



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 1977

INHALT

Seite

ITF-Seminar für Transportarbeiter aus Ost-, Zentral- und dem südlichen Afrika	116
ITF fordert angeschlossene Seeleutgewerkschaften auf, möglicherweise keine Heuerverträge für Schiffe mit Bestimmungsort Nigeria zu unterzeichnen	117
<u>Transport und Verkehr</u>	
ECAC nimmt EntschlieÙung über Luftfahrtssicherheit an	118
<u>Gewerkschaften</u>	
USA: Transportarbeiter setzen gewerkschaftspolitische Ziele für die Zivilluftfahrt	119
<u>Aus der Welt der Arbeit</u>	
Neuer Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt	120
GroÙbritannien: Schiffsoffiziere und Mannschaftdienstgrade akzeptieren neues Tarifangebot	121
Indien: Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals protestieren gegen MaÙregelungen nach Beendigung eines Streiks gegen das Tragen von Schußwaffen an Bord von Flugzeugen	122
Kenia: Vorteilhaftes Tarifverhandlungsergebnis für niedrigere Lohngruppen bei den Eisenbahnen und in der Hafenwirtschaft	122
Mexiko: Bodenpersonal der Eastern Airlines stellt Streik ein	123
Neue Tarifverhandlungen mit Swissair	123
USA: Streik der Hafearbeiter an der Atlantikküste endet	124
<u>Kurznachrichte</u> n	124
<u>Personalien</u>	125
<u>Bevorstehende Tagungen</u>	125
<u>Bei Redaktionsschluß:</u> BRD: Neuer Manteltarifvertrag für die Hochseefischerei	

NEUES AUS DER ITF

AFRIKA

ITF-Seminar für Transportarbeiter aus Ost-, Zentral- und dem südlichen Afrika

Vom 28. November bis 2. Dezember fand im Eisenbahner-Ausbildungszentrum in Nairobi ein äußerst erfolgreiches Seminar für zentrale und lokale Gewerkschaftsfunktionäre von Transportarbeitergewerkschaften der ost-, zentral- und südafrikanischen Länder statt, und zwar in Zusammenarbeit mit der uns angeschlossenen amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM. An dem Seminar nahmen 30 Funktionäre aus folgenden Ländern teil: Südafrika, Botswana, Kenia, Uganda, Zambia und Zimbabwe.

Der Verkehrsminister von Kenia eröffnete das Seminar, das in einer sehr ausführlichen und regen Diskussion folgende Themen erörterte:

1. Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen in Ost-, Zentral und Südafrika;
2. Berufliche Gesundheit und Sicherheit;
3. Löhne und Gehälter;
4. Multinationale Unternehmen und Entwicklungsländer;
5. Kollektivverhandlungen;
6. Rolle, Struktur und Geschichte der ITF

Die wichtigsten Schlußfolgerungen des Seminars sind im Anhang zu dieser Nummer der ITF-Nachrichten wiedergegeben.

Auf dem Seminar referierten: Ben Udogwu (ITF-Regionalvertreter für Afrika); Ben Sharman (Internationale Abteilung der IAM) und Ken Golding (Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung der ITF).

Auf der offiziellen Schlußsitzung des Seminars war der Stellvertretende Arbeitsminister von Kenia anwesend.

Wir danken allen unseren Mitgliedsverbänden in Kenia für ihre Mitarbeit bei der Vorbereitung dieses Seminars und den Behörden von Kenia für ihre Unterstützung.

NIGERIA

ITF fordert angeschlossene Seeleutegewerkschaften auf, möglicherweise keine Feuerverträge für Schiffe mit Bestimmungsort Nigeria zu unterzeichnen

Anlässlich des im November erfolgten Piratenangriffes auf den dänischen Frachter LINDINGER IVORY, der vor Lagos vor Anker lag, hat die ITF die ihr angeschlossenen Seeleutegewerkschaften ersucht zu erwägen, daß sie ihre Mitglieder auffordern, keine Feuerverträge für Schiffe mit Bestimmungsort Nigeria zu unterzeichnen, solange es nicht sicher ist, im Hafen von Lagos einzulaufen. (Der Angriff auf die LINDINGER IVORY war der ernsteste einer ganzen Reihe von Zwischenfällen dieser Art, die dem ITF-Sekretariat bis jetzt zur Kenntnis gebracht worden sind.) Die ITF hat außerdem in einem Telegramm an die nigerische Regierung ihrer ernsten Besorgnis über die gegen den Kapitän des Schiffes und dessen Besatzung begangenen Gewalttaten Ausdruck gegeben, aber gleichzeitig die aktive Mitarbeit der Mitgliedsverbände bei allen Bemühungen versprochen, die so dringend notwendig sind, um die Sicherheit im Hafen von Lagos zu verbessern. Es ist eine tragische Ironie, daß die ITF nur zwei Wochen vor diesem Zwischenfall ein Rundschreiben an die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften ausgesandt hatte, in dem diese auf die Möglichkeit von Banditenangriffen auf Schiffe im nigerischen Häfen aufmerksam gemacht wurden (sh. Rundschreiben Nr. 132/S.32).

Die LINDINGER IVORY wurde in den frühen Morgenstunden, am Montag, 21. November, von bewaffneten Piraten gestürmt. Der dänische Kapitän des Schiffes wurde angeschossen, über Bord geworfen und ist ertrunken. Der 1. Ingenieur und mehrere andere Besatzungsmitglieder, die während des Angriffes Widerstand leisteten, wurden verletzt. Die einzige an Bord befindliche Frau -- die Gattin des 1. Ingenieurs -- wurde ebenfalls bedroht. Die Piraten entflohen mit persönlichen Besitzgegenständen und der an Bord befindlichen Verpflegung.

Die dänischen Gewerkschaften der Seeleute hielten unmittelbar nach dem Angriff eine Krisenkonferenz ab und empfahlen ihren Mitgliedern, sich zu weigern, auf Schiffen mit Bestimmungsort Nigeria zu fahren, solange dort die Sicherheit gefährdet ist. Die dänische Regierung hat zusammen mit den Regierungen der übrigen nordischen Staaten eine Protestnote an das nigerische Außenamt gerichtet und mit Nachdruck darauf gedrungen, daß die dortigen Behörden sicherstellen, daß den nigerische Häfen besuchenden Schiffen ein ordnungsgemäßer Schutz geboten wird. Auch die Regierungen der EWG-Länder entsandten eine gemeinsame Protestnote. Die norwegischen Gewerkschaften der Seeleute haben in einer gemeinsamen Erklärung mit den Reedern und den zuständigen Behörden den Besatzungen der nach Nigeria fahrenden Schiffe empfohlen, über Nacht in sicherem Abstand vor dem Hafen zu ankern, um Piratenangriffe zu vermeiden.

TRANSPORT UND VERKEHR

EUROPA

ECAC nimmt EntschlieÙung über Luftfahrtssicherheit an

Aufgrund erneuter Angriffe auf Verkehrsflugzeuge während der letzten Monate und als Teil einer laufenden Kampagne zur Verbesserung der Luftfahrtssicherheit hat die Europäische Zivilluftfahrtskonferenz (ECAC) eine EntschlieÙung angenommen, in der die 21 Mitgliedsstaaten* der ECAC sowie alle anderen Länder, die an der internationalen Luftfahrt beteiligt sind, aufgefordert werden, in ihren internationalen Flughäfen folgende Sicherheitsmaßnahmen zur Anwendung zu bringen:

- Durchsuchung aller Fluggäste und ihres Handgepäcks vor Abflügen von planmäßigen Flügen und Charterflügen;
- Beschränkung des Handgepäcks auf ein Stück;
- Anwendung normaler Durchsuchungsmethoden auf Diplomaten und allen anderen privilegierten Personen sowie ihr Handgepäck, mit Ausnahme der mit diplomatischem Siegel verschlossenen Post;
- geeignete Sicherheitsmaßnahmen, um eine Trennung der bereits durchsuchten und noch nicht kontrollierten Personen sicherzustellen;
- Bewachung oder Verriegelung aller Zutrittspunkte zum Start- und Landegelände des Flughafens sowie strikte Kontrolle aller Fahrzeuge, denen Zugang zu diesem Gelände gewährt wird;
- Einsatz bewaffneten Wachpersonals in der unmittelbaren Nähe aller Kontrolldurchgänge in Flughafen-Terminalen;
- Vornahme häufiger und unregelmäßiger Sicherheitspatrouillen des Betriebsgeländes von Flughäfen.

Ferner werden alle Staaten aufgefordert, die internationalen Abkommen von Tokio, Den Haag und Montreal zu ratifizieren und alle internationalen Initiativen aktiv zu unterstützen, die in Zukunft zwecks Verhütung der Geiselnahme ergriffen werden. Ferner wurden die Regierungen dringendst ersucht, einander bei ihren Aktionen gegen Luftpiraterie und Terrorismus zu unterstützen.

*Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irische Republik, Island, Italien, Jugoslawien, Niederlande, Norwegen, Portugal, Schweden, Schweiz, Spanien und Türkei.

GEWERKSCHAFTEN

USA

===

Transportarbeiter setzen gewerkschaftspolitische Ziele für die Zivilluftfahrt

Der vor kurzem in New York abgehaltene 15. Ordentliche Kongreß der uns angeschlossenen Amerikanischen Transportarbeitergewerkschaft (TWU) hat eine Reihe wichtiger Entschlüsse angenommen, darunter eine, die folgende gewerkschaftspolitische Ziele für die Zivilluftfahrt enthält:

Stärke der Kabinenbesetzung -- Bekräftigung der kollektivvertraglichen und gesetzlichen Zielsetzung, daß mindestens ein Flugbegleiter pro 30 Flugsitze bzw. den größeren Teil von 30 Sitzen beschäftigt werden soll;

Verbesserung und Straffung des Flugleiter-Systems -- Die Zivilluftfahrtsbehörde der USA wird aufgefordert, das gegenwärtige obligatorische Flugleiter-System nicht durch ein sogenanntes "Flight Following System" zu ersetzen, da dieses System nicht geeignet ist, die Sicherheit des planmäßigen Personenflugverkehrs ausreichend zu gewährleisten. Ferner wird die Behörde aufgefordert anzuordnen, daß die Verkehrsfluggesellschaften die Ausbildung der Flugleiter und die Bemanning von Flugleiter- und Wetterdiensten den gegebenen Sicherheitserfordernissen anpassen;

Sicherheit des Kabinenpersonals: Ruhesitze und Ausruhmöglichkeiten -- Erneute Forderung der TWU auf Änderung der einschlägigen behördlichen Vorschriften; damit sichere Sitze und geeignete Ausruhmöglichkeiten für Kabinenpersonal auf allen Flügen, insbesondere Langstreckenflügen bereitgestellt werden müssen; und

Aufruf an die Zweigstellen der TWU, ihre Sicherheitskampagne zu intensivieren, um sicherzustellen, daß die Arbeitgeber alle vertraglich vereinbarten Sicherheitsvorkehrungen treffen, die behördlichen Sicherheitsvorschriften voll erfüllen und daß etwaige neue Gesundheits- und Sicherheitsrisiken für Flugbegleiter unverzüglich gemeldet und behoben werden;

Beschränkung der Dienstzeit des Kabinenpersonals -- Als Verhandlungsziel wurde festgelegt, daß die Flugdienstzeit auf maximal 8 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden beschränkt werden soll.

Ferner wurden alle TWU-Zweigstellen aufgefordert, die Erfüllung der Dienstzeitbeschränkungen strikt zu kontrollieren.

Sicherheit des Kabinenpersonals: Turbulenz -- Antrag auf striktere behördliche Vorschriften bezüglich der Bereitstellung zuverlässiger Wetterinformationen für alle Flüge, um Kabinenpersonal und Fluggäste bei Turbulenz vor etwaigen Verletzungen zu schützen.

Antrag auf Ausstattung der Flugzeuge mit einer Vorrichtung, durch die vor dem Eintreten starker Turbulenz automatisch die "Anschall-Warnlichter" aktiviert werden.

Schutz vor Ozon -- Die Luftfahrtsbehörde wird aufgefordert

- an Bord aller Flugzeuge Ozonmeßgeräte zu installieren;
- darauf zu bestehen, daß auf allen Flügen, wo erfahrungsgemäß ein hohes Ozonniveau zu verzeichnen ist, Atemschutzgeräte an Bord geführt werden müssen;
- eine sofortige ärztliche Untersuchung aller Personen vorzuschreiben, die einem gefährlichen Ozonniveau ausgesetzt gewesen sind.

Antrag auf Vornahme einer gründlichen Untersuchung durch fachkundige medizinische Instanzen, um zu ermitteln, was die kurz- bzw. langfristigen Auswirkungen sind, wenn jemand wiederholt einem hohen Ozonniveau ausgesetzt ist.

In einer EntschlieÙung über die Lage in Rhodesien unterstützte der Kongreß den Kampf der schwarzen Mehrheit um Freiheit und Selbstbestimmung.

AUS DER WELT DER ARBEIT

DEUTSCHLAND

=====

Neuer Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt

Die uns angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV hat am 22. November 1977 den Einigungsvorschlag des unabhängigen Schlichters angenommen, Damit traten ab 1. Januar 1978 ein neuer Manteltarifvertrag und neue Anstellungsbestimmungen für die deutsche Seeschifffahrt in Kraft. Dieses Resultat erfolgte nach harten und schwierigen Verhandlungen mit den Arbeitgebern, die sich hartnäckig weigerten, auf die Forderungen der ÖTV nach Einführung der 40-Stunden-Woche und mehr Urlaub einzugehen und ein Angebot vorzulegen. Sie versuchten vielmehr durch die Verteilung von Flugblättern und anderem Propagandamaterial den Seeleuten einzureden, daß die 40-Stunden-Woche auf See bereits bestehe. Nachdem die Gewerkschaft ÖTV das Scheitern der Verhandlungen erklärt hatte, legte der Schlichter am 15. November 1977 einen Einigungsvorschlag vor, der folgende Verbesserungen vorsieht:

- 40-Stunden-Woche auf See. Die regelmäßige Arbeitszeit beträgt für alle Besatzungsmitglieder auf See und im Hafen, werktäglich von Montag bis Freitag, acht Stunden. Sie kann auf Zwei-Wachen-Schiffen auf See bis zu vier Stunden täglich verlängert werden. Für diese Arbeitszeitverlängerung wird der Zwei-Wachen-Zuschlag gezahlt.

- Besatzungsmitglieder, die keinen Anspruch auf Einzelüberstundenbezahlung haben (1. Offizier, 1. Ingenieur, 2. Ingenieur usw.) erhalten zusätzlich eine pauschalierte Mehrarbeitsvergütung von 35 Überstunden. Die Gehälter der Kapitäne sind entsprechend anzuhoben.
- Für alle Besatzungsmitglieder und Kapitäne erhöht sich der bisherige Urlaubsanspruch vom 1. Januar 1979 an um einen halben Kalendertag je Monat und vom 1. Juli 1980 an um einen weiteren halben Kalendertag je Monat. Das entspricht je Stufe einer jährlichen Urlaubserhöhung von vier bis viereinhalb Tagen.

Die Laufzeit des Heuertarifvertrages wird um elf Monate verlängert. Der Heuertarifvertrag kann damit zum 30. November 1978 gekündigt werden.

Die Bezahlung der Einzelüberstunde wird reduziert. Bisher betrug sie 1/173 der Grundheuer plus 35 Prozent Zuschlag. Jetzt beträgt sie 1/173 der Grundheuer plus 30 Prozent Zuschlag.

Bestimmte bisherige Vergütungen, wie z.B. Nachtzuschläge, Funkdienstzulage, Backzulage, Mehrarbeitsvergütungen in Sonderfällen und (unter bestimmten Umständen) der Ausgleich für nicht gewährten Landgang entfallen. Der neue Manteltarifvertrag gilt vom 1. Januar 1978 bis zum 30. September 1982.

Die Einführung der 40-Stunden-Woche auf See muß als ein Durchbruch bei der Verbesserung der Arbeitsverhältnisse an Bord bezeichnet werden, da ab der 41. Arbeitsstunde, ganz gleich ob im Hafen oder auf See, ob auf Zwei- oder Drei-Wachen-Schiffen, entweder Überstunden anfallen oder über mehr Freizeit verfügt werden kann.

Wir gratulieren der ÖTV zu dem Verhandlungsergebnis und ihrer entschlossenen Haltung während der Verhandlungen.

GROSSBRITANNIEN

=====

Schiffsoffiziere und Mannschaftsdienstgrade akzeptieren neues Tarifangebot

46.000 britische Schiffsoffiziere haben ein Tarifangebot akzeptiert, das eine Erhöhung der Heuern um £4 pro Woche rückw. ab 1. Juni 1977 vorsieht (die höchstzulässige Norm unter Phase 2 der staatlichen Lohnbegrenzung) sowie um weitere 12,5% ab 1. November 1977 als Teil eines Produktivitätsabkommens in dessen Rahmen die ermöglichten Einsparungen an die betreffenden Arbeitnehmer weitergeleitet werden. Höhere Offiziersdienstgrade, die unter der staatlichen Lohnpolitik bisher keinen Anspruch auf Erhöhungen hatten, werden ebenfalls zusätzliche Produktivitätsvergütungen in Höhe von 1 bis 3 Prozent ihres Verdienstes erhalten.

An den Verhandlungen waren die uns angeschlossene Offiziersgewerkschaft MNAOA sowie die britische Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere beteiligt.

Die Exekutive der uns angeschlossenen britischen Seeleutegewerkschaft NUS hat ein Angebot der Reeder akzeptiert, das eine Erhöhung der Grundheuer um 10,5% ab 2. Januar 1978 vorsieht sowie eine Produktivitätszulage von £1,72 und 11 zusätzliche Urlaubstage, als Entschädigung für eine Reduzierung der wöchentlichen Mehrarbeit um 3 Stunden. Der Überstundentarif, Urlaubsgeld und Verpflegungsgeld wurden gleichfalls entsprechend angehoben.

INDIEN

Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals protestieren gegen Maßregelungen nach Beendigung eines Streiks gegen das Tragen von Schußwaffen an Bord von Flugzeugen

Die Indische Gewerkschaft des Kabinenpersonals veranstaltete vor kurzem einen 24-stündigen Streik, nachdem vorgefunden wurde, daß es Fluggästen erlaubt worden war, sich mit Revolvern und anderen Schußwaffen an Bord von Verkehrsflugzeugen zu begeben. Anstatt unverzüglich Abhilfe zu schaffen, suspendierte die Air India das am Streik beteiligte Kabinenpersonal und leitete ein Disziplinarverfahren ein. Angesichts dieser Haltung nahmen alle neun indischen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals am 25. November eine EntschlieÙung an, in der die Air India aufgefordert wird:

1. die Suspendierung, Maßregelung und Entlassung von Amtsträgern und gewerkschaftlichen Aktivisten aufzuheben und keine weiteren Maßnahmen dieser Art zu ergreifen; und
2. nicht darauf zu bestehen, daß einzelne Arbeitnehmer schriftliche Erklärungen abgeben, deren ausdrücklicher Zweck darin besteht, die Tätigkeit der Gewerkschaften zu untergraben und zu schwächen.

KENIA

Vorteilhaftes Tarifverhandlungsergebnis für niedrigere Lohngruppen bei den Eisenbahnen und in der Hafenwirtschaft

Die der ITF angeschlossene Eisenbahner- und Hafenarbeitergewerkschaft von Kenia hat vor kurzem neue Löhne für die 23.000 Beschäftigten der Staatsbahnen von Kenia ausgehandelt. Die neuen Lohnsätze treten rückwirkend ab 1. Juli 1977 in Kraft und sehen eine Erhöhung der Löhne um 18% für Arbeitnehmer in den niedrigeren Lohnklassen vor.

Kurz davor hat die Gewerkschaft eine ähnliche Tarifregelung mit den Hafenarbeitgebern getroffen. In diesem Falle wurden die Löhne der niedrigeren Tarifgruppen um 15% erhöht.

MEXIKO

=====

Bodenpersonal der Eastern Airlines stellt Streik ein

Das im Flughafen von Mexico City beschäftigte Bodenpersonal der amerikanischen Eastern Airlines (Mitglied der uns angeschlossenen Mexikanischen Gewerkschaft des Luftfahrtspersonals - SNTAS) hat gegen Ende November einen acht Wochen langen Streik eingestellt, nachdem eine Einigung über eine Erhöhung der Löhne um 15% rückwirkend ab 1. Oktober 1977 erzielt werden konnte.

Das Bodenpersonal der Pan American, das ebenfalls einen Monat lang in Unterstützung seiner Forderungen gestreikt hatte, setzte gleichfalls eine Erhöhung der Löhne um 15% durch.

SCHWEIZ

=====

Neue Tarifverhandlungen mit Swissair

Die Sektion Luftverkehr des uns angeschlossenen schweizerischen VPoD hat auf einer Delegiertenversammlung dem Ergebnis der Verhandlungen zwischen VPoD und Swissair mit nur einer Stimme Mehrheit zugestimmt, weil dieses Ergebnis einerseits Verbesserungen hatte, aber andererseits Elemente enthielt, die von der Gewerkschaft mit Entschiedenheit abgelehnt und bekämpft werden. Die genannten Verbesserungen sind wie folgt:

- Reduzierung der Arbeitszeit ab 1. Januar 1978 von 44 auf 43 Stunden;
- Zahlung eines Teuerungsausgleichs von 1,6% ab 1. Januar 1978, was der Änderung des Lebenshaltungskostenindex zwischen Oktober 1976 und Oktober 1977 entspricht;
- Erhöhung der Stundenzulage für Sonntagsdienst von sfr.2,60 auf sfr.3,20;
- Erhöhung der Zulage für Nachtarbeit zwischen 20.00 und 06.00 Uhr von sfr.2,60 auf sfr.3,00;
- Gewährung einer 6. Urlaubswoche an Angestellte nach dem 60. Altersjahr
- Die Swissair übernimmt ab Januar 1978 die volle Grundprämie der Krankenkasse im Betrag von sfr.29,00 pro Monat (bisher zahlte die Swissair nur die Hälfte);
- Schaffung neuer Aufstiegsmöglichkeiten im kaufmännischen und technisch-kaufmännischen Bereich;
- Erhöhung der Zulage für Arbeitsbereitschaft an arbeitsfreien Tagen um sfr. 5,00 pro Tag auf sfr.30,00 pro Tag;
- Verbesserung der Bestimmungen betreffend die Gewährung zusätzlicher Freitage an schichtarbeitendes Personal.

Die von der Swissair anstelle einer Reallohnverbesserung vorgeschlagene Anerkennungsprämie für 1977 in Höhe von 33,3% eines Bruttomonatsgehaltes (mindestens aber sfr.1.000) wurde von den Delegierten stark kritisiert, weil man glaubt, daß mit dieser Abfindungssumme der Vertragsgrundsatz umgangen wird. Den Delegierten ist die Haltung der Swissair gerade deshalb unverständlich, weil ihnen bekannt ist, daß das Unternehmen in diesem Jahr ein Rekordergebnis erwirtschaften wird.

USA

===

Streik der Hafentarbeiter an der Atlantikküste endet

Nach Unterzeichnung eines neuen für drei Jahre geltenden Tarifvertrages für die in sechs Schlüsselhäfen der Atlantikküste der USA beschäftigten Hafentarbeiter haben die Mitglieder der uns angeschlossenen amerikanischen Hafentarbeitergewerkschaft ILA einen 60 Tage langen Streik gegen den Umschlag von Einheitsladungen am 29. November eingestellt.

Der neue Tarifvertrag sieht eine Erhöhung der Stundenlöhne in drei jährlichen Stufen von gegenwärtig \$8,00 auf \$10,40 im dritten Jahr vor. Im Rahmen der ersten Stufe werden die Stundenlöhne rückwirkend ab 1. Juni 1977 auf 80 Cent erhöht. Ferner klärten sich die Arbeitgeber bereit, etwaige Defizite in lokalen Fonds zu decken, die der Sicherung eines garantierten jährlichen Verdienstes, der Renten und der Finanzierung bestimmter Wohlfahrtseinrichtungen dienen. Die Garantielohn-Fonds werden künftig gemeinsam verwaltet werden. Dies war eine der Hauptforderungen der Gewerkschaft während der Verhandlungen.

KURZNACHRICHTEN

Die ITF gratuliert zwei dänischen Mitgliedsverbänden zu kürzlichen Jubiläen. Die Dänische Funkoffiziersvereinigung war im Oktober 60 Jahre alt und die Dänische Gewerkschaft des Schiffs- und Verpflegungspersonals 70 Jahre.

Die Piloten der Air France streikten am 27. und 28. November als Protest gegen den von der Regierung angeordneten Lohnstopp für Spitzenverdiener. Ferner beschwerten sich die Piloten über die zu langen Flugdienstzeiten. Die Concorde-Piloten waren an dem genannten Streik nicht beteiligt.

Die im Dienste der französischen Privatfluggesellschaft UTA stehenden Piloten, Mechaniker und Navigatoren haben nach ergebnislosem Abbruch der Tarifverhandlungen am 29. November einen Streik begonnen, der um Mitternacht am 3. Dezember endete.

Die beruflichen Renten der griechischen Seeleute werden ab 1. Januar 1978 um 7% erhöht.

Am 21. und 22. November wurden die Flüge der Japan Airlines vom Flughafen Tokio durch einen Streik des Kabinenpersonals der Co-piloten und der Flugingenieure stark beeinträchtigt. Die zwei beteiligten Gewerkschaften fordern höhere Jahresend-Prämien. Anfang Dezember 1977 fand ein weiterer 48-Stunden-Streik in Unterstützung auf Forderungen auf bessere und sichere Arbeitsbedingungen statt.

In Tokio und Osaka führten japanische Eisenbahner am 24. November und 4. Dezember Blitzstreiks gegen die Pläne der Regierung zur Erhöhung der Krankenkassenbeiträge und Eisenbahnfahrpreise durch.

Spanien: Ein für den 25. November angekündigter 24-stündiger Streik von 11.000 Arbeitnehmern in der spanischen Zivilluftfahrt wurde abgesagt, nachdem die Regierung gedroht hatte, Angehörige der Streitkräfte einzusetzen, um den Flugbetrieb aufrechtzuerhalten. Die Gewerkschaften fordern Erhöhungen der Löhne zwischen mindestens 28 und 35% als Abgeltung für den Anstieg der Lebenshaltungskosten (die Anstiegsrate beträgt gegenwärtig etwa 30%).

PERSONALIEN

ITF-Präsident Fritz Prechtl ist als Nachfolger des verstorbenen Abgeordneten Troll zum Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des österreichischen Nationalrates gewählt worden. Wir gratulieren.

G.J.H. Alink, Präsident der Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft (NVV) vom 1961 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1973, ist am 29. November im Alter von 67 Jahren gestorben. Er war elf Jahre lang Mitglied des ITF-Vorstandes.

Knud Ellegaard, Vizevorsitzender der Dänischen Transportarbeitergewerkschaft (SiD), feierte am 28. Dezember 1977 seinen 60. Geburtstag. Er ist seit über 30 Jahren in der dänischen Gewerkschaftsbewegung aktiv.

Hans Ericson, Vorsitzender der Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft und Mitglied des ITF-Vorstandes, feiert am 18. Januar 1978 seinen 50. Geburtstag. Wir gratulieren.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

- ITF-Vorstand - London, 13. und 14. März 1978
Fair-Practices-Ausschuß - London, 15. und 16. März 1978

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

SCHLUSSFOLGERUNGEN DES SEMINARS FÜR OST-, ZENTRAL- UND SÜDAFRIKANISCHE TRANSPORTARBEITER -- NAIROBI, 28. November - 2. Dezember 1977

1. Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen

Die Gewerkschaften können von den bestehenden Einrichtungen zur Regelung der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen nur wirksam Gebrauch machen, wenn sie organisatorisch stark und unabhängig sind und diese Einrichtungen gründlich kennen. Die Gewerkschaften können einen wichtigen Beitrag zur Verwirklichung dieses Zieles leisten, indem sie ihre Mitglieder über die genannten Einrichtungen gründlich aufklären. Es ist wichtig, daß gewerkschaftliche Forschungs- und Informationsabteilungen gebildet werden, um Forderungen an die Arbeitgeber ordnungsgemäß vorzubereiten und zu begründen. Der Austausch von Informationen über bestehende Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Einrichtungen und einschlägige Probleme ist zu fördern.

Im Falle bestimmter Länder, wie z.B. Zimbabwe und Südafrika, sind politische Unabhängigkeit und uneingeschränkte Menschenrechte als unerläßliche Voraussetzung eines jeden echten Fortschritts auf dem Gebiete der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen zu betrachten. Dennoch können die afrikanischen Gewerkschaften beschränkte Erfolge erzielen, indem sie von allen ihnen gebotenen Gelegenheiten voll Gebrauch machen.

2. Berufliche Sicherheit und Gesundheit

In einigen Ländern besteht ein großer Mangel an Informationen hierüber, und es ist oft recht schwierig, die Erfüllung bestehender gesetzlicher Bestimmungen durchzusetzen. Die Gewerkschaften sollten bei der Formulierung gesetzlicher Bestimmungen über Aspekte der beruflichen Sicherheit und Gesundheit hinzugezogen und beraten werden. Sowohl auf nationaler als auch auf lokaler Ebene sollten Sicherheitsausschüsse gebildet werden, auf denen die Arbeitnehmer rechtmäßig vertreten sind. Ein intensiver Informationsaustausch über die Probleme der Sicherheit und Gesundheit und die Lösung dieser Probleme wäre äußerst nützlich. Die Mitglieder der Gewerkschaften und/oder die für die berufliche Ausbildung zuständigen Personenkreise sollten Gesundheits- und Sicherheitsprobleme gründlicher diskutieren.

Es wäre äußerst nützlich, wenn ein spezifisch der Frage der beruflichen Sicherheit und Gesundheit gewidmetes ITF-Seminar einberufen würde, vor allem wenn sich an einem solchen Seminar gewerkschaftliche Experten beteiligen könnten.

3. Staatliche Lohn- und Einkommenspolitik

Es ist zu bezweifeln, ob eine wirksame staatliche Lohn- und Einkommenspolitik ohne starke Gewerkschaften erzielt werden kann. Die Lücke zwischen Spitzenverdienern und den niedrigeren Lohngruppen ist durch eine allgemeine Hebung des Lebensstandards zu reduzieren. In vielen afrikanischen Ländern steht die Lohn- und Gehaltsstruktur noch immer zu sehr unter dem Einfluß ihrer kolonialen Vergangenheit.

4. Multinationale Unternehmen

Die Tätigkeit multinationaler Unternehmen in afrikanischen Ländern, ohne daß die Regierungen dieser Länder eine wirksame Kontrolle über diese Betätigung ausüben, könnte sich auf lange Sicht schädlich auf die Volkswirtschaft, die Beschäftigungsbedingungen und gewerkschaftlichen Rechte der Arbeitnehmer und die wirtschaftliche und politische Unabhängigkeit afrikanischer Staaten auswirken. Die Gewerkschaften sollten daher den Erlaß neuer Gesetze oder die wirksame Anwendung bestehender gesetzlicher Kontrollen beantragen, damit die Tätigkeit multinationaler Unternehmen ordnungsgemäßer Überwachung untersteht und sichergestellt wird, daß diese Unternehmen auch ihren Teil der Steuern zahlen und die Entwicklungsländer oder deren Arbeitnehmer nicht ausbeuten können. Die Hauptaufgabe der multinationalen Betätigung in Afrika sollte in der Förderung nationaler staatlicher Entwicklungsprogramme bestehen.

Der internationale Meinungs-austausch zwischen Gewerkschaften kann hierbei eine wichtige Rolle spielen. Ferner ist es notwendig, internationale Richtlinien über multinationale Tätigkeiten festzulegen. Sowohl in bezug auf Verhandlungen sowie auf politischen Einfluß ist eine größere Solidarität und Stärkung der Gewerkschaften anzustreben.

5. Kollektivverhandlungen

Es ist notwendig, Verhandlungsforderungen gründlicher vorzubereiten und mit den Mitgliedern vor und während den Verhandlungen regelmäßig Rücksprache zu halten. In diesem Zusammenhange ergeben sich aus dem Analphabetentum, dem mangelnden gewerkschaftlichen Interesse und dem unzulänglichen Verständnis der Gesellschaftsrolle im Falle vieler Arbeitnehmer außerordentliche Schwierigkeiten für die Gewerkschaften. Informations- und Bildungsarbeit sind somit eine unentbehrliche Aufgabe der Gewerkschaften. Die Verhandlungsposition der Gewerkschaften wird ferner durch das Bestehen zu vieler kleiner Gewerkschaften im gleichen Sektor sowie durch die Tatsache beeinträchtigt, daß in einigen Ländern die Ansicht vorherrscht, die Gewerkschaften sollten nur über eine beschränkte Anzahl von Fragen verhandeln.

Es ist unrichtig zu behaupten, daß Lohnerhöhungen der Hauptgrund für die Inflation sind. Im Gegenteil: die Hauptursache der weltweiten Inflation ist die Erhöhung der Ölpreise und der scharfe Anstieg der Nahrungsmittelpreise, der im letzteren Falle jedoch mehr oder weniger dem Zufall zuzuschreiben ist.

Die Regierungen sollten nicht vergessen, daß die afrikanischen Gewerkschaften als gleichwertige Partner mit den politischen Parteien am Kampf um nationale Unabhängigkeit beteiligt waren. Nachdem nunmehr im größten Teil Afrikas die staatliche Unabhängigkeit zur Realität geworden ist, sollten die Gewerkschaften und politische Parteien weiterhin eng zusammenarbeiten, um eine schnelle wirtschaftliche Entwicklung sicherzustellen.

BEI REDAKTIONSSCHLUSS

DEUTSCHLAND

Neuer Manteltarifvertrag für die Hochseefischerei

Die Manteltarifverhandlungen in der Hochseefischerei sind am 11. November 1977 abgeschlossen worden. Reeder und Gewerkschaft ÖTV einigten sich darauf, die Arbeitszeit während der Reise vom und zum Fangplatz bis 1981 stufenweise auf vierzig Stunden wöchentlich zu verkürzen. Für die Arbeitszeit beim Fang wurden ebenfalls Verbesserungen erzielt. Vom nächsten Jahr an gibt es auf Frischfischschiffen einen zusätzlichen Urlaub von rund 21 Tagen und auf Fangfabrikschiffen von rund 14 Tagen jährlich.