeförderung zu beanspruchen.

Die Konferenz nahm außerdem fünfzehn Entschlüsse an, u.a. über: Seeleutewohlfahrt an Bord und im Hafen; Revision von IAO-Übereinkommen und Förderung der Sozialgesetzgebung für die Schifffahrt; internationale Normen für Seeleute; regionale IAO-Schifffahrtskonferenz; die Umwelt an Bord von Schiffen; medizinische Betreuung an Bord von Schiffen; Mindestgrundheuer der Matrosen; Beschäftigung von Frauen an Bord von Schiffen; und gewerkschaftliche und sozialwirtschaftliche Fortbildung für Seeleute.

Eine von der Seeleutegruppe eingereichte Entschluß über die Sicherheit und Arbeitsbedingungen der auf beweglichen Ölbohranlagen und Zubringerschiffen beschäftigten Arbeitnehmer konnte aus Zeitmangel nicht behandelt werden. Die Seeleuteseite wird jedoch diese Entschluß zu einem künftigen Zeitpunkt erneut unterbreiten.

23. November 1976

ERKLÄRUNG ÜBER SÜDAFRIKA

Die ITF verurteilt die vor kurzem von der südafrikanischen Regierung ergriffenen Maßnahmen, durch die eine Anzahl führender schwarzer Gewerkschafter und ihre Unterstützer aus der weißen Bevölkerung des Landes unter Hausarrest gestellt wurden. Mehrere der von diesen Maßnahmen betroffenen Personen sind der ITF bekannt, da die ITF seit einiger Zeit den schwarzen Transportarbeitern, die sich bemühen, Gewerkschaften aufzubauen, behilflich gewesen ist. Für uns ist es buchstäblich unglaublich, daß diese Personen im Ernst als aufrührerisch betrachtet werden können, obwohl es stimmt, daß ihre Handlungen in Unterstützung der schwarzen Gewerkschaftsbewegung auf lange Sicht eine wirtschaftliche und soziale Gleichstellung der Rassen anstreben, was mit der Politik der gegenwärtigen Regierung nicht vereinbar wäre. Daraus ergibt sich die deprimierende Folgerung, daß Herr Vorster offensichtlich weiterhin fest entschlossen ist, die Privilegien einer kleinen Minderheit von Südafrikanern zu verteidigen.

Über die Rassenprobleme Südafrikas braucht hier nichts gesagt zu werden, denn diese Probleme sind allzu bekannt und bestehen schon seit langem. Was für die ITF jedoch von größter Bedeutung ist, ist die Tatsache, daß Tausenden von südafrikanischen Transportarbeitern aufgrund ihrer schwarzen Hautfarbe die Gelegenheit vorenthalten wird, anerkannte Gewerkschaften zu bilden. Eine solche Haltung läßt sich aus moralischer und sozialer Sicht in keiner Weise rechtfertigen. Aus diesem Grunde wird die ITF weiterhin alles in ihrer Macht Stehende tun, um es den schwarzen Transportarbeitern Südafrikas zu ermöglichen, aktive und existenzfähige Gewerkschaften zu bilden.