



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. 3/4

März/April 1977

## INHALT

Seite

### Neues aus der ITF

ITF-Vorstand tagt in Eastbourne	15
Fair-Practices-Ausschuß der ITF prüft Fortschritt der Schattenflaggenkampagne	16
Fernandes ins indische Parlament gewählt	18
ITF verliert zwei treue Freunde im Flugzeugunglück von Teneriffa	18

### Transport und Verkehr

IAO-Expertensitzung formuliert Richtlinien über Unfallverhütung	18
Britische Regierung plant Abschaffung des Tarifrates für den Straßengütertransport	19
Britisches Autobuspersonal befürchtet Verlust von Arbeitsplätzen	19
Führender Seeleute-Gewerkschaftsfunktionär plädiert für Verwendung amerikanischer Schiffe für Rohöltransporte	20

### Gewerkschaften

Deutschland: Weitere Übertritte zur ÖTV	20
Selbständige Gewerkschaft für Arbeitnehmer im norwegischen Offshore-Sektor	21
Neue spanische Gesetzgebung stößt auf gewerkschaftlichen Widerstand	21
Amerikanische Multis unterstützen Charta für schwarze Arbeitnehmer in Südafrika	22
Amerikanische Transportarbeitergewerkschaft erhält Vertretungsrecht für weitere Flugleiter	22

### Aus der Welt der Arbeit

Dänemark: Seeleute protestieren gegen Ausflaggen	23
Deutschland: Neuer Tarifvertrag für Seeschifffahrt	23
Streik der französischen Binnenschiffer auf Seine und Rhone	24
Griechenland: Neuer Heuertarifvertrag für Besatzungen von Hochseeschiffen	25
Lohnerhöhung für britische Eisenbahner	25
Irishes Autobuspersonal unterstützt neues Fahrtüberwachungssystem	25

Bitte wenden!

	<u>Seite</u>
Niederländische Hafendarbeiter und Seeleute nehmen Arbeit wieder auf	26
Bessere Löhne und Arbeitsbedingungen für niederländische Straßentransportarbeiter	26
Neuer Tarifvertrag für KLM-Bodenpersonal	27
Neue Heuertarifverträge für norwegische Schiffs- offiziere in der Auslandsfahrt	27
Singapur: Lokale Reedereien müssen ausstehende Heuern nachzahlen	28
USA: Hafenstreik an der Ostküste endet	28
Bessere Löhne für Kabinenpersonal der American Airlines	29
<u>Kurznachrichten</u>	29
<u>Personalien</u>	30

Anhänge:

1. Maiaufruf 1977 des IBFG
2. ITF-Sektion der Hafendarbeiter tagt in London
3. Der Fall GLOBTIK VENUS

NEUES AUS DER ITF

ITF-Vorstand tagt in Eastbourne

Am 15. und 16. März 1977 fand im Urlaubs- und Konferenzzentrum der Britischen Transportarbeitergewerkschaft (TGWU) in Eastbourne eine Sitzung des ITF-Vorstandes statt. Den Vorsitz führte ITF-Präsident Fritz Prechtl.

Im Zusammenhang mit einem Bericht über die Tätigkeit der ITF seit der letzten Vorstandssitzung befaßte sich der Vorstand mit einer Reihe von Fragen, die sich aus der Beteiligung einiger Mitgliedsverbände an internationalen Seminaren oder Tagungen ergeben haben, welche nicht von der ITF organisiert wurden.

Der Vorstand erkannte an, daß alle ITF-Mitgliedsverbände autonom sind, und erklärte, daß ihr Recht, Vertreter zu Sitzungen, ganz gleich welcher Art, zu entsenden, nicht in Frage gestellt werde. Im Laufe der Diskussion wurde jedoch erwähnt, daß in Weiterverfolgung kürzlicher Tagungen im Namen der Sitzungsteilnehmer an die IAO herangetreten worden sei, die die ITF seit Jahren als internationalen Sprecher der Transportarbeiter anerkennt. Der Vorstand war der Ansicht, daß dies bedingterweise - wenn auch nicht absichtlich - einen Übergriff auf die Vorrechte der ITF darstellt und den starken Einfluß schwächen könnte, den die ITF seit Jahren auf Ebene solcher internationaler Organe hat.

In Anbetracht dessen beschloß der Vorstand, den Generalsekretär zu beauftragen, Mitgliedsverbänden, die an Sitzungen oder Seminaren außerhalb der ITF beteiligt sind, nahezu legen, ihre Vertreter auf diesen über die Politik der ITF zu den zur Diskussion stehenden Fragen aufzuklären und sie aufzufordern, ein Veto bzw. Opposition gegen alle Maßnahmen einzulegen, die die Autorität der ITF beeinträchtigen oder verringern könnten.

Sodann befaßte sich der Vorstand mit der Situation, die dadurch entstanden ist, daß ITF-Generalsekretär Charles Blyth sich auf dem 32. Kongreß der ITF nicht wieder als Generalsekretär zur Wahl stellen wird. Der Vorstand beschloß einstimmig, dem Kongreß zu empfehlen, den gegenwärtigen Stellvertretenden Generalsekretär, Harold Lewis, zum Nachfolger des Kollegen Blyth zu wählen.

Der Generalsekretär berichtete ausführlich über den Fall GLOBTIK VENUS, und der Vorstand gab hierzu eine Erklärung ab, in der er den britischen und französischen Gewerkschaften für die beispielhafte Solidarität dankt und gleichzeitig die von der Reederei Globtik Tankers ergriffenen Maßnahmen verurteilt, deren Ziel darin bestand, die gewerkschaftlichen Kampfmaßnahmen der philippinischen Besatzung des Schiffes zu vereiteln (sh. Bericht und Text der Erklärung im Anhang).

Der Vorstand befürwortete - abhängig von der befriedigenden Erledigung noch ausstehender Formalitäten - die Beitrittsgesuche von Gewerkschaften in Fidschi, Griechenland, Neuseeland, Singapur und Spanien.

D. Nicholson (Zentralvorsitzender der uns angeschlossenen Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers) wurde als Nachfolger des Kollegen Secord, der seinen Sitz wegen Erreichen des Rücktrittsalters auf der letzten Vorstandssitzung aufgegeben hatte, in den Vorstand kooptiert. Ferner wurde beschlossen, daß der Generalsekretär dem Kollegen Ward Cassiers, ehemaliger Präsident der Belgischen Transportarbeitergewerkschaft und bis vor kurzem ein Mitglied des ITF-Vorstandes, anlässlich seiner Rücktrittsfeier das Goldene Abzeichen der ITF verleihen sollte.

Die nächste Sitzung des Vorstandes findet am 19. und 20. Juli, unmittelbar vor dem 32. Kongreß der ITF, in Dublin statt.

#### INTERNATIONALES

=====

#### Fair-Practices-Ausschuß der ITF prüft Fortschritt der Schattenflaggenkampagne

An der diesjährigen Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses der ITF, die am 15. und 16. Februar 1977 in London stattfand, nahmen 47 Mitglieder, Berater und ITF-Inspektoren aus 18 Ländern sowie 28 Beobachter, einschließlich der ITF-Regionalvertreter, aus weiteren 8 Ländern teil. Den Vorsitz führte C.H. Fitzgibbon von der Australischen Hafentarbeiterföderation.

Der Ausschuß diskutierte den Tätigkeitsbericht für die letzten 12 Monate, aus dem die beständige Intensivierung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen und Schiffe mit billigen Besatzungen ersichtlich war. Am 7. Februar 1977 standen insgesamt 990 Schiffe, davon 950 unter Schattenflaggen und 40 mit Bequemlichkeitsbesatzungen, unter befriedigenden Verträgen. 290 der 990 Schiffe wurden durch Boykotte oder Boykottandrohungen unter Vertrag gebracht. Im Laufe des Jahres 1976 wurden Reeder von Schattenflaggenschiffen und Schiffen mit Bequemlichkeitsbesatzungen gezwungen, ausstehende Heuern in Höhe von insgesamt 2,96 Millionen Pfund Sterling nachzuzahlen. Es handelt sich um die Besatzungen von insgesamt 152 Schiffen, von denen einige mehrmals erfaßt wurden.

Der Ausschuß faßte folgende Beschlüsse in bezug auf die künftige Gestaltung der ITF-Kampagne. Alle angeschlossenen Gewerkschaften der Hafentarbeiter und Seeleute wurden ersucht, mehr Personal für Einsatz als ITF-Inspektoren bereitzustellen, und der Generalsekretär wurde gebeten, mit geeigneten Mitgliedsverbänden direkt in Verbindung zu treten, um die Zahl der Inspektoren zu erhöhen und das Inspektorennetz geographisch auszubauen. Die Mitgliedsverbände wurden erneut aufgefordert, das Problem der Schattenflaggen im Rahmen der Gewerkschaftsbünde ihres Landes anzusprechen und die Arbeitnehmer in den mit der Schifffahrt verwandten Beschäftigungszweigen zu ersuchen,

die Kampagne mit zu unterstützen. Ferner wurden die Mitgliedsverbände ersucht, bei den zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder auf baldige Ratifizierung des im Oktober 1976 angenommenen IAO-Übereinkommens über Mindestnormen für Handelsschiffe sowie auf Erfüllung der dieses Übereinkommen ergänzenden Empfehlung zu dringen. Der Ausschuß lehnte den Antrag der griechischen Seeleute-föderation (PNO), daß die ITF für die im Besitz griechischer Reeder stehenden Schattenflaggenschiffe den griechischen Kollektivvertrag anerkennen sollte, ab. Ferner wurde der Antrag der indischen Seeleute-gewerkschaften auf Anwendung eines sogenannten Gesamtkostenkonzeptes bei der Berechnung der Heuer indischer Seeleute abgelehnt.

Der Ausschuß änderte die Liste der als Schattenflaggenländer zu betrachtenden Schiffahrtsländer wie folgt:

Liberia	Bahamas	Libanon
Panama	Bermuda	Cayman-Inseln
Singapur	Niederländische Antillen	Oman
Zypern	Malta	Seychelles

Der Ausschuß befürwortete Zuwendungen aus dem Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute in Höhe von insgesamt £261.940 und bestätigte die während der Berichtszeit von Kleinen Unterausschuß des Fonds gewährten Zuwendungen in Höhe von insgesamt £164.363. Ferner beschloß der Ausschuß, daß alle Reeder verpflichtet sein sollten, Beiträge an den Seeleute-wohlfahrtsfonds zu zahlen. Dadurch wurde ein Beschluß aus dem Jahre 1966 formell rückgängig gemacht, gemäß dem im Falle eines freiwilligen Abschlusses von ITF-Kollektivverträgen keine solche unmittelbare Verpflichtung bestand.

Der Ausschuß verurteilte die schockierende Unfallziffer der Schattenflaggen und der griechischen Flotte, die auch im Jahre 1976 erneut von unabhängigen Instanzen bestätigt wurde. Der Jahresbericht der Versicherungsvereinigung von Liverpool enthält die Feststellung, daß auf diese Flotten, die rund 30% der Welttonnage ausmachen, 74,62% aller Tonnageverluste entfallen. Auch Liberia verzeichnete eine Unfallrate, die in beachtlichem Maße über dem Weltdurchschnitt liegt -- 0,49% im Vergleich zu 0,33%. Im genannten Bericht heißt es weiter, die Tatsache, daß in der Berichtszeit 52 Schiffe unter der Flagge Panamas verloren gegangen sind, muß als eine Art trauriger Rekord bezeichnet werden. Die Regierung Panamas hat bekanntgegeben, daß sie einen Schiffinspektionsdienst einzuführen beabsichtigt. Wenn die panamaischen Behörden es ernst meinen, sollten sie - und das wäre, wohlgemerkt das erste Mal - unverzüglich eine Untersuchung ihrer jüngsten Schiffsverluste anordnen, wie z.B. des 24 Jahre alten Tankschiffes GRAND ZENITH, das im Dezember mit 38 Mann an Bord spurlos verschwand oder des 34 Jahre alten, im Oktober 1976 mit 37 Mann an Bord verschollenen Massengüterschiffes SYLVIA D. OSSA.

## INDIEN

=====

### Fernandes ins indische Parlament gewählt

Nach dem überwältigenden Sieg der Oppositionspartei der Kongreß-Partei, die seit Erlangung der Unabhängigkeit die regierende Partei Indiens war, ist George Fernandes aus dem Gefängnis entlassen und die gegen ihn wegen aufrührerischer Agitation vorgebrachte Klage zurückgezogen worden. Obwohl er sich während der Wahlkampagne noch in Haft befand und somit nicht auf Wahlversammlungen sprechen konnte, wurde Fernandes mit einer Mehrheit von 300.000 Stimmen ins Parlament gewählt und hat seitdem den Posten des Verkehrsministers der neuen Regierung akzeptiert.

Die neue Regierung hat ferner bekanntgegeben, daß sie beabsichtigt, alle nach dem Eisenbahnerstreik vom Jahre 1974 entlassenen Eisenbahner wieder anzustellen. Die ITF begrüßt diesen Schritt im Namen der ihr seit langen angehörenden All-India Railwaymen's Federation, deren Mitglieder an dem Streik beteiligt waren.

## KANARISCHE INSELN

=====

### ITF verliert zwei treue Freunde im Flugzeugunglück von Teneriffa

Wir haben soeben die traurige Nachricht erhalten, daß die ITF in dem tragischen Flugzeugunglück am 27. März von Teneriffa, das über 550 Menschen das Leben kostete, zwei treue Freunde verloren hat. Unter der Besatzung des verunglückten KLM-Riesenjets befanden sich die Kollegen Willy Schreuder von der Niederländischen Vereinigung der Flugingenieure und W. Zonneveld von der Vereinigung des KLM-Kabinenpersonals. Kollege Schreuder war Mitglied des Technischen Ausschusses des Flugdeckpersonals der ITF-Sektion Zivilluftfahrt und in dieser Sektion eine bekannte Persönlichkeit. Kollege Zonneveld hat an mehreren ITF-Sitzungen der Flugbegleiter teilgenommen.

Die ITF hat in Beileidstelegrammen an die ihr angeschlossenen niederländischen und amerikanischen Gewerkschaften des Flugpersonals ihrer tiefen Bestürzung über dieses Unglück Ausdruck gegeben und den Hinterbliebenen der Opfer ihre Anteilnahme ausgesprochen.

TRANSPORT UND VERKEHR

## INTERNATIONALES

=====

### IAO-Expertensitzung formuliert Richtlinien über Unfallverhütung

Vom 25. Januar bis 2. Februar 1977 fand in Genf eine IAO-Expertensitzung statt, die den vorgeschlagenen Wortlaut von Richtlinien über

die Verhütung von Unfällen an Bord von Schiffen auf See und im Hafen verabschiedete. Die Experten der Seeleute-Seite waren: N-B Andersson (Schwedische Seeleutegewerkschaft) und R. Spruhan (NUS, Großbritannien). Der Sekretär der ITF-Seeleutesektion, Ake Selander, und Kollege D. Seaman von der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt nahmen an der Sitzung als Berater teil. Die genannten Richtlinien sind die ersten umfassenden Sammlungen von Anweisungen dieser Art. Sie befassen sich u.a. mit Fragen wie: sicherer Zugang zu Schiffen; der Verwendung und Instandhaltung von Seilen, Schlingen und Ketten; Anker und Festmachen; Arbeit an Bord und im Maschinenraum; elektrischen Ausrüstungen; Sicherheit der Unterkunft; Lebensrsetzungs- und Feuerbekämpfungsgeräte; Tanker und Mehrzweckfrachter, sanitäre Einrichtungen und Spezialschiffe (einschließlich Roll-on/Roll-off-Schiffe und Fähren).

## GROSSBRITANNIEN

### Regierung plant Abschaffung des Tarifrates für den Straßengütertransport

Die britische Regierung hat bekanntgegeben, daß sie die paritätische Tarifbehörde für den Straßengütertransport, die seit über 30 Jahren die Mindestlöhne und Beschäftigungsbedingungen der im Straßengütertransport beschäftigten Arbeitnehmer regelt, abzuschaffen beabsichtigt. Dieser Beschluß wurde zufolge einer Empfehlung der staatlichen Schlichtungs- und Schiedsinstanz gefaßt, die der Ansicht ist, daß es nicht länger notwendig ist, für den Straßengütertransport solche Mindestnormen festzulegen, da für die überwiegende Mehrzahl der Arbeitnehmer freiwillige Arbeitsverträge bestehen, und die Verhandlungsmacht der zuständigen Gewerkschaften stark genug ist, um ein angemessenes Lohnniveau zu gewährleisten.

### Autobuspersonal befürchtet Verlust von Arbeitsplätzen

In Erwartung der seit langem ausstehenden Veröffentlichung von parlamentarischen Informationsberichten hat die britische Transportarbeitergewerkschaft eine öffentliche Aufklärungskampagne begonnen, um die Regierung zu bewegen, bestimmte vor kurzem vorgenommene Reduzierungen von Investitionen im öffentlichen Verkehrssektor rückgängig zu machen. Die Gewerkschaft behauptet, daß durch diese Budgetkürzungen rund 6.000 Arbeitsplätze gefährdet werden und daß diese Maßnahme zur Schließung vieler Autobusverbindungen führen wird. Am 21. April wird das Autobuspersonal in vielen Teilen des Landes als Protest gegen diese Gefährdung seiner Verdienstmöglichkeiten einen 24-stündigen Streik durchführen.

USA

====

Führender Seeleute-Gewerkschaftsfunktionär plädiert für Verwendung amerikanischer Schiffe für Rohöltransporte

Paul Hall (Vorsitzender der uns angeschlossenen amerikanischen Seeleutegewerkschaft - SIU) hat einen mit der Untersuchung von drei Unglücken liberischer Schiffe im amerikanischen Küstengewässern beauftragten Ausschuß des Senats nahegelegt, die gesamte Frage der amerikanischen Öltransporte erneut zu untersuchen, da er das gegenwärtige Transportverfahren als äußerst unzulänglich und ungeeignet für den Schutz der Meereswelt und der Bevölkerung der USA betrachte. Kollege Hall verwies auf die Tatsache, daß nur 4% des von den Vereinigten Staaten importierten Rohöls von amerikanischen Schiffen befördert wird. Die restlichen 96% werden mit ausländischen Schiffen transportiert, über die die USA keine wirksame Kontrolle ausüben kann. Obwohl die Verwendung amerikanischer Schiffe für solche Transporte das Risiko künftiger Unglücke wie die der SANSINENA und OLYMPIC GAMES nicht vollkommen ausschalten würde, wäre die USA in der Lage, eine striktere Kontrolle und einen stärkeren Einfluß auszuüben und somit eine Gefährdung der Umwelt entsprechend zu reduzieren.

GEWERKSCHAFTEN

DEUTSCHLAND

=====

Weitere Übertritte zur ÖTV

Die Zahl der Übertritte der Mitglieder von der DAG zur ÖTV steigt weiter an. In der Zeit vom 24. Januar bis 18. März 1977 wurden von der ÖTV 277 Übertritte registriert. Im gleichen Zeitraum traten 824 bisher unorganisierte Kapitäne und Besatzungsmitglieder der ÖTV bei. Die Gesamtmitgliederzahl der ÖTV-Abteilung Seeschifffahrt und Fischerei hat sich somit auf über 17.000 erhöht.

Ein weiterer hauptamtlicher Schifffahrtssekretär der DAG für den Hamburger Hafen ist gleichfalls zur ÖTV übergetreten; weil er mit der Politik der DAG im Bereich der Seeschifffahrt nicht länger einverstanden war.

Der Mitgliederstand der uns angeschlossenen Gewerkschaft ÖTV beträgt jetzt 1.063.675. Damit hat die ÖTV ihre bisher höchste Gesamtmitgliedschaft erreicht.



## Norwegen

=====

### Selbständige Gewerkschaft für Arbeitnehmer im Offshore-Sektor

Ende Januar wurde in Norwegen beschlossen, eine dem Gewerkschaftsbund LO angehörende separate Gewerkschaft für den norwegischen Offshore-Sektor zu bilden. Diese Gewerkschaft wird Arbeitnehmer der in der Nordsee befindlichen Bohranlagen organisieren sowie Personal der staatlichen Ölgesellschaft und die in Raffinerien und in der ölverarbeitenden chemischen Industrie beschäftigten Arbeitnehmer. Die LO hat 200.000 norwegische Kronen bereitgestellt, um der neuen Organisation auf die Beine zu helfen.

Die uns angeschlossene Norwegische Seeleutegewerkschaft wird weiterhin das Personal von schwimmenden Bohranlagen und Zubringerschiffen organisieren. Für die gewerkschaftliche Erfassung der an Land beschäftigten Arbeitnehmer der Ölindustrie ist die Metallarbeitergewerkschaft zuständig.

## SPANIEN

=====

### Neue Arbeitsgesetzgebung stößt auf gewerkschaftlichen Widerstand

Das neue Gewerkschaftsgesetz, das kürzlich vom Cortes, dem spanischen Parlament, verabschiedet wurde, ist nach Auffassung der internationalen freien Gewerkschaftsbewegung vollkommen unzureichend. Die Transportarbeiterföderation der spanischen UGT sowie die baskische STV und der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) haben wiederholt betont, daß die offiziellen "vertikalen" Gewerkschaften des Franco-Regimes abgeschafft werden müssen. Das neue Gesetz entspricht dieser Forderung nicht. Die vertikalen Gewerkschaften sollen nicht nur weiterbestehen; sie erhalten sogar die Aufgabe, an der Realisierung der neuen Gesetzgebung mitzuwirken. Der IBFG begrüßt es, daß die spanische Gesetzgebung jetzt endlich das Koordinationsrecht anerkannt hat, wird aber weiterhin auf volle Gewerkschaftsfreiheit in Spanien dringen.

Im neuen Gesetz wird den Arbeitnehmern im öffentlichen Dienst erstmalig ein beschränktes Streikrecht eingeräumt. Politisch motivierte Arbeitsniederlegungen sind jedoch weiterhin verboten, und die Behörden sind befugt einzuschreiten, um die Aufrechterhaltung lebenswichtiger Dienste sicherzustellen. Arbeitgeber können Arbeitnehmer, die mit illegalen Kampfmaßnahmen drohen, aussperren.

## SÜDAFRIKA

=====

### Amerikanische Multis unterstützen Charta für schwarze Arbeitnehmer in Südafrika

12 sich in Südafrika betätigende amerikanische multinationale Unternehmen haben bekanntgegeben, daß sie sechs Grundsätze unterstützen, deren Ziel darin besteht, den schwarzen Arbeitern Südafrikas und anderen Minderheitsgruppen ein gleiches Recht auf Arbeit sicherzustellen. Im einzelnen beziehen sich die Grundsätze auf:

- gleichen Lohn für gleiche Arbeit;
- Abschaffung der rassenmäßigen Trennung von Arbeitsplätzen und Kantinen;
- Gleiche und gerechte Beschäftigungsbedingungen für alle Arbeitnehmer;
- Bereitstellung eines Ausbildungsprogrammes, um es schwarzen Arbeitnehmern zu ermöglichen, überwachende, verwaltungstechnische und administrative Positionen zu erreichen;
- Beschäftigung von mehr schwarzen Arbeitnehmern im Management und in überwachenden Positionen;
- Verbesserung der Lebensqualität der schwarzen Einwohner des Landes in bezug auf Unterkunft, Transport, Schulen, Entspannung und Gesundheit.

Leider wird in der Charta nicht ausgesprochen, daß es nicht länger erwünscht ist, bestimmte Berufe für weiße Arbeitnehmer zu reservieren. Außerdem haben sich die genannten multinationen Unternehmen noch nicht bereit erklärt, Gewerkschaften schwarzer Arbeitnehmer als Verhandlungspartner anzuerkennen.

## USA

===

### TWU erhält Vertretungsrecht für weitere Flugleiter

Die uns angeschlossene amerikanische Transportarbeitergewerkschaft TWU hat nach Auflösung der US Airlines Dispatchers' Association das gewerkschaftliche Vertretungsrecht für die bei mehreren amerikanischen Binnenfluggesellschaften beschäftigten Flugleiter erhalten. Die TWU erwartet, daß sich in den nächsten Wochen die Flugleiter weiterer Binnenfluggesellschaften um Vertretung durch die TWU bewerben werden.

AUS DER WELT DER ARBEIT

DÄNEMARK

Seeleute protestieren gegen Ausflaggen

Die der ITF angeschlossene Dänische Seeleutegewerkschaft hat einen starken Protest gegen den Beschluß einer der größten Werften und Schiffsbaufirmen des Landes -- Burmeister und Wain -- eingelegt, Neubauten unter der Flagge Großbritanniens zu registrieren. Die Gewerkschaft befürchtet, daß sich dies nachteilig auf die Beschäftigungsmöglichkeiten auswirken wird und daß das Unternehmen beabsichtigt, seine Lohnkosten durch die Beschäftigung unterbezahlter asiatischer Seeleute weiter zu senken.

DEUTSCHLAND

Neuer Tarifvertrag für Seeschifffahrt

Nach fünf Verhandlungsrunden und drei Sitzungen in der Schlichtungsinstanz wurde Anfang März unter dem Vorsitz eines neutralen Schlichters ein Einigungsvorschlag im Zusammenhang mit den diesjährigen Heuertarifverhandlungen für die deutsche Seeschifffahrt gemacht. Dieser Vorschlag wurde am 7. März von der ÖTV-Tarifkommission Seeschifffahrt nach eingehender Beratung akzeptiert. Er sieht folgende Erhöhung der Heuern und Bezüge vor:

Kapitäne und Schiffsoffiziere - um 6,9%;

Bootsleute, Zimmerleute, Decksschlosser, Taucher ab 3. Jahr, Lagerhalter, Pumpenleute, Alleinköche/1. Köche, 1. Stewards (gelernt) - um 6,9%, mindestens jedoch um DM 100,--

Matrosen mit Brief; Motoren-/Maschinenwärter, Heizer, Hilfskesselwärter; Motoren-/Maschinenhelfer mit abgeschlossener Lehre in der Metallverarbeitung mit mindestens 6-monatiger Fahrtzeit; 2. Köche/Alleinköche bis 15 Mann; Kochsmaat, soweit gelernte Schlachter, Bäcker oder Köche ab 3. Jahr; Bestmänner und Taucher im 1. und 2. Jahr - um 6,9%, mindestens jedoch um DM 92,--.

Alle weiteren Besatzungsmitglieder, bei denen kein Festbetrag genannt ist, erhalten die lineare Erhöhung um 6,9%.

Die Heueränderungen, d.h. die Voraberrhöhung der Heuern für Bootsleute, Zimmerleute, Decksschlosser, Lagerhalter, Pumpenleute und 1. Stewards, die durch die Verhandlungen der kleinen Kommission am 9. November 1976 vereinbart wurden, sind Inhalt und Grundlage des angenommenen Einigungsvorschlages.

Für Kapitäne und Besatzungsmitglieder auf Fahrgastschiffen werden die Heuern und Bezüge um 6,9% angehoben. Der Heuerhöhe nach vergleichbare Besatzungsmitglieder erhalten jedoch die oben angeführten Mindestbeträge.

Das Verpflegungsgeld sowie die Ausgleichsbeträge für nicht gewährten Landgang werden um 5% angehoben.

Die neuen Heuertarifverträge treten rückwirkend ab 1. Januar 1977 in Kraft und haben eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 1977.

Während der diesjährigen Tarifrunde legten die Reeder ein für die Seeleute unverständliches Verhalten an den Tag. Sie behaupteten, daß die Einkommen der Seeleute ein Niveau haben, welches sich - gemessen an den Verhältnissen in der deutschen Wirtschaft - in allen Teilen sehen lassen kann. Sie unterschlugen dabei, daß die Seeleute enorme, unzumutbare und gesundheitsgefährdende Überstunden bringen müssen, um vergleichbare Einkommen zu erreichen, die an Land in normaler Arbeitszeit erzielt werden. Trotzdem erklärten die Reeder erstmalig in der Geschichte der Tarifauseinandersetzungen in der Seeschifffahrt das Scheitern der freien Verhandlungen. In der Schlichtungsinstanz schließlich stimmten die Reedervertreter gegen den Einigungsvorschlag.

In Anbetracht dessen sah sich die Gewerkschaft gezwungen, eine eindringliche Warnung an die Reeder zu richten. Sie erklärte, daß sie mit dem Erlöschen der Friedenspflicht am 9. März 1977 alle gewerkschaftlichen Mittel ausschöpfen werde, um ein abschlußfähiges Ergebnis zu erzwingen.

Nach dieser eindringlichen Warnung der ÖTV nahmen die Reeder noch am 7. März 1977 in den Abendstunden das Schlichtungsergebnis an.

## FRANKREICH

=====

### Streik der Binnenschiffer auf Seine und Rhone

Die auf den Flüssen Seine und Rhone beschäftigten Binnenschiffer --- Mitglieder der uns angeschlossenen Französischen Föderation der Hafendarbeiter (FO) --- haben einen unbefristeten Streik ausgerufen, nachdem die Geschäftsleitung des Unternehmens Soflumar gegen die geltenden Bestimmungen der Arbeitsgesetzgebung 15 Binnenschiffer entlassen und im Falle weiterer 11 Binnenschiffer den Dienstgrad reduziert hatte, ohne vorher mit den zuständigen Organisationen der Arbeitnehmer Rücksprache zu halten. Da die Heuern und Beschäftigungsbedingungen der französischen Binnenschiffer ohnehin äußerst revisionsbedürftig sind, hat die Gewerkschaft gleichzeitig eine Reihe von Forderungen gestellt, und zwar auf beachtliche Anhebung des Verdienstes der niederen Lohngruppen; Einführung einer maximalen täglichen Arbeitszeit von 12 Stunden mit mindestens zwei täglichen Ruhepausen von sechs aufeinanderfolgenden Stunden; zusätzlichen Jahresurlaub; wöchentliche Ruhetage und volle Beachtung der Arbeitsschutzvorschriften für Binnenschiffer unter 18 Jahren.

Die Arbeitgeber haben sich bis jetzt geweigert, mit der Gewerkschaft über einen neuen Kollektivvertrag zu verhandeln und sind auch nicht bereit, den Streitfall an den offiziellen Schlichter zu verweisen.

GRIECHENLAND

Neuer Heuertarifvertrag für Besatzungen von Hochseeschiffen

Die der ITF angeschlossene Panhellenische Seeleuteföderation (PNO) hat für die Besatzungen griechischer Hochseeschiffe ab 4.500 Tonnen Eigengewicht einen neuen Kollektivvertrag abgeschlossen, der 18 Monate gilt und eine Erhöhung der Grundgehüern um 19% rückwirkend ab 1. Januar dieses Jahres sowie eine weitere Erhöhung um 9% ab 1. Januar 1978 vorsieht. Das Verpflegungsgeld für Offiziere und Mannschaftsdienstgrade wurde auf £1,50 erhöht. Die wichtigste Verbesserung besteht jedoch in der Herabsetzung des Rentenanspruchsalters von 25 auf 22 Dienstjahre. Dies wird jedoch auch eine Erhöhung der Versicherungsbeiträge der Seeleute zur Folge haben.

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhung für Eisenbahner

Der Vorstand der uns angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaft NUR hat ein Angebot auf Erhöhung der Löhne um 5% (aber mindestens £2,50 und maximal £4 pro Woche) ab 25. April 1977 akzeptiert. Ferner wurde vereinbart, eine gemeinsame Arbeitsgruppe zu bilden, um zu untersuchen, auf welche Weise eine wesentliche Verbesserung der bestehenden Vereinbarungen in bezug auf Entlassungen wegen Überzähligkeit, Umschulung und die Zahlung von Krankengeld herbeigeführt werden kann.

REPUBLIK IRLAND

Autobuspersonal unterstützt neues Fahrtüberwachungssystem

Die für die Organisierung des Autobuspersonals von Dublin zuständigen Gewerkschaften (darunter die der ITF angeschlossene Irische Transportarbeitergewerkschaft) haben sich mit der Geschäftsleitung des staatlichen Verkehrsunternehmens CIE über die Einzelheiten der Einführung eines neuen Fahrtüberwachungssystems geeinigt. Dadurch konnte ein ab 3. April dieses Jahres geplanter Streik vermieden werden. Das genannte System gestattet es, durch die Verwendung eines Computers jederzeit den genauen Standort eines jeden Autobusses der Verkehrsbetriebe zu ermitteln und gleichzeitig Daten über Transportnachfragen aufzuspeichern. Die bis jetzt vorgenommenen Tests zeigen, daß durch dieses System Fahrplanverzögerungen auf ein Mindestmaß reduziert werden können. Als Gegenleistung für ihre Zustimmung werden Autobuschauffeure eine einmalige Pauschalzahlung in Höhe von £80 (£40 für Schaffner) erhalten. Außerdem erklärte sich das Unternehmen bereit, nach Einführung des Systems die Möglichkeit der Zahlung weiterer Leistungsprämien zu untersuchen. In den kommenden Wochen wird unter den Mitgliedern der zuständigen Gewerkschaften eine Urabstimmung stattfinden, um deren Zustimmung einzuholen.

## NIEDERLANDE

### Hafenarbeiter und Seeleute nehmen Arbeit wieder auf

Der landesweite Streik der niederländischen Hafenarbeiter wurde am 25. Februar eingestellt, nachdem Gespräche zwischen Hafenarbeitervertretern von der uns angeschlossenen Niederländischen Transportarbeiterföderation (NVV/NKV) und den Hafenarbeitgebern zu einer Einigung führten. Die Hauptforderung der Hafenarbeiter --- eine andauernde Bindung der Löhne an die Lebenshaltungskosten und eine zusätzliche echte Erhöhung der Löhne --- wurde von den Arbeitgebern erfüllt. Sie erklärten sich bereit, eine Lebenshaltungskostenzulage in Höhe von 2,5% und eine zusätzliche Erhöhung von 1,8% zu zahlen (beide rückwirkend ab 1. Januar 1977). Weitere Anpassungen an die Lebenshaltungskosten werden im Laufe des Jahres vorgenommen werden.

Außerdem wurden verschiedene andere Verbesserungen durchgesetzt, z.B. eine Erhöhung des Reisegeldes auf 61,16 Gulden pro Woche und eine Reduzierung der Beiträge an den Sozialfonds um 0,2%. Das freiwillige Rücktrittsalter wurde von 64 Jahren auf 63 Jahre herabgesetzt, nachdem das Ministerium für soziale Angelegenheiten finanzielle Unterstützung zugesichert hatte.

Die der ITF angeschlossene Niederländische Seeleuteföderation (FWZ) hat mit den zuständigen Arbeitgebern gleichfalls ein befriedigendes Ergebnis für die in der Küsten- und Hochseeschifffahrt beschäftigten Mitglieder vereinbart. Wie im Falle der Hafenarbeiter werden die Löhne der Seeleute unter Berücksichtigung des Anstiegs der Lebenshaltungskosten am 30. April und 1. November 1977 und erneut am 30. April 1978 überprüft werden. Da ein Mindestbetrag von 185 Gulden bei Anstieg der Lebenshaltungskostenziffer um jeweils einen Punkt zahlbar ist, wird diese Formel vor allem den niedrigeren Lohngruppe zum Vorteil gereichen.

Weitere Verbesserungen sind: zusätzlicher Urlaub für ältere Arbeitnehmer (2 Extratage pro Jahr, beginnend 5 Jahre vor Erreichen des Rücktrittsalters); für die in der Küstenschifffahrt beschäftigten Seeleute einen Extraurlaubstag; Erhöhung des Urlaubsgeldes von 7,5% auf 8% des Jahresverdienstes (aber mindestens 1.728 Gulden (1.719 Gulden für die Küstenschifffahrt)); Verlängerung des bezahlten Studienurlaubs der Offiziere um einen Monat.

Beide Gewerkschaften haben die ITF gebeten, den angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter für ihre tatkräftige Unterstützung während des Streiks zu danken.

### Bessere Löhne und Arbeitsbedingungen für Straßentransportarbeiter

Nach langen und schwierigen Verhandlungen hat die der ITF angeschlossene Niederländische Transportarbeiterföderation (NVV/NKV) einen neuen Kollektivvertrag für Straßentransportarbeiter abgeschlossen, der zwei Jahre gilt und folgende Verbesserungen vorsieht:

Erhöhung aller Löhne um 1,64% zusätzlich zu lebenshaltungskostenbedingten Lohnerhöhungen; Erhöhung der Renten (ab Januar 1978) und Abschaffung der Zahlung reduzierter Tagesspesen an Fahrer, deren Fahrzeug mit einer Schlafkabine ausgerüstet ist (gleichfalls ab Januar 1978). Außerdem wurde eine paritätische Instanz für den Straßentransport gebildet, die u.a. für die Überwachung der Erfüllung von Kollektivverträgen zuständig ist.

#### Neuer Tarifvertrag für KLM-Bodenpersonals

Die Abteilung Zivilluftfahrt der uns angeschlossenen Niederländischen Transportarbeiterföderation (NVV/NKV) hat vor kurzem einen neuen Tarifvertrag für das Bodenpersonal der KLM abgeschlossen. Der neue Vertrag sieht folgende Verbesserungen vor: Erhöhungen aller Löhne um 1% ab 1. Januar 1977; Zahlung einer Teuerungszulage von 2,5% (als Abdeckung für den Anstieg der Lebenshaltungskosten zwischen April und Oktober 1976) und weitere Anhebung der Löhne bei Berücksichtigung des Anstiegs der Lebenshaltungskostenziffer im Jahr 1977. Das Feriengeld wurde auf 7,7% des Jahresverdienstes erhöht, muß jedoch mindestens 1.700 Gulden betragen (225 Gulden mehr als bisher). Außerdem wurde die Jahresendprämie von 2% auf 2,8% des Jahresverdienstes erhöht.

#### NORWEGEN

=====

#### Neue Heuertarifverträge für Schiffsoffiziere in der Auslandsfahrt

Die Norwegische Vereinigung der Schiffsoffiziere und die Gewerkschaft der Schiffssingenieure haben der von der staatlichen Schlichtungsinstanz vorgeschlagenen Tarifformel für Offiziere in der Auslandsfahrt zugestimmt. In beiden Fällen werden die Heuern um 3,5% plus nkr.87 pro Monat angehoben. Die 2-Wachen-Zulage erhöht sich um 15% auf nkr.992 bzw. nkr.798 pro Monat für Deckoffiziere bzw. Ingenieure; das Urlaubsgeld beträgt nkr.55 pro Dienstmonat; das Verpflegungsgeld wurde auf nkr.24,50 erhöht und die Effektenversicherung auf nkr.9.000 (bisher nkr.7.000). Die neue Regelung gilt sowohl für Deckoffiziere als auch für Ingenieure bis zum 31. Oktober 1978.

Es folgen einige Beispiele der neuen Heuern:

Hauptsteuermann (Chief mate): nkr.5.037 bis nkr.6.807 auf Trockenladungsschiffen; nkr.5.228 bis nkr.7.101 auf Tankschiffen; nkr.5.037 bis nkr.6.540 auf Fahrgastschiffen (je nach Größe der Schiffe und Dienstalter).

1. Steuermann: nkr.4.698 bis nkr.5.816 auf Trockenladungsschiffen; nkr.4.872 bis nkr.6.052 auf Tankschiffen; nkr.4.698 bis nkr.5.618 auf Fahrgastschiffen (je nach Größe der Schiffe und Dienstalter).

Chefingenieur: nkr.7.517 bis nkr.10.515 auf Trockenladungsschiffen; nkr.7.814 bis nkr.10.971 auf Tankschiffen; nkr.7.287 bis nkr.9.628 auf Fahrgastschiffen (je nach Größe der Schiffe und Dienstalter).

1. Ingenieur: nkr.4.934 bis nkr.6.060 auf Trockenladungsschiffen; nkr.5.123 bis nkr.6.302 auf Tankschiffen; nkr.4.897 bis nkr.5.605 auf Fahrgastschiffen (je nach Größe der Schiffe und Dienstalter).

Heuertarifvertrag für Mannschaftsdienstgrade in der Auslandsfahrt

Der von der Norwegischen Seeleutegewerkschaft abgeschlossene neue Heuertarifvertrag für rund 22.000 in der Auslandsfahrt beschäftigte Seeleute sieht eine Erhöhung der Grundheuern um 3,5% plus nkr.87 rückwirkend ab 1. November 1976 vor. Der Verdienst der Vollmatrosen ist nunmehr wie folgt:

Auf Trockenladungsschiffen bis 2.000 BRT und auf Fahrgastschiffen: - Grundheuer pro Monat nkr.3.735 (Überstundentarif nkr.26,50) bis nkr.4.323 (Überstundentarif nkr.30,65) nach 8 Dienstjahren; auf Tankschiffen unter 2.000 BRT: - nkr.3.863 (27,40) bis nkr.4.455 (31,60) pro Monat; auf Trockenladungsschiffen über 2.000 BRT: nkr.3.899 (27,65) bis nkr.4.492 (31,85); auf Tankschiffen über 2.000 BRT: - 4.031 (26,80) bis nkr.4.630 (32,85).

Die wöchentliche Arbeitszeit wurde von 40 auf 38 Stunden reduziert, was eine Verlängerung des jährlichen Urlaubs zur Folge hat (17 zusätzliche Urlaubstage pro Jahr). Das bedeutet, daß ein Seemann nach 6 Monaten an Bord 3 Monate Urlaub machen kann.

SINGAPUR

=====

Lokale Reedereien müssen ausstehende Heuern nachzahlen

Nachdem sie vergeblich um eine gerichtliche Verfügung angesucht hatten, sind die Eigentümer von 65 lokalen Reedereien in Singapur vom Arbeitsministerium aufgefordert worden, die Mitte 1974 von einer Untersuchungskommission empfohlenen Heuern der Mitglieder der uns angeschlossenen Seeleutegewerkschaft von Singapur zu zahlen. Die erforderliche Heuernachzahlung bedeutet, daß rund 2.000 Seeleute ausstehende Heuern in Höhe von insgesamt 2 Millionen Singapur-Dollars erhalten werden. Bis jetzt haben 19 Reeder die von ihnen schuldigen Beträge bei der staatlichen Schifffahrtsbehörde deponiert. Die Behörde wird die Auszahlung dieser Beträge überwachen.

Die in Singapur basierten ausländischen Schifffahrtsunternehmen haben die empfohlene Erhöhung bereits eingeführt.

USA

===

Hafenstreik an der Ostküste endet

Am 14. April traten die in den Häfen der USA-Atlantikküste beschäftigten Arbeiter (Mitglieder der uns angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaft ILA) in den Streik. Dies war die erste große Arbeitsniederlegung an der Ostküste in 6 Jahren.



Der Streik begann, nachdem die Verhandlungen mit den Arbeitgebern über einen neuen Kollektivvertrag gescheitert waren, weil keine Einigung über die Höhe der Entschädigung erzielt werden konnte, die aufgrund der Abschaffung der "Containerverladegebühr" zu zahlen ist, die vor zwei Monaten vom Obersten Gerichtshof der USA als "gesetzwidrig" erklärt wurde. Nach fünf Tagen wurde der Streik eingestellt. Die Verhandlungen sind wieder aufgenommen worden. Eine der Hauptforderungen der Gewerkschaft ist auf höhere Löhne und Reduzierung der Arbeitszeit.

### Bessere Löhne für Kabinenpersonal der American Airlines

Die uns angeschlossene Amerikanische Transportarbeitergewerkschaft (TWU) hat für die im Dienste der American Airlines stehenden Flugbegleiter eine neue Tarifregelung abgeschlossen, die am 2. März in Kraft trat und folgende Verbesserungen vorsieht: Erhöhung der Grundlöhne um \$20 bis \$34 auf Binnenflügen und \$25 bis \$37 auf internationalen Flügen; Erhöhung der Überstundenzulage (nach 67 Flugstunden pro Monat) von 33 auf 51 cents pro Stunde; Reduzierung der Flugdienstzeit ohne Lohnverlust und Zahlung einer Zulage von 25 cents pro Stunde für Flugdienst zwischen 18.00 und 06.00 Uhr. Flugbegleiter auf Bereitschaftsdienst erhalten einen garantierten Lohn von mindestens 4 Stunden, und der garantierte Flugdienstlohn (unabhängig von der eigentlichen Dauer des Fluges) ist 4 1/2 Stunden.

### KURZNACHRICHTEN

Belgien: Die belgischen Arbeiter haben eine Gemeinsame Front gegen die von der Regierung im Februar dieses Jahres angeordneten Sparmaßnahmen gebildet. Vom 25. Februar an fanden jede Woche in zwei verschiedenen Provinzen eine Reihe von Generalstreiks statt sowie 24-stündige Streiks in bestimmten Beschäftigungsbereichen. Die Protestaktion wurde am 9. März eingestellt.

Das im Londoner Flughafen Heathrow beschäftigte Personal der Alitalia hat am 6. März einen Proteststreik gegen geplante Entlassungen durchgeführt. Alle Flüge von London nach Italien mußten abgesagt werden.

Großbritannien: Die britische Regierung hat vor kurzem ein Sicherheitsgesetz für die Handelsschifffahrt veröffentlicht. Mit der Annahme dieses Gesetzes wurde in Großbritannien das revidierte SOLAS-Abkommen vom Jahre 1974 ratifiziert.

Irland: Eine Sonderdelegiertenkonferenz des Irischen Gewerkschaftsbundes hat Ende Februar in Dublin die staatliche Lohnpolitik für das Jahr 1977 ratifiziert. Das vom Gewerkschaftsbund getroffene Abkommen sieht Erhöhungen zwischen £4 und £8,26 pro Woche (in zwei Stufen 2,5% plus £1) vor.

Das im Dienste der irischen Luftfahrtsgesellschaft Aer Lingus stehende Aufsichtspersonal hat am 16. März nach einem 5-Tage langen Streik die Arbeit wieder aufgenommen, nachdem vereinbart worden war, daß die Forderungen des Aufsichtspersonals auf Erhöhung seiner Löhne um £3 pro Woche von einem Arbeitsgericht untersucht werden sollten. Die Aer Lingus hat sich bereit erklärt, die Entscheidung des Gerichts zu akzeptieren.

Portugal: Am 6. April beendeten die im Hafen von Lissabon beschäftigten Hafearbeiter einen 2-tägigen Bummelstreik, der in Unterstützung einer Forderung auf Erhöhung der Löhne um 40% ausgerufen worden war. (Gemäß einer Gesetzesvorlage der Regierung dürfen die Löhne und Gehälter der portugiesischen Arbeiter dieses Jahr um nicht mehr als 15% erhöht werden.)

USA: Im April endete ein bitterer und zehn Jahre langer Kampf zwischen der amerikanischen Teamsters' Union und der United Farm Workers (UFW) über die Vertretung der in Kalifornien und Arizona beschäftigten Landarbeiter. Die getroffene Vereinbarung sieht vor, daß die UFW, deren Vorsitzender der bekannte Kolle Cesar Chavez ist, für die Organisierung der eigentlichen Landarbeiter zuständig sein wird und die Teamsters für die Organisierung der Arbeitnehmer in den Verpackungsanlagen.

#### PERSONALIEN

Tor Aspengren, Vorsitzender des Norwegischen Gewerkschaftsbundes LO war am 1. Februar 60 Jahre alt. Von 1958 bis 1965 war er Präsident der Norwegischen Metallarbeitergewerkschaft.

Moss Evans ist zum Generalsekretär der Britischen Transportarbeitergewerkschaft gewählt worden. Er ist 51 Jahre alt und begann seine hauptamtliche gewerkschaftliche Tätigkeit im Alter von 29 Jahren. Er wird sein neues Amt am 29. März 1978 übernehmen, wenn der gegenwärtige Generalsekretär, Jack Jones, in den Ruhestand tritt.

Len Forden, ehemaliger Präsident der Britischen Transportarbeitergewerkschaft und Vorsitzender der TGWU-Exekutive bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1976, ist am 5. März im Alter von 66 Jahren gestorben. Kollege Forden hat an mehreren ITF-Kongressen teilgenommen.

Ray Gunter, der unter der Wilson-Regierung von 1964 bis 1968 Arbeitsminister war, ist am 12. April im Alter von 67 Jahren gestorben. Er trat als junger Mann in den Dienst der Eisenbahn und wurde im Alter von 16 Jahren Mitglied der Britischen Gewerkschaft der Gehaltsempfänger im Verkehr. Später war er Kassenwart dieser Gewerkschaft und schließlich ihr Präsident. Er nahm als Teil der TSSA-Delegation am Wiener Kongreß der ITF im Jahre 1956 teil, wo er zu einem der Laienrechnungsprüfer gewählt wurde.

Johann Hatje, der viele Jahre lang der zweite Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) war, ist am 18. Januar im Alter von 87 Jahren gestorben. Er trat im Jahre 1914 in den Dienst der Eisenbahn und wurde nach dem Ersten Weltkrieg von den Arbeitern des Hauptbahnhofs Altona in den Betriebsrat gewählt. Zwei Jahre später war er bereits im Hauptbetriebsrat bei der Hauptverwaltung der damaligen Deutschen Reichsbahn. Nach Zerschlagung der freien Gewerkschaften im Jahre 1933 mußte er seinen Lebenserwerb aus Tätigkeiten in privaten Berufen gewinnen. Im Jahre 1945 war er einer der ersten, der sich um den Wiederaufbau eines demokratischen Staates bemühten. Er setzte sich tatkräftig für eine neue Einheitsgewerkschaft ein und wurde auf dem ersten Gewerkschaftstag der GdED im Jahre 1948 zum zweiten Vorsitzenden gewählt. 1952 wurde er in den Vorstand der Deutschen Bundesbahn einberufen.

Olaf Karling, ehemaliger Präsident der Norwegischen Seeleutegewerkschaft und ehemaliges Mitglied des ITF-Vorstandes, war am 26. März 70 Jahre alt.

Erkki Koivisto von der Finnischen Gewerkschaft der Funkoffiziere ist vom Präsidenten der Republik Finnland zum Staatssekretär für Soziale Angelegenheiten ernannt worden.

B. Jul Larsen, Vorsitzender der Dänischen Gewerkschaft der Handelsarbeiter, ist nach 30 Jahren gewerkschaftlicher Tätigkeit in den Ruhestand getreten. Sein Nachfolger ist Hans Jørgen Jensen.

Syd Tierney ist als Nachfolger des Kollegen Jim Hughes zum Präsidenten der Britischen Gewerkschaft der Handels- und Verteilungsarbeiter gewählt worden. Er ist außerdem Labour-Abgeordneter im britischen Unterhaus.

#### BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

=====

ITF-Vorstand	-	Dublin, 19. und 20. Juli 1977
32. Kongreß der ITF	-	Dublin, 21.-29. Juli 1977

\*\*\*\*\*  
: WEITERE INFORMATIONEN ÜBER DIE IN :  
: DIESER NUMMER DER ITF-NACHRICHTEN :  
: ENTHALTENEN MITTEILUNGEN SIND VOM :  
: ITF-SEKRETARIAT AUF ANFRAGE ERHÄLTlich :  
: \*\*\*\*\*

MAIAUFRUF 1977 DES IBFG

An diesem Maifeiertag hat die Arbeiterschaft allen Grund, sich über die wirtschaftliche und politische Entwicklung in der Welt schwere Sorgen zu machen. Der von so vielen Seiten angekündigte allgemeine Aufschwung ist ausgeblieben: wohl hat sich in einer Reihe von Ländern die Inflation verlangsamt, aber die Arbeitslosenzahlen sind fast überall nur geringfügig zurückgegangen oder gar gestiegen, und das Elend in der Welt nimmt zu. Beunruhigend ist vor allem die Hilflosigkeit der meisten Regierungen. Ohne klares eigenes Konzept ergreifen sie halbe Maßnahmen, um dem zu begegnen, was längst nicht mehr als bloße Krise bezeichnet werden kann; nur zu bereitwillig hören sie auf den Rat sogenannter Experten, die mit seit langen als unwirksam, ja gefährlich erwiesenen Mitteln die Misere zu meistern suchen. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten haben aber wie gewöhnlich politische Folgen. In einem Klima der Not gedeihen Extremismus und enger aggressiver Nationalismus auf der einen, Unterdrückungspolitik und Terror auf der anderen Seite.

In dieser Zeit aber hat sich die Kraft und Geschlossenheit der freien Gewerkschaftsbewegung aufs eindrucksvollste bewährt. Fast immer ist es unseren Mitgliedsorganisationen gelungen, erbitterten Widerständen und Anfeindungen zum Trotz, ihren Bestand und ihre Errungenschaften zu wahren und die arbeitenden Menschen vor den schlimmsten Auswirkungen der Rezession zu schützen. Dort, wo sie mit verständnisvollen Regierungen verhandeln konnten, haben sie ihre Verantwortlichkeit für das Gesamtwohl unter Beweis gestellt; in Ländern unter Diktaturherrschaft sind die Gewerkschaften oft die einzigen oder stärksten Träger des Widerstandes und die Garanten einer besseren Zukunft.

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften hat in den letzten Jahren in zunehmendem Maße eigene Gedanken und Vorschläge zur Überwindung der wirtschaftlichen Not und der politischen Gegensätze und Spannungen in der Welt entwickelt, die seine Mitgliedsorganisationen in den einzelnen Ländern durchzusetzen suchen, während er selbst sich bemüht, seinen Plänen in internationalen Gremien Gehör zu verschaffen. Unser Bund hat überdies von jeher alle Abkommen und Programme internationaler Organisationen und Institutionen, die auf eine Belebung der Weltwirtschaft, eine Überwindung der Kluft zwischen reichen und armen Ländern und eine Sicherung des Friedens abzielen, konsequent und aktiv unterstützt. Wir glauben jedoch, daß man ernsthaft in Erwägung ziehen müßte, alle diese Einzelaktionen in einem großen weltumspannenden Programm zu koordinieren. So wie nach dem Zweiten Weltkrieg die Länder Europas durch ein großangelegtes finanzielles und technisches Programm instand gesetzt wurden, ihre zerstörten Volkswirtschaften wieder auszubauen, so denken wir nunmehr an einen ähnlichen, aber noch weiter reichenden Plan, der sich über die ganze Erde erstrecken und zugleich Produktions-, Handels- und Währungsprobleme anpacken müßte.

Den Entwicklungsländern müßte die Erschließung ihrer Hilfsquellen und der Ausbau ihrer landwirtschaftlichen sowie industriellen Produktion und die Schaffung leistungsfähiger Binnenmärkte ermöglicht werden, während es für die Industrieländer darauf ankommt, die für

eine neue Weltwirtschaftsordnung erforderlichen tiefgreifenden Umstellungsmaßnahmen durchführen zu können. Die Finanzierung eines solchen Programmes sollte durch eine Zusammenarbeit zwischen bestehenden internationalen Kreditinstituten wie der Weltbank und dem Internationalen Währungsfonds aufgebracht werden können; für die technische Seite sollten Organisationen wie die IAO, OECD, UNCTAD und GATT ihren Apparat und ihre Erfahrungen einsetzen.

Ein kühner, aber durchaus nicht utopischer Plan. Die unleugbaren technischen Schwierigkeiten, die seiner Verwirklichung im Wege stehen, sollten sich jedenfalls bei gutem Willen überwinden lassen. Der IBFG ruft deshalb seine Mitgliedsorganisationen auf, sich bei ihren Regierungen dafür einzusetzen, daß sie in den großen zwischenstaatlichen Gremien auf eine Prüfung der praktischen Möglichkeiten dringen. Der Erfolg eines solchen Programmes wird allerdings davon abhängen, ob und wie weit die nationalen Regierungen gewillt und fähig sind, eine derartige Chance in verantwortlicher Weise zu nutzen, ob sie bereit sind, nationale Vorurteile hintanzustellen und sich an einer internationalen Aktion zu beteiligen, die im Interesse aller Länder, ja der gesamten Menschheit liegt. Offer sichtlich erwüchse damit auch den Gewerkschaften der Welt eine gewaltige Aufgabe - wir vertrauen darauf, daß sie einer solchen Herausforderung gewachsen sind.

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften ist überzeugt, daß die Entwicklung diesen Weg mehren muß - und je eher, desto besser - wenn sie nicht im Chaos enden soll. Worauf wollen die verantwortlichen Politiker denn noch warten, ehe sie für einen solchen Gedanken reif werden? Wir jedenfalls werden nicht aufhören, im Interesse größerer sozialer Gerechtigkeit und um des Weltfriedens willen zur Vernunft aufzurufen; wir werden uns immer wieder bemühen, die Dinge in dieser Richtung voranzutreiben.

Einstweilen aber sind uns, eben durch den gegenwärtigen Zustand der Welt sehr konkrete Aufgaben gestellt. Nach wie vor gilt es, Unrecht und Unterdrückung entgegenzutreten, wo wir sie antreffen, und ihren Opfern zu helfen. Wir haben unseren Kampf gegen den Rassismus, wohl den schlimmsten Makel unseres Jahrhunderts, in den letzten Monaten mit neuen Mitteln und mit verstärktem Erfolg geführt. Wir unterstützen überall in der Welt die fortschrittlichen Kräfte, die in ihren Ländern der Diktatur Widerstand leisten und die Demokratie zu erringen oder zu festigen suchen. Vor allem aber setzen wir uns in der ganzen Welt und mit all unseren Kräften für die Achtung und Anerkennung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte ein. Wir kämpfen für eine freie friedliche Welt, in der jeder Mensch sein gesichertes Auskommen hat. Diese drei Ziele lassen sich nicht von einander trennen: sie bedingen sich gegenseitig. In diesem Sinne wenden wir uns am heutigen Maifeiertag an die Werktätigen der Welt in unserem alten, aber nie veralteten Kampfaufruf: Vorwärts mit dem IBFG für Brot, Frieden und Freiheit.

ITF-SEKTION DER HAFENARBEITER TAGT IN LONDON

Am 17. Februar fand in London eine Konferenz der ITF-Sektion der Hafendarbeiter statt, an der Delegierte aus 17 Ländern teilnahmen. Den Vorsitz führte Charles Fitzgibbon von der Australischen Hafendarbeiterföderation.

Als erstes erfolgte ein umfassender Informationsaustausch über die Frage der Beschäftigungssicherheit, die aufgrund der Einführung neuer Umschlagmethoden und weltweiter Wirtschaftsflauten immer aktueller wird. Bei der Diskussion zeigte es sich, daß die Beschäftigungsmöglichkeiten in der Hafendarwirtschaft, mit Ausnahme einiger weniger Länder, während der letzten Jahre zurückgegangen sind und in aller Wahrscheinlichkeit auch weiterhin weniger gut sein werden.

Die Konferenz nahm zur Kenntnis, daß die ITF bereits eine beschränkte Umfrage über die Beschäftigungssicherheit in den Häfen vorgenommen hat. Es wurde beschlossen, diese Umfrage fortzusetzen und auszuweiten, mit der Absicht, der im Rahmen des Dubliner Kongresses stattfindenden Sektionskonferenz deren Ergebnis vorzulegen.

Sodann befaßte sich die Konferenz mit der geplanten Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32 betreffend den Unfallschutz der Hafendarbeiter. Dieses Übereinkommen stammt aus dem Jahre 1932, und die ITF bemüht sich seit langer Zeit, daß es den heutigen Erfordernissen und Praktiken angepaßt werden sollte. Die IAO hat infolge unserer Bemühungen beschlossen, die Revision des Übereinkommens sowie die Annahme einer ergänzenden Empfehlung auf die Tagesordnung der im Jahre 1978 stattfindenden Allgemeinen Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen. Die Hafendarbeitersektion beauftragte eine Arbeitsgruppe, dem ITF-Sekretariat bei der Formulierung detaillierter Vorschläge behilflich zu sein, die der IAO im Namen der Arbeitnehmer unterbreitet werden sollen. Der in Dublin stattfindenden Konferenz der Sektion der Hafendarbeiter soll ein erster Entwurf über ein Übereinkommen und eine Empfehlung vorgelegt werden.

Der Sektionssekretär berichtete über die Revision des IAO-Handbuches über die Sicherheit und Gesundheit der Hafendarbeit. Dieses Handbuch wurde im Januar 1976 von einer IAO-Expertensitzung überarbeitet. Alle drei Experten der Arbeitnehmerseite kamen von ITF-Mitgliedsverbänden. Die Konferenz beschloß, ihrem Unwillen und ihrer Enttäuschung über die Verzögerungen im Zusammenhang mit der Veröffentlichung des neuen Handbuches Ausdruck zu geben und beauftragte das Sekretariat, die IAO entsprechend zu verständigen.

Abschließend nahm die Konferenz einstimmig folgende Entschlüsse an:

1. AUSRÜSTUNG VON CONTAINERKRÄNEN MIT PERSONENAUFZÜGEN

Die Konferenz beschließt, die ITF und ihre Mitgliedsverbände aufzufordern, sich dafür einzusetzen, daß alle Containerkräne oder sonstige Kräne, auf denen die Leitern zur Führerkabine in etwa gleich lang sind wie auf Containerkränen, mit mechanisch angetriebenen Personenaufzügen ausgerüstet werden.

Die Konferenz ist der Ansicht, daß diese Ausrüstung mit Personenaufzügen im Falle aller neuen Kräne bereits in Konstruktionsstadium erfolgen sollte und im Falle aller anderen Kräne bei deren Überholung.

Die Konferenz stellt fest, daß die Ausrüstung solcher Kräne mit mechanischen Personenaufzügen die Ermüdung der Kranführer reduzieren und die Instandhaltung der Kräne erleichtern, verbessern und sicherer machen würde.

2. ZUGANGSLEITERN ZU DECKKRÄNEN

Die Konferenz beschließt, die ITF und ihre Mitgliedsverbände aufzufordern, gegenüber den Reedern darauf zu bestehen, daß diese sicherstellen, daß Deckkräne mit sicheren Zugangsleitern versehen werden und daß auf der Kranplattform ein Geländer oder eine ähnliche Vorrichtung angebracht wird, um zu verhindern, daß die den Kran bedienenden Personen von der Plattform stürzen, falls sie während des Zugangs zum Kranführerhaus ausrutschen oder ihr Gleichgewicht verlieren.

3. LÄRMBEKÄMPFUNG

Die Konferenz beschließt, die ITF und ihre Mitgliedsverbände aufzufordern, ein Lärmbekämpfungsprogramm zu formulieren, das folgende Ziele anstrebt:

- (a) Eine Reduzierung des Lärms am Arbeitsort dadurch, daß auf Schiffsneubauten Winden, Kräne, Ventilationsanlagen usw. installiert werden, die keinen übermäßigen Lärm verursachen;
- (b) die Abdichtung oder Wiederabdichtung aller Kontrollkabinen und aller Führerhäuser von Winden und Kränen, wo immer die verschiedenen dem Antrieb der Winden und Kräne dienenden Maschinen Lärm verursachen;
- (c) die Einführung von Aufklärungsprogrammen (falls noch nicht vorhanden), um den Hafentarbeitern die Gefahren des Lärms zu veranschaulichen;
- (d) die Bereitstellung der besten und wirksamsten Ohrenschützer für Hafentarbeiter, die Lärm ausgesetzt sind;
- (e) die Beschäftigung von Ablösungspersonal, wo immer der Lärm eine bestimmte Sicherheitsschwelle überschreitet;
- (f) die Einführung (falls noch nicht der Fall) von Schadenersatz für lärmbedingte Invalidität;
- (g) die Unterstützung dieser Ziele durch die IAO und eine IAO-Untersuchung des Problems der Ermittlung einer höchstzulässigen Lärmgrenze, um sicherzustellen, daß sich Arbeitnehmer am Arbeitsplatz keine Gehörschäden zuziehen.

DER FALL GLOBTIK VENUS

Dank der weltweiten Publizität, die dem Skandal der GLOBTIK VENUS gewidmet wurde, brauchen wir hier nur kurz über diesen Fall zu berichten. Er zeigt erneut, daß die der ITF angeschlossenen Seeleute und Hafentarbeiter sowie andere Brüdergewerkschaften dieser beiden Beschäftigungskategorien fest entschlossen sind, keine unterdurchschnittlichen Bedingungen in der Schifffahrt zu dulden. Gleichzeitig aber zeigt dieser Fall, daß internationale Normen in bezug auf Sicherheit, technischen Zustand, Löhne, Sozialbedingungen und Umweltschutz von Schattenflaggenreedern ignoriert werden und daß Reeder unter Umständen sogar Einschüchterungsmaßnahmen anwenden, um die andauernde Ausbeutung von Seeleuten sicherzustellen.

Fast jede Woche erhalten wir Berichte über skrupellose Reeder, die Charterer ihrer Schiffe beschwindeln und Schiffsbesatzungen unter äußerst unbefriedigenden Bedingungen beschäftigen oder die mit der ITF abgeschlossenen Verträge absichtlich ignorieren. Die Charterfirmen sollten daher aufpassen, daß sie keine "Katze im Sack" kaufen.

-----

Die Einzelheiten des Falles GLOBTIK VENUS sind wie folgt: Nachdem sich die philippinischen Besatzungsmitglieder des Schiffes, das zu diesem Zeitpunkt unter der Bahama-Flagge fuhr, über die Löhne und Arbeitsbedingungen beschwert hatten, hielt die ITF nach diesem Schiff Ausschau. Im Januar dieses Jahres lief es im englischen Hafen Middlesbrough ein, und Jim Woods von der britischen Seeleutengewerkschaft NUS, der als ITF-Inspektor handelt, begab sich an Bord, um diese Beschwerden zu untersuchen. Es gelang ihm nicht, die Unterzeichnung eines Vertrages für das Schiff und die Nachzahlung der der Besatzung zustehenden Heuer durchzusetzen. Die britischen Gewerkschaften ergriffen Boykottmaßnahmen, aber das Schiff verließ den Hafen nachts ohne Hilfe von Schleppern oder Lotsen.

Kurz danach lief die GLOBTIK VENUS in Le Havre ein, wo die französischen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter, die von der ITF bereits eine Vorwarnung erhalten hatten, unverzüglich Maßnahmen gegen das Schiff ergriffen. Daraufhin gab die Reederei bekannt, daß sie beabsichtige, das Schiff auf die britische Flagge umzuregistrieren. Es wurde eine neue britische Besatzung angeheuert, die sich an Bord begab. Als die philippinische Besatzung den britischen Seeleuten jedoch mitteilte, daß ein Arbeitskonflikt mit den Reedern bestand, verließ die britische Besatzung wieder das Schiff.

Die Reeder (Globtik Tankers) waren fest entschlossen, "den Gewerkschaften eine Lehre zu erteilen". Sie heuerten unter den Arbeitslosen in Grimsby Rohlinge an und gaben ihnen Auftrag, das Schiff zu besetzen -- falls notwendig mit Gewalt. Der britische Kapitän und die französischen Gewerkschaften waren über die letzte Entwicklung äußerst besorgt und erlangten von den französischen Behörden die Zusicherung, daß diese sogenannte "Sicherheitsbesatzung" nicht an Bord gelassen werden würde.



Die Zusicherung erwies sich jedoch als wertlos, und in den frühen Morgenstunden des 2. März stürmten die Rohlinge mit Geschrei und schwingenden Beilen an Bord des Schiffes, was vollkommen unnötig war, weil die Besatzung keinerlei Widerstand leistete. Der Kapitän protestierte gegen diese zwangsmäßige Besetzung seines Schiffes. Sein Protest wurde ignoriert.

Entsetzt über diese Handlungsweise berief die ITF sofort eine Pressekonferenz ein, auf der führende Funktionäre der drei angeschlossenen britischen Seeleutegewerkschaften (NUS, MNAOA und Funkoffiziere) erklärten, daß sie alle gesetzlich erlaubten Schritte unternehmen würden, um sicherzustellen, daß die berechtigten Forderungen der Besatzung erfüllt werden. Der Reederei wurde mitgeteilt, daß sich dieser Konflikt sehr wohl auf die übrigen drei Tanker ihrer Flotte ausdehnen könnte. Die NUS und ITF entsandten einen Vertreter nach Le Havre. Ein Vertreter der MNAOA war bereits dort.

Inzwischen hatte sich die Reederei bemüht, eine nicht gewerkschaftlich organisierte Besatzung anzuheuern -- die britischen Gewerkschaften waren nicht bereit, eine Besatzung für das Schiff zu stellen. Gleichzeitig wurde vergeblich versucht, die an Bord des Tankers befindliche Ölladung zu löschen. Die philippische Besatzung war bereits vom Bord gebracht und auf ein Flugzeug mit Bestimmungsort Manila gesetzt worden.

Obwohl Ravi Tikkoo, der Vorsitzende der Reederei Globtik Tankers, wiederholt erklärt hatte, daß keine Aussicht auf weitere Verhandlungen bestehe, lud er die ITF und Vertreter der britischen Seeleutegewerkschaften am Mittwoch, dem 9. März zu einer Sitzung im Londoner Hauptbüro der Reederei ein. Diese Sitzung führte zu einer befriedigenden Einigung. Am Ende der Sitzung wurde eine kurze Erklärung abgegeben, die lediglich die Feststellung enthielt, daß der Arbeitskonflikt beigelegt worden sei. Die ITF freut sich mitteilen zu können, daß ein finanzieller Ausgleich vereinbart wurde, der der ursprünglichen Forderung der philippinischen Besatzung fast vollkommen entgegenkommt.

Seit dem Konflikt sind an der GLOBTIK VENUS umfassende Reparaturen vorgenommen worden, um bestimmte Normen zu erfüllen, die im Zusammenhang mit der Registrierung eines Schiffes unter britischer Flagge gestellt werden. Das Schiff lief am 14. April von Le Havre aus.

ERKLÄRUNG  
DES ITF-VORSTANDES IN SACHEN  
GLOBTIK VENUS

Auf seiner Sitzung am 15. und 16. März 1977 hat der ITF-Vorstand einen vollen Bericht über den Fall der GLOBTIK VENUS entgegengenommen.

Der Vorstand dankte den britischen und französischen Gewerkschaften aufrichtigst für die von ihnen ergriffenen Maßnahmen, die trotz der schwierigen Umstände, die auf die Haltung des Reeders zurückzuführen waren, zu einer befriedigenden Vereinbarung über die Erfüllung der Forderungen der philippinischen Besatzungsmitglieder des Schiffes führten. Das entschlossene und taktisch kluge Eingreifen der Gewerkschaften ist als ein erstklassiges Beispiel der internationalen Solidarität zu betrachten.

Der Vorstand betrachtete es ferner als seine Pflicht, in unzweideutiger Form zu erklären, daß die Beschäftigung von Rohlingen durch das Unternehmen Globtik Tankers, um die gewerkschaftlichen Kampfmaßnahmen der philippinischen Seeleute zu vereiteln, äußerst schändlich war.

Die Zeiten, in denen Gewerkschaften auf diese Art und Weise eingeschüchtert werden konnten, sind lange vorbei, und das Endresultat der GLOBTIK VENUS-Affäre sollte allen Reedern, die geneigt sein könnten, ähnliche Taktiken anzuwenden, ein Beweis dafür sein, daß sie auf den entschlossenen Widerstand der ITF stoßen werden.