



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

März 1978

INHALT

Seite

Neues aus der ITF

IMCO deklariert Welt-Schiffahrtstag	32
Asiatische Hafentarbeiter diskutieren Beschäftigungssicherheit und technischen Wandel	32
Binnenverkehrsgewerkschaften diskutieren Rhein-Main-Donau-Kanal	32
ITF appelliert andauernde Unterstützung der Hafentarbeiter von Antigua	33
Deutschland: ITF-Studie über Arbeitsbedingungen weiblicher Arbeitnehmer bei der Eisenbahn	33
IBFG unterbreitet IAO offizielle Beschwerde gegen tunesische Regierung	34

Transport und Verkehr

UNCTAD-Arbeitsgruppe untersucht wirtschaftliche Auswirkungen offener Schiffsregister	34
Neue Maßnahmen gegen Verunreinigung des Mittelmeeres	35
Großbritannien: Gewerkschaftsfunktionär beantragt bessere Überwachung der Gesundheit und Sicherheit von Seeleuten	35
Gewerkschaft lehnt Pläne zur Einführung des Einmannbetriebes bei den luxemburgischen Eisenbahnen ab	36
Norwegen: Seeleutefunktionär lehnt Beschäftigung billiger Besatzungen ab	37
Schweden: Parlament erörtert neue Vorschriften über die Sicherheit an Bord von Schiffen	37

Gewerkschaften

Australien: Seeleutegewerkschaften verweigern Besatzung für neues Massengüterschiff	37
Norwegen: Eisenbahner treten Gewerkschaft der Staatsbediensteten bei	38
Portugal: Hafentarbeiter zur Unterstützung ihrer Berufskollegen in den Azoren aufgefordert	38
USA: Oberster Gerichtshof bestätigt Mißachtungsurteil gegen J.P. Stevens	39
Schlafwagenpersonal tritt BRAC bei	39
Piloten fordern Annahme eines Gesetzes gegen Terrorismus	40

Aus der Welt der Arbeit

Australien: Neue Urlaubsregelung für Schiffsoffiziere mit langer Dienstzeit	40
Teuerungszulage für australische Hafentarbeiter	41
Großbritannien: Erhöhter Mindestlohn für Hafentarbeiter	41
Kanada: Kollektivvertrag für den Eisenbahnsektor	41
Luxemburg: Kollektivvertrag für Privatbusfahrer	42
Kollektivvertrag für niederländische Hafentarbeiter	42
USA: Eisenbahner beantragen Tarifschlichtung	43
ITF-KAMPAGNE GEGEN SCHATTENFLAGGEN	43
<u>Kurznachrichten</u>	44
<u>Personalien</u>	45
<u>Anhang 1:</u> Die Seeleute auf Ebene der IMCO	
<u>Anhang 2:</u> Presseerklärung über Verkehrspolitik und den Rhein-Main-Donau-Kanal	

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES

IMCO deklariert Welt-Schiffahrtstag

Zur Erinnerung an das Inkrafttreten des IMCO-Übereinkommens vom Jahre 1958 hat die IMCO den 17. März zum Welt-Schiffahrtstag erklärt. Die IMCO-Mitgliedsstaaten und andere interessierte Personenkreise wurden ersucht, die Aufmerksamkeit der allgemeinen Öffentlichkeit auf die wichtigsten Aspekte der Tätigkeit der IMCO zu lenken. Ferner wurde den Mitgliedsstaaten nahegelegt, anlässlich dieses Jubiläums geeignete Programme zu organisieren.

Das ITF-Sekretariat teilt die allgemeinen Ziele und Wünsche der IMCO und hat einen Artikel geschrieben, der in seiner führenden internationalen Schiffahrtszeitschrift (Lloyds List) erschienen ist (sh. Anhang 1).

Die ITF hat die ihr angeschlossenen Seeleutegewerkschaften verständigt und ersucht, sich auf nationaler Ebene an den anlässlich des Jubiläums der Gründung der IMCO geplanten Programmen zu beteiligen.

ASIEN

Asiatische Hafentarbeiter diskutieren Beschäftigungssicherheit und technischen Wandel

Vom 6. bis 10. Dezember 1978 fand in Manila eine asiatische Regionalkonferenz für Hafentarbeiter statt, an der Hafentarbeitervertreter aus Australien, Indien, Malaysia, Neuseeland, Pakistan, den Philippinen, Singapur, Südkorea und Thailand teilnahmen. Den Vorsitz führte Kollege Donald U'ren, ITF-Regionalvertreter für Asien.

Auf der Tagesordnung standen u.a. folgende Punkte: Beschäftigungssicherheit; Auswirkungen des technischen Wandels; Sicherheit und Gesundheit (einschließlich der bevorstehenden Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32); organisatorische Probleme; Kampagne gegen Schattenflaggen und allgemeine ITF-Solidarität.

EUROPA

Binnenverkehrsgewerkschaften diskutieren Rhein-Main-Donau-Kanal

Am 1. und 2. März fand in Nürnberg ein Treffen von Vertretern der drei Binnenverkehrssektionen statt. Diskussionsgegenstand war der Rhein-Main-Donau-Kanal. Anhand des Kanals entwickelte sich eine verkehrspolitische Diskussion, die in einer einstimmig verabschiedeten Erklärung aller Teilnehmer mündete. Kernpunkt dieser Erklärung ist die Forderung nach einem koordinierten verkehrspolitischen Vorgehen

auf nationaler und internationaler Ebene, wobei die Sozialbedingungen der Arbeitnehmer in der Transportwirtschaft unter keinen Umständen leiden sollten. Bezüglich des Rhein-Main-Donau-Kanals wurden eine Einschränkung der Schifffahrtswirtschaft auf dem Rhein und ein internationales Sozialabkommen für die zukünftige Schifffahrtsstraße Rhein-Donau gefordert.

Die am Ende der Sitzung angenommene Presseerklärung befindet sich im Anhang 2 zu dieser Nummer der ITF-Nachrichten.

ANTIGUA

=====

ITF appelliert auf andauernde Unterstützung der Hafenarbeiter von Antigua

Nachdem die Arbeitergewerkschaft von Antigua (AWU), die sich in einem ernststen Arbeitskonflikt mit den Hafenarbeitgebern* befindet, erneut an das ITF-Sekretariat herangetreten war, hat die ITF die ihr angeschlossenen Hafenarbeitergewerkschaften in einem Rundschreiben auf die schwierige Situation der Hafenarbeiter von Antigua verwiesen und sie ersucht, konkrete solidarische Unterstützungsmaßnahmen zu ergreifen. U.a. wird vorgeschlagen, daß sich die Mitgliedsverbände weigern sollten, Schiffe mit Bestimmungsort Antigua abzufertigen, es sei denn, daß die AWU ihnen mitteilt, daß diese Schiffe im Hafen von St. John von registrierten Hafenarbeitern und Mitgliedern der AWU entladen werden werden.

DEUTSCHLAND

=====

ITF-Studie über Arbeitsbedingungen weiblicher Arbeitnehmer bei der Eisenbahn

Die ITF wird in Kürze mit der Erstellung einer Schlüsselstudie über Arbeitsbedingungen weiblicher Arbeitnehmer bei den Eisenbahnen beginnen. Auf kürzlichen Gesprächen mit Kolleginnen der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) einigte man sich darauf, daß der Fragebogen, der für die "Studie über die menschlichen Auswirkungen des technologischen Wandels im Eisenbahnwesen" verwendet wurde, auch für die Studie über Frauenarbeit Verwendung finden sollte. Zusätzlich wurde jedoch empfohlen, einige Fragen zu erstellen, die sich spezifisch auf die Situation der Frau in einer mehr oder weniger männlichen Arbeitswelt beziehen. Im Laufe weiterer Gespräche in Nürnberg wurde eine detaillierte, funktions- und computergerechte Aufgliederung der weiblichen Arbeitnehmer im geplanten Untersuchungsbereich vorgenommen. Die grundsätzliche Aufteilung ist zwischen weiblichem Personal im Betriebs- und Verwaltungsdienst.

*sh. ITF-Nachrichten Nr. 11/1977, Seite 105 und Nr. 1/1978, Seite 2

TUNESIEN

=====

IBFG unterbreitet IAO offizielle Beschwerde gegen tunesische Regierung

Vom 19. bis 21. Februar besuchte eine gewerkschaftliche Spitzendelegation unter der Führung des IBFG-Generalsekretärs Otto Kersten Tunesien, um die Freisetzung des Kollegen Habib Achour, Generalsekretär der Arbeitergewerkschaft von Tunesien (UGTT), und anderer verhafteter Gewerkschafter, darunter auch Abderrazak Ayoub, Stellvertretender Generalsekretär der Tunesischen Eisenbahnergewerkschaft und Mitglied des ITF-Vorstandes, zu bewirken. Die Delegation wurde vom Premierminister Hedi Nourira empfangen. Er erklärte, daß die in Haft befindlichen Gewerkschafter in einem der Öffentlichkeit zugänglichen Prozeß vor Gericht gebracht würden und daß der IBFG eingeladen werden würde, Rechtssachverständige als Beobachter zu entsenden. Ferner wurde es der Delegation gestattet, den Kollegen Achour im Gefängnis zu besuchen. Er befindet sich bei guter Gesundheit und erklärte, daß er vor Gericht gehen wolle, um zu beweisen, daß die gegen die UGTT wegen politischer Verschwörung vorgebrachten Beschuldigungen unbegründet seien.

Der IBFG ist über die Verschlechterung der Lage in Tunesien äußerst besorgt und hat der IAO eine formelle Beschwerde unterbreitet, in der die tunesische Regierung der Verletzung des IAO-Übereinkommens Nr. 87 über Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes beschuldigt wird. Der IBFG ist der Ansicht, daß der Einsatz von Polizei und Truppen am 26. Januar ein ungerechtfertigter Angriff auf die Selbständigkeit und Unabhängigkeit der Gewerkschaften und ihrer demokratisch gewählten Funktionäre war. Er stützt seine Beschwerde auf die Tatsache, daß die Polizei am Tage des Generalstreiks in das Hauptbüro der UGTT eingedrungen ist und UGTT-Funktionäre sowie Personalmitglieder verhaftet hat. Die Personalmitglieder wurden nach einem Verhör freigesetzt, aber über 100 Gewerkschaftsfunktionäre (darunter 11 Mitglieder des UGTT-Vorstandes und die Sekretäre der für Transport und Eisenbahnen zuständigen Abteilungen des UGTT) befinden sich angeblich noch immer in Haft. Den Inhaftierten wurde bis jetzt eine jede Rechtsberatung verweigert und ihren Familienangehörigen wurde es gleichfalls nicht gestattet, sie im Gefängnis zu besuchen. Sie sind bis jetzt auch nicht formell angeklagt worden.

TRANSPORT UND VERKEHR

INTERNATIONALES

=====

UNCTAD-Arbeitsgruppe untersucht wirtschaftliche Auswirkungen offener Schiffsregister

Im Februar 1978 nahmen Delegierte aus 33 Ländern in Genf an der Sitzung einer zwischenstaatlichen Arbeitsgruppe des Schifffahrtsausschusses der UNCTAD teil, um die wirtschaftlichen Auswirkungen der Verwendung offener Schiffsregister (d.h. die Registrierung von Schiffen unter Schattenflaggen) zu untersuchen.

Nach Diskussion eines vom UNCTAD-Sekretariat erstellten ausführlichen Berichtes nahm die Arbeitsgruppe eine EntschlieÙung an, in der erklärt wird, daÙ die Ausdehnung der unter offenen Schiffsregistern registrierten Flotten den Ausbau und die Wettbewerbsfähigkeit der Flotten jener Länder beeinträchtigt, die keine Vergünstigungen der gleichen Art anbieten wie Schattenflaggen. Ferner wurde die UNCTAD ersucht, verschiedene weitere Aspekte gründlich zu untersuchen, darunter die Frage der wirtschaftlichen Elemente des echten Zusammenhanges zwischen Schiff und Registrierungsland.

Die Arbeitsgruppe beschloÙ ferner zu untersuchen, auf welchen Strecken Schattenflaggenschiffe vorwiegend zum Einsatz gelangen und, im Einvernehmen mit der IAO, statistische Daten über vergleichbare Personalkosten einzuholen.

Brian Laughton v.d. ITF-Sondersektion für Seeleute nahm an der obigen Sitzung als Beobachter teil.

EUROPA

=====

Neue MaÙnahmen gegen Verunreinigung des Mittelmeeres

Die für den Mittelmeerraum geltenden internationalen Abkommen gegen die Verunreinigung der Meere sind vorigen Monat in Kraft getreten, nachdem sie von der erforderlichen Anzahl von Ländern ratifiziert wurden. Die Ratifizierungslander (Jugoslawien, Libanon, Malta, Monaco, Spanien und Tunesien) haben beschlossen: a) das AusstoÙen bestimmter gefährlicher Substanzen (darunter Quecksilber, Kadmium, DDT und Rohöl) durch Schiffe oder Flugzeuge in das Mittelmeer zu verbieten; b) das AusstoÙen oder Ablagern weiterer weniger giftiger Substanzen (z.B. Blei, Zink, Kupfer, Kobalt, Silber, Zyanid usw.) einer strikten Kontrolle zu unterstellen und c) bei der Beseitigung groÙerer Ablagerungen von Rohöl miteinander zusammenzuarbeiten. Da einzelne Staaten selbst Verantwortung für die Überwachung der Erfüllung des Abkommens übernommen haben, wurde kein offizielles Kontrollorgan gebildet.

Voraussichtlich werden mehrere andere Mittelmeerländer, vor allem Frankreich, die genannten Abkommen im Laufe der nächsten Wochen ratifizieren.

GROSSBRITANNIEN

=====

Gewerkschaftsfunktionar beantragt bessere Überwachung der Gesundheit und Sicherheit von Seeleuten

Eric Nevin, Generalsekretär der uns angeschlossenen Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt, hat in der Verbandszeitschrift "The Telegraph" seinem Bedauern darüber Ausdruck gegeben, daÙ nicht genug getan wird, um die beachtlichen Risiken zu reduzieren, denen die Seeleute im Laufe ihrer beruflichen Tätigkeit ausgesetzt sind. Die für die an Land beschäftigten Arbeiter

geltenden Arbeitsschutzvorschriften treffen auf Seeleute außerhalb des Hafens nicht zu, und die einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes werden bis auf weiteres auch nicht zutreffen, das dieses Gesetz gegenwärtig revidiert wird, und der neue Text höchstwahrscheinlich nicht in der laufenden Parlamentsperiode zur Behandlung gelangen wird.

Kürzlich veröffentlichte statistische Daten zeigen eine alarmierende Unfallrate für die Schifffahrt (die Ziffer für tödliche Unfälle im Jahre 1975 war höher als in irgendeinem anderen Beschäftigungszweig, und im Falle nicht-tödlicher Unfälle wird die Ziffer im Jahre 1976 nur durch den Bergbau übertroffen). Aus diesem Grunde argumentiert Kollege Nevin, daß ganz offensichtlich gesetzliche Maßnahmen zur Kontrolle der Sicherheit getroffen werden müssen. Er empfiehlt die Bildung einer besonderen Instanz, deren Verantwortung es sein sollte, die Erfüllung der für die Schifffahrt geltenden Sicherheitsvorschriften zu erzwingen. Ferner schlägt er vor, daß die Arbeit der zuständigen paritätischen Ausschüsse für Unfallverhütung und Schiffssicherheit überprüft werden sollte.

Nevin verweist weiterhin auf die Tatsache, daß die Gesundheitsrisiken der Seeleute ebenfalls beachtlich sind. Die Selbstmordziffer und der Alkoholismus sind untragbar hoch, und es wird vermutet, daß viele Seeleute (oft mehrere Jahre nach Beendigung ihrer Beschäftigung auf See) den Folgen des berufsbedingten Kontaktes mit gefährlichen Chemikalien im Laufe ihrer ehemaligen Tätigkeit erliegen. Auch Herz- und Nierenleiden treten immer häufiger unter Seelcuten auf. Kollege Nevin schlägt die Bildung einer Gesundheitsbehörde für die Handelsschifffahrt vor, die alle verfügbaren Informationen über gesundheitliche Aspekte auswerten und die Seeleute und Reeder in Gesundheitsfragen beraten sollte.

LUXEMBURG

=====

Gewerkschaft lehnt Pläne zur Einführung des Einmannbetriebes bei den luxemburgischen Eisenbahnen ab

Die für Lokführer und Zugpersonal zuständigen Abteilungen der uns angeschlossenen Luxemburgischen Eisenbahner- und Transportarbeiterföderation haben verlautbart, daß sie sich der Änderung einer am 23. Juni 1952 erlassenen Verordnung widersetzen werden. Ziel dieser Änderung ist es, auf bestimmten Zügen des gesamten luxemburgischen Schienennetzes die Beschäftigung eines zweiten Mannes auf der Lokomotive abzuschaffen. Unser Mitgliedsverband bezeichnet diesen Plan als "Rationalisierung um jeden Preis" und verweist auf die Gefahren, die sich aus einer einseitigen Einführung des Einmannbetriebes ergeben. Er besteht ferner auf Einführung des automatischen Blocksystems sowie des Bahnfunks und, als elementarste Sicherheitsmaßnahme, der Absicherung aller Hauptsignale, insbesondere auch der Ausfahrtssignale. Die Sektionen Lok- und Zugpersonal stellt somit fest, daß sienicht die obengenannte Überstürzte und gefährliche Neuerung -- also die Einführung des Einmannbetriebes -- gewähren wird, solange der Begleitmann nicht durch eine erwiesenermaßen sichere und bessere technische Lösung ersetzt werden kann.

NORWEGEN

=====

Seeleutefunktionär lehnt Beschäftigung billiger Besatzungen ab

Henrik Aasarød, Vorsitzender der Norwegischen Seeleutegewerkschaft und Mitglied des ITF-Vorstandes, hat in einem Schreiben an das norwegische Handelsministerium zu den Schlußfolgerungen einer Arbeitsgruppe Stellung genommen, deren Aufgabe es war, Vorschläge zur Verbesserung der Lage der norwegischen Schifffahrt zu machen. In seiner Stellungnahme erklärt Kollege Aasarød, daß seine Gewerkschaft sich mit aller Energie allen Versuchen der norwegischen Reeder widersetzen wird, ihnen gegenwärtigen finanziellen Schwierigkeiten durch das Ausflaggen ihrer Schiffe und die Beschäftigung ausländischer Seeleute bei Zahlung unterdurchschnittlicher Heuern abzuhelpfen.

SCHWEDEN

=====

Parlament erörtert neue Vorschriften über Sicherheit an Bord von Schiffen

Das schwedische Parlament erörtert gegenwärtig neue gesetzliche Vorschriften über die Sicherheit an Bord von Schiffen. Die genannten Vorschriften werden voraussichtlich im Sommer dieses Jahres erlassen werden. Sie sehen u.a. die Ernennung eines Sicherheitsbeamten vor, der berechtigt sein wird, an Bord von Schiffen, auf denen fünf oder mehr Seeleute beschäftigt werden, die Einstellung einer "gefährlichen Arbeit" anzuordnen. Der Kapitän des Schiffes ist unter bestimmten Umständen berechtigt, eine solche Anordnung des Sicherheitsbeamten rückgängig zu machen. Den Reedern wird es gestattet sein, einen Sicherheitsbeamten für mehrere Schiffe zu ernennen (dies gilt vor allem für Reedereien mit einer Zahl kleinerer Schiffe und für bestimmte Fahrschiff-Reedereien).

Außerdem müssen auf allen Schiffen mit 16 oder mehr Besatzungsmitgliedern Sicherheitsausschüsse gebildet werden, falls die Besatzung dies beantragt. Mit diesen Ausschüssen ist auch bei Einführung neuer Ausrüstungen sowie bei einer Änderung der Arbeitsmethoden Rücksprache zu halten. Sie haben ferner die Aufgabe, die Instandhaltung von Ausrüstungen zu kontrollieren.

GEWERKSCHAFTEN

AUSTRALIEN

=====

Seeleutegewerkschaften verweigern Besatzung für neues Massengüterschiff

Die australischen Gewerkschaften der Seeleute weigern sich, eine Besatzung für das vor kurzem in Japan fertiggestellte Massengüterschiff LAKE EYRE (15.800 Tonnen) der Australian National Line (ANL) bereitzustellen. Die ANL hat insgesamt vier solche Schiffe in Auftrag gegeben.

Die Gewerkschaften hatten bereits im Jahre 1975 beschlossen, keine Besatzungen für ANL-Schiffe zu stellen, die im Ausland gebaut worden sind, wenn sie hätten in Australien hergestellt werden können.

NORWEGEN

=====

Eisenbahner treten Gewerkschaft der Staatsbediensteten bei

Im Februar fand in Oslo ein außerordentlicher Kongreß der Norwegischen Eisenbahnergewerkschaft statt, um den Mitgliedern Gelegenheit zu geben, darüber zu entscheiden, ob die Gewerkschaft weiterhin eine selbständige Organisation bleiben oder Teil einer künftigen Großgewerkschaft der Staatsbediensteten bilden sollte. Die Delegierten stimmten mit überwältigender Mehrheit für die letztere Alternative.

Alle dem Norwegischen Gewerkschaftsbund (LO) angehörenden Gewerkschaften der im öffentlichen Sektor beschäftigten Arbeitnehmer werden berechtigt sein, der geplanten Großgewerkschaft beizutreten. Innerhalb dieser wird es getrennte Abteilungen für die Beschäftigten der einzelnen Sektoren (Eisenbahn, Post, Gesundheitsdienste usw.) geben.

Der Präsident der Eisenbahnergewerkschaft, Sverre Kortvedt, begrüßt den Beschluß des außerordentlichen Kongresses, weil er der Ansicht ist, daß es im Interesse der Staatsbediensteten liegt, bei ihren Verhandlungen mit den Arbeitgebern eine vereinte Front zu bilden, da die Arbeitgeber bereits über zentrale Verhandlungseinrichtungen verfügen.

Es wird noch einige Zeit dauern, bis die Ansichten der übrigen Gewerkschaften der öffentlichen Dienste zu der geplanten Bildung einer Großgewerkschaft vorliegen.

PORTUGAL

=====

Hafenarbeiter zur Unterstützung ihrer Berufskollegen in den Azoren aufgefordert

Die Portugiesische Hafenarbeiterföderation hat ihre Mitgliedsorganisationen mit Nachdruck aufgefordert, den Hafenarbeitern der Azoren ihre größtmögliche Unterstützung zuteil werden zu lassen. Dieser Aufruf erfolgte, nachdem Kollege Alexandre Gonçalves, ein Spitzenfunktionär der Föderation, die Azoren besucht hatte, um sich mit den Arbeitsbedingungen in den einzelnen Häfen vertraut zu machen. Er stellte fest, daß die meisten Hafenarbeiter der Azoren keinem festen Kollektivvertrag unterstehen; bestenfalls sind die allerwichtigsten Arbeitsbedingungen auf ein paar zusammengehefteten Seiten angeführt, meist aber handelt es sich um mündliche Vereinbarungen über bestimmte Mindestnormen.

Aufgrund dessen sind die Löhne der Hafendarbeiter sehr niedrig, so daß viele von ihnen eine Nebenbeschäftigung ausüben müssen, um ein halbwegs menschenwürdiges Leben führen zu können. Es kommt sogar vor, daß Arbeiter ihrerseits für ihre Beschäftigung zahlen; auf der Insel Graciosa z.B. müssen Hafendarbeiter einen Teil ihres Verdienstes an den Schiffseigentümer abgeben. Bestimmte Arbeiten (z.B. das Festmachen des Schiffes am Kai) werden manchmal überhaupt nicht bezahlt - statt dessen erhält das Festmachpersonal von den Hafendararbeitern einen Anteil an deren Verdienst. In einigen Häfen wird für Hafendarbeit am Kai nur 50% des Lohnsatzes für Hafendarbeit an Bord gezahlt.

Viele Arbeiten werden von unregistrierten Hafendararbeitern verrichtet, und nicht selten drohen die Arbeitgeber, gewerkschaftlich organisierte Arbeiter mit Leuten zu ersetzen, die keiner Gewerkschaft angehören.

USA

===

Oberster Gerichtshof bestätigt Mißachtungsurteil gegen J.P. Stevens

Der Oberste Gerichtshof der USA hat sich geweigert, es dem multinationalen Unternehmen J.P. Stevens* zu erlauben, gegen eine gerichtliche Verfügung Berufung einzulegen, die im August vorigen Jahres erlassen wurde, nachdem sich das genannte Unternehmen wiederholt geweigert hatte, vorherige gerichtliche Anordnungen zu befolgen. Höchstwahrscheinlich wird der Oberste Gerichtshof nunmehr sehr bald eine weitere Anordnung erlassen, um die Befolgung dieser früheren gerichtlichen Entscheidungen zu erzwingen.

Faktisch bedeutet dies, daß Funktionäre der amerikanischen Gewerkschaft der Bekleidungs- und Textilarbeiter nunmehr berechtigt sind, eine Organisierungskampagne in allen 65 Werken des Unternehmens in Nord- und Südkarolina durchzuführen. Arbeitnehmer, die wegen ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit entlassen wurden, sind ohne Lohnverlust wieder anzustellen und das Management-Personal der einzelnen Firmen ist über die Rechte von Gewerkschaftsvertretern aufzuklären. Ferner ist die Gewerkschaft berechtigt, anwesend zu sein und Einspruch zu erheben, wenn Vertreter der Geschäftsleitung zu Arbeitnehmern über Aspekte der gewerkschaftlichen Vertretung sprechen.

Das Unternehmen kann wegen einer jeden Verletzung des Mißachtungsurteils zu einer Geldstrafe in Höhe von \$100.000 verurteilt werden, plus weitere \$5.000 pro Tag, falls die Verletzung andauert.

*sh. auch ITF-Nachrichten Nr. 1/1978, Seite 6

Schlafwagenpersonal tritt BRAC bei

Ende Februar erklärte sich die amerikanische Gewerkschaft des Schlafwagenpersonals zu einer Verschmelzung mit der uns angeschlossenen Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks (BRAC) bereit. Damit hat die BRAC weitere 1.000 Mitglieder gewonnen. Die Aufnahme des Schlafwagenpersonals ist vom Vorstand der BRAC bereits gutgeheißen worden.

Piloten fordern Annahme eines Gesetzes gegen Terrorismus

Die Amerikanische Vereinigung der Luftlinienpiloten (ALPA) hat den amerikanischen Kongreß aufgefordert, das ihm vorliegende Gesetz gegen den Terrorismus gutzuheißen, um zu beweisen, daß die Regierung der USA fest entschlossen ist, der Luftpiraterie ein Ende zu bereiten. Das Gesetz sieht die Bildung eines 'Rates zur Bekämpfung des Terrorismus' vor. Dieser Rat soll dem Sicherheitsberater des USA-Präsidenten unterstehen. Ferner sollen vom Außenministerium und vom Justizministerium Einrichtungen zur Bekämpfung des Terrorismus gebildet werden. Das Gesetz würde den Präsidenten verpflichten, dem Kongreß eine Liste der Länder zu unterbreiten, die Terroristen Vorschub leisten oder Obdach bieten, sowie eine Liste 'gefährlicher' ausländischer Flughäfen (gemeint sind Flughäfen mit einer unzulänglichen Sicherheitskontrolle). Der Kongreß würde den Präsidenten dann beauftragen, Sanktionen (in der Form eines Flugverbotes von und nach den USA) gegen schuldige Staaten anzuordnen. Ob es sich dabei um eine totale Isolierung dieser Staaten handelt oder ob Ausnahmen von einem solchen Flugverbot möglich sein sollten, steht noch nicht fest.

Die Pilotengewerkschaft stellt mit Genugtuung fest, daß der Terrorismus in der genannten Gesetzesvorlage als ein 'internationales Verbrechen' bezeichnet wird. ALPA-Präsident John O'Donnell begrüßt ferner die Tatsache, daß die bestehenden Sicherheitsvorschriften künftig auch für Charterfluggesellschaften gelten und daß striktere Sicherheitskriterien im Zusammenhang mit der Beförderung von Kammaterial auf dem Luftwege festgelegt werden sollen.

AUS DER WELT DER ARBEIT

AUSTRALIEN

=====

Neue Kollektivverhandlungen für Schiffsoffiziere mit langer Dienstzeit

Die der ITF angeschlossene Merchant Service Guild of Australia hat vor kurzem mit den zuständigen Reedern eine neue Regelung des Urlaubsanspruches für Schiffsoffiziere mit langer Dienstzeit vereinbart, gemäß der Kapitäne und Deckoffiziere nach 15 ununterbrochenen Dienstjahren in der australischen Handelsmarine Anspruch auf 13 Wochen bezahlten Urlaub pro Jahr haben (bisher hing der Betrag des Urlaubsanspruches von der Dauer der Beschäftigung bei der gleichen Reederei ab).

Unser Mitgliedsverband hofft, daß diese Vereinbarung auch auf die im Offshore-Sektor (Petroleum und Erdgas) beschäftigten Arbeitnehmer sowie auf Schiffslotsen ausgedehnt werden kann.

Teuerungszulage für Hafenarbeiter

Ab 6. März ist für die überwiegende Mehrzahl der australischen Hafenarbeiter eine Teuerungszulage in Höhe von \$2,60 pro Woche zahlbar; somit erhöht sich der Höchstlohn eines Hafenarbeiters (Stauarbeiter) auf \$199,80. Gabelstaplerfahrer erhalten künftig \$193,20.

GROSSBRITANNIEN

=====

Landesweiter Mindestlohn für Hafenarbeiter erhöht

Der garantierte tägliche Mindestlohn für britische Hafenarbeiter sowie der Mindesturlaubsanspruch sind gemäß einer im Rahmen der paritätischen Landesbehörde für die Hafenwirtschaft getroffenen Vereinbarung um 10% erhöht worden. Außerdem wurde der bei bescheinigter Krankheit zu zahlende Betrag auf £20 pro Woche (£4 pro Tag) erhöht. Dieser Betrag wird zusätzlich zu dem im Rahmen der staatlichen Sozialversicherung zahlbaren Krankengeld gezahlt.

KANADA

=====

Kollektivvertrag im Eisenbahnsektor

Vorigen Monat konnte für die 100.000 Eisenbahner Kanadas ein neuer ein Jahr geltender Kollektivvertrag zwischen den Vereinigten Eisenbahnergewerkschaften (ARU) und den Geschäftsleitungen der Canadian National, Canadian Pacific und elf kleineren Eisenbahnunternehmen abgefaßt werden. Aufgrund der einschränkenden Tarifpolitik der Regierung war es nur möglich, für das Jahr 1978 eine Erhöhung der Löhne um 6% durchzusetzen. Die Gewerkschaften hoffen jedoch, daß diese Einschränkungen in der nächsten Tarifrunde nicht länger gelten werden.

Der neue Vertrag sieht u.a. auch eine wesentliche Verbesserung der Beschäftigungssicherheit vor. Paritätische Ausschüsse werden künftig befugt sein, über Forderungen zu entscheiden, die bisher an Schlichtungsinstanzen verwiesen werden mußten, und die Qualifizierungszeit für Anspruch auf Zahlung einer Zulage bei Versetzung zu einem anderen Arbeitsort wurde von drei Jahren auf zwei Jahre verlegt.

Dogleich wurde die diesbezügliche Entschädigung von bisher \$300 auf \$400 angehoben. Eine weitere Entschädigung, die zahlbar ist, wenn ein Arbeitnehmer infolge des Verkaufs seines Hauses bei Versetzung zu einem anderen Arbeitsort einen finanziellen Verlust erleidet, wurde von £3.000 auf \$4.500 erhöht. Eisenbahner, die nicht versetzt werden wollen, haben nunmehr Anspruch auf Umschulung.

Das Vergeben von Aufträgen an außenstehende Firmen wird künftig nur unter stark begrenzten Umständen möglich sein. Die Gewerkschaften müssen von den diesbezüglichen Plänen der Geschäftsleitung unterrichtet werden und können gegen diese Pläne Einspruch erheben.

Weitere Verbesserungen: Erhöhung des maximalen Krankengeldes von \$147 auf \$160 pro Woche und Verbesserung des Anspruches auf Freifahrtscheine bei Canadian National.

Die Mitglieder stimmen gegenwärtig über das Verhandlungsergebnis ab. Die obige Vereinbarung wurde nach viermonatigen Verhandlungen unter Hinzuziehung eines staatlichen Schlichters getroffen. Sie gilt bis zum 31. Dezember 1978.

LUXEMBURG

=====

Kollektivvertrag für Privatbusfahrer

Die der ITF angeschlossene Luxemburgische Föderation der Eisenbahner und Transportarbeiter (FNCTTFEL) hat vor kurzem eine Reihe von Verbesserungen des Kollektivvertrages für private Autobuschauffeure durchgesetzt. Die wichtigsten Verbesserungen sind wie folgt: Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 43 Stunden ab 1. März 1978 und auf 42 Stunden ab 1. März 1979; Verbesserung des jährlichen Urlaubs auf 24 Arbeitstage im Jahre 1978 und auf 25 Tage ab 1. Januar 1979; die Monatslöhne werden während der Laufzeit des Kollektivvertrages (bis 29. Februar 1980) dem jeweiligen Indexstand angepaßt werden. Wenn ein Autobusfahrer aus berufsbedingten Gründen mehr als 8 Stunden am Tag ausserhalb seines Dienst- oder Wohnortes verbringt hat er Anspruch auf ein Verpflegungsgeld von mindestens 130 Franken. Für den gewerblichen Güterverkehr noch kein Ergebnis. Verhandlungen mit den nationalen Schlichtern dauern an. Am 24. Januar trat das nationale Schlichtungsamt zusammen, um zwischen der uns angeschlossenen FNCTTFEL und den zuständigen Arbeitgebern über einen neuen Kollektivvertrag für den gewerblichen Straßengüterverkehr zu vermitteln (der letzte Vertrag lief am 1. Juni 1977 ab). Bis jetzt haben die Arbeitgeber kein realistisches Angebot gemacht, und die Gewerkschaftsseite hat folgende Kompromißlösung vorgeschlagen: Erhöhung der Löhne um 3% ab 1. April 1978 oder eine Reduzierung der Arbeitszeit von 44 auf 42 Stunden pro Woche vom gleichen Datum an.

NIEDERLANDE

=====

Neuer Kollektivvertrag für Hafendarbeiter

Die uns angeschlossene Niederländische Transportarbeitergewerkschaft (NVV) hat Anfang März für ihre in den Häfen von Amsterdam und Rotterdam beschäftigten Mitglieder einen neuen Kollektivvertrag unterzeichnet, der folgende Verbesserungen vorsieht: Erhöhung der Löhne um 0,5% ab 1. Januar 1978 und Zahlung einer Teuerungszulage (aufgrund des Anstiegs der Lebenshaltungskosten im Jahre 1977) in Höhe von 1,3%. Ostersonntag und Pfingstmontag werden künftig als öffentliche Feiertage betrachtet. Die Bindung der Löhne an die Lebenshaltungskostenziffer dauert an, wobei jedoch für den Anstieg der Heizstoff- und Treibstoffpreise eine separate Abgeltung erfolgen wird.

USA

===

Eisenbahner beantragen Schlichtung bei Tarifverhandlungen

Sieben amerikanische Eisenbahnergewerkschaften, darunter die der ITF angeschlossene Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) und mehrere Mitgliedsverbände der uns angeschlossenen Railway Labor Executives' Association (RLCA), haben die Einschaltung der staatlichen Schlichtungsinstanz in ihre Tarifverhandlungen mit den wichtigsten Eisenbahnunternehmen des Landes beantragt. Die Arbeitgeber weigern sich weiterhin, ein im Oktober vorigen Jahres gemachtes Angebot, das von den Gewerkschaften als vollkommen unzulänglich bezeichnet wurde, zu erhöhen.

Der drei Jahre geltende Kollektivvertrag endet am 31. Dezember 1977, obwohl er gemäß der Arbeitsgesetzgebung für die Eisenbahn bis zum Abschluß eines neuen Vertrages in Kraft bleibt.

ITF-KAMPAGNE GEGEN SCHATTENFLAGGEN

Olympic Glory kehrt zur Ursprungsflagge zurück

Die ITF hat in ihrer Kampagne einen beachtenswerten Erfolg erzielt, da eines der Hauptziele der Kampagne darin besteht, die Schattenflaggenreeder zu zwingen, ihre Schiffe auf die Flagge des Landes der nutznießenden Eigentümerschaft umzuregistrieren.

Ende Februar lief der Tanker OLYMPIC GLORY (77.847 Tonnen), der seit 14 Jahren unter liberischer Flagge fährt, im britischen Hafen Middlesbrough ein und wurde dort von Mitgliedern der lokalen Zweigstelle der Britischen Seeleutegewerkschaft (NUS) und der Britischen Transportarbeitergewerkschaft (TGWU) boykottiert.

Nach langen Verhandlungen zwischen Gewerkschaftsvertretern, Roedervertretern und den griechischen Schifffahrtsbehörden erklärte sich die Onassis-Reederei bereit, daß Schiff auf die griechische Flagge umzuregistrieren. Die erforderlichen Dokumente wurden von Griechenland nach Großbritannien geflogen, und das Schiff verließ Middlesbrough am 8. März unter griechischer Flagge.

Damit hat sich die Onassis Reederei, die über 50 Schiffe mit insgesamt fast 5 Millionen Tonnen Eigengewicht in Betrieb hat, erstmalig bereit erklärt, einem solchen Flaggenwechsel zuzustimmen. Die ITF wird die Situation weiterhin verfolgen, da es möglich ist, daß auch die Schwesterschiffe der Olympic Glory zur griechischen Flagge zurückkehren werden, bevor ihnen ITF-Mitgliedsverbände ähnliche Schwierigkeiten bereiten.

KURZNACHRICHTEN

Belgien: Die belgischen Hafenarbeiter haben ihre Forderungen für die Kollektivvertragsverhandlungen 1978 unterbreitet. Sie fordern eine Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit und eine Erhöhung der Tagesschichtlöhne.

Der Dänische Gewerkschaftsbund (LO) hat seine Vertreter bei Firmen mit Tochtergesellschaften in Südafrika aufgefordert, Berichte über die Arbeitsbedingungen der dortigen schwarzen Arbeitnehmer zu unterbreiten. Diese Berichte wurden im Rahmen der vom IBFG organisierten Protestwoche gegen die Apartheid (sh. ITF-Nachrichten Nr. 2, 1978) veröffentlicht.

Am 15. März veranstaltete das Flugpersonal der Air France einen eintägigen Streik gegen die angebliche Unterbemanning der Cockpits auf Langstreckenflügen.

Deutschland: Die uns angeschlossene Gewerkschaft ÖTV berichtet, daß die Mitgliederzahl der Angestellten im öffentlichen Dienst während des Jahres 1977 um über 14.000 angestiegen ist. Am 31. Dezember 1977 erreichte die ÖTV ihren bisher höchsten Mitgliederstand mit insgesamt 1.077.755 Mitgliedern. Wir gratulieren.

Deutschland: Die für den öffentlichen Dienst zuständigen Gewerkschaften des DGB (darunter die uns angeschlossene Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und die Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr) haben beschlossen, für die diesjährige Tarifrunde eine Forderung auf Erhöhung der Löhne und Gehälter um 7,5% sowie eine Neuregelung und Verlängerung des Urlaubs der über 2 Millionen Beschäftigten im öffentlichen Dienst zu stellen.

Griechenland: Am 1. März beteiligten sich über 1 Million Arbeiter an einem 24-stündigen Streik in Unterstützung auf eine allgemeine Erhöhung der Löhne und Gehälter um 30%, Senkung der Steuern und Einführung der 5-Tage-Woche. Durch diesen Streik wurden Flugzeuge der Olympic Airways sowie die öffentlichen Dienste Griechenlands stark beeinträchtigt.

65.000 isländische Gewerkschafter, darunter auch Staatsbedienstete, haben Anfang März als Protest gegen die Sparmaßnahmen der Regierung einen 2-tägigen Generalstreik durchgeführt.

Ein Anfang Februar begonnener Streik der Piloten der Luftfahrtsgesellschaft British West Indian Airways dauert noch immer an. Ziel des Streiks ist es, die Wiederanstellung eines im Juli vorigen Jahres entlassenen Piloten durchzusetzen. Gemäß den letzten Mitteilungen beabsichtigt die Regierung, den Luftverkehr dieses Unternehmens zu einem lebenswichtigen Dienst zu erklären, um die Streikenden zur Wiederaufnahme der Arbeit zu zwingen.

PERSONALIEN

Francis Blanchard ist für eine weitere fünfjährige Amtszeit als Generalsirektor der IAO wiedergewählt worden.

Tell Bühler, ein ehemaliger Sekretär des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes (SEV) und früheres Mitglied des SEV-Vorstandes, feierte am 24. Februar seinen 65. Geburtstag.

Robert Curran ist zum Vizepräsidenten der amerikanischen Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks gewählt worden. Er ist der Nachfolger des Kollegen Fred Kroll, der nunmehr als Präsident der Organisation fungiert. Außerdem wurde Kollege Kroll vor kurzem zu einem der Vizepräsidenten des AFL-CIO gewählt.

Clive Iddon wurde im Februar auf einer Sitzung des Verkehrsausschusses der EWG-Gewerkschaften als Nachfolger des zurückgetretenen Kollegen Baudouin Jonckheere zum Sekretär des Ausschusses ernannt. Sein Mitarbeiter in diesem Amt ist Louis Buonaccorsi, ehemaliger Generalsekretär der Französischen Eisenbahnergewerkschaft (FO) und Mitglied des ITF-Vorstandes.

Eustaquio Tolosa, ein führender argentinischer Hafnarbeitergewerkschafter, ist am 10. März 1978 im Alter von 54 Jahren gestorben. Kollege Tolosa unterhielt mehrere Jahre lang enge Beziehungen zur ITF. Im Jahre 1965 wurde er in den ITF-Vorstand gewählt und drei Jahre später erneut zum Ehrenmitglied des Vorstandes erklärt (er befand sich damals noch in Haft, weil man ihn für die Organisation des argentinischen Hafnarbeiterstreiks vom Jahre 1966 verantwortlich hielt). Von 1974 bis 1977 war er wiederum Mitglied des ITF-Vorstandes. Außerdem war er ein aktives Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion der Hafnarbeiter.

BEKANNTMACHUNG

ITF-Afrika -Büro nach Nairobi verlegt

Das unserem Afrikavertreter unterstehende Regionalbüro ist von Akkra nach Nairobi in Kenia verlegt worden. Die neue Anschrift des Büros lautet wie folgt:

Benjamin R. Udogwu
ITF African Office
O.O. Box 57392

NAIROBI

Kenia

Fair-Practices-Sitzung -- London, 15. und 16. März 1978

Die April-Nummer der ITF-Nachrichten wird einen Bericht über die obige Sitzung enthalten.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

=====

Internationales ITF-Symposium über
Flugzeugentführungen und andere
Angriffe auf die Zivilluftfahrt - Bonn, 6.-7. April 1978

Bemannungsausschuß der ITF-
Seeleutesektion - London, 13.-14. April 1978

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

DIE SEELEUTE AUF EBENE DER IMCO

von A.G. Selander

Stellvertretender Generalsekretär der ITF

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) hat in beachtlichem Masse zur Bildung der Internationalen Beratenden Organisation für Seeschifffahrt (IMCO) beigetragen und ist an der Arbeit dieser Organisation über den Beraterstatus des IBFG aktiv beteiligt.

Seit ihrer Gründung hat sich die IMCO mit einer Vielzahl wichtiger Probleme -- darunter Schiffssicherheit und Schutz der Meeresumwelt -- befasst und entweder selbständig oder in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Gremien (z.B. die Internationale Arbeits-Organisation) zu deren Lösung beigetragen.

Der Name TORREY CANYON ist uns noch allen in Erinnerung, und die von der IMCO nach dem Unglück dieses Riesentankers ergriffenen Massnahmen haben geholfen, den Schutz der Arbeitsumwelt der Seeleute und den Schutz der Weltmeer vor einer Verunreinigung durch Rohöl zu stärken.

Die Zahl der IMCO-Mitgliedsstaaten steigt weiterhin an, weil sich mehr und mehr Schifffahrtsländer der Bedeutung dieser Organisation bewusst werden.

Wollen wir hoffen, dass alle an der Arbeit der IMCO beteiligten Personen und Instanzen sich bemühen werden, die von der IMCO festgelegten Sicherheitsnormen zu verteidigen, und dass die fortschrittlichen IMCO-Mitgliedsstaaten die noch im Entwicklungsstadium befindenden Schifffahrtsländer im Interesse der Förderung der Sicherheit der Schifffahrt unterstützen werden.

Die ITF ihrerseits wird mit grossem Interesse die praktischen Auswirkungen der vor kurzem beschlossenen Bildung eines internationalen Beratungsdienstes für die Schifffahrt verfolgen.

Wir hoffen ferner, dass die IMCO in bezug auf bestimmte noch nicht geklärte Probleme - z.B. sichere Bemannung und Befähigungsnormen - positive und konstruktive Initiativen ergreifen wird.

Trotz der beachtenswerten Errungenschaften der IMCO wird sich die ITF auf Tagungen dieser Organisation weiterhin mit aller Energie der Förderung der Interessen der Seeleute widmen. Solange es noch skrupellose Reeder gibt, sind die Seeleute unerwünschten Härten ausgesetzt, die sich in manchen Fällen nicht wiedergutmachen lassen.

Die vor kurzem angenommenen internationalen Mindestnormen für Handelsschiffe werden der halsabschneiderischen Konkurrenz der Schattenflaggenreeder kein Ende bereiten. Dennoch begrüsst die ITF diese Mindestnormen und erwartet, dass alle Regierungen diese Normen sowie die von der IMCO unter Bezug auf das Internationale Abkommen über die Sicherheit des Lebens zur See (1960) festgelegten Verfahren so schnell wie möglich voll erfüllen und anwenden werden.

Ferner hoffen wir, dass sich alle Regierungen gemeinsam für die unverzügliche Inkraftsetzung des SOLAS-Abkommens vom Jahre 1974 einsetzen werden.

Anlässlich des Weltschiffahrtstages wird die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute auffordern, sich mit verdoppelter Energie der Gewährleistung der Sicherheit und der Förderung des Wohlergehens ihrer Mitglieder zu widmen.

Die ITF hat in Übereinstimmung mit diesem Ziel eine am Weltschiffahrtstag stattfindende Sitzung ihrer Schiffsinspektoren einberufen, auf ein Erfahrungsaustausch über die Bekämpfung nichtnormgemässer Schiffe erfolgen wird, um sicherzustellen, dass den Seeleuten aller Welt grössere Gerechtigkeit zuteil wird.

(erschienen in LLOYD'S LIST
am 17. März 1978)

Internationale Transportarbeiterföderation (ITF), London

PRESSEERKLÄRUNG

über

Verkehrspolitik und den Rhein-Main-Donau-Kanal

Vertreter von Verkehrsgewerkschaften aus mehreren europäischen Ländern, die der ITF angehören, trafen sich am 1. und 2. März 1978 in Nürnberg und diskutierten die zukünftigen Auswirkungen des Rhein-Main-Donau-Kanals. Es waren Gewerkschaften aus den Bereichen Straßenverkehr, Binnenschifffahrt und Eisenbahn vertreten.

Scharfe Kritik wurde an der europäischen Verkehrspolitik geübt. Es wurde festgestellt, daß es widersinnig sei - wie zum Beispiel beim Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals - verkehrspolitische Doppelinvestitionen vorzunehmen. So koste der Bau dieses Kanals 4 Milliarden DM; die jährlichen Unterhaltskosten werden auf 300 Millionen DM geschätzt. Doch damit nicht genug. Der Steuerzahler wird zweimal "zur Kasse gebeten": einmal für Bau und Unterhaltung des Kanals und zum anderen durch höhere Verluste der betroffenen Eisenbahnen, deren Kapazitäten schon jetzt nicht ausgelastet sind.

Durch eine solche Verkehrspolitik werden unnötige Überkapazitäten geschaffen, die sozial und volkswirtschaftlich negative Folgen haben. Den Preis für die damit angezettelte Konkurrenz haben vorrangig die Arbeitnehmer im Verkehr, aber auch die Verkehrsunternehmen selbst zu Gunsten der verladenden Wirtschaft zu tragen.

Große Sorgen machen sich die Verkehrsgewerkschaften der westlichen Länder über den nach Inbetriebnahme des Rhein-Main-Donau-Kanals zu erwartenden Start der Binnenschiffahrts-Flotten der Staatshandelsländer in das westeuropäische Fluß- und Kanalsystem. Die Gewerkschaften befürchten schwerwiegende Einbrüche in die herkömmlichen Verkehrsmärkte westlicher Länder, hervorgerufen durch eine ruinöse Konkurrenz.

Um dies zu verhindern ist es notwendig, daß die "Mannheimer Akte", die das Rechtsregime auf dem Rhein regelt - wobei Österreich als Rheinuferstaat einzubeziehen ist - insofern geändert wird, daß der binnenländische Verkehr (Cabotage) für Rheinfremde der Genehmigungspflicht unterliegt. Weiter sollen internationale Vertragswerke eine Aufteilung des Marktes und Kontigentierungssysteme sicherstellen. Die noch bestehende Niederlassungsfreiheit darf nicht dazu führen, daß solche Maßnahmen unterlaufen werden.

Die in der ITF zusammengeschlossenen Verkehrsgewerkschaften - dazu gehören aus der Bundesrepublik Deutschland die Gewerkschaft ÖTV und die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands - fordern eine alternative Verkehrspolitik:

- Anstatt ruinöser Konkurrenz auf dem Rücken der Arbeitnehmer muß die Verkehrspolitik darauf hinwirken, daß eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Verkehrsaufteilung erreicht wird. Dies kann u.a. durch Kontigentierung und Kapazitätsregelungen auf nationaler und internationaler Ebene geschehen.
- Bei infrastrukturpolitischen Maßnahmen müßte der gesamtwirtschaftlich günstigste Verkehrsträger berücksichtigt werden. Hierbei sind Gesichtspunkte höherer Verkehrssicherheit, geringerer Umweltbelastung und eines gesicherten Energieabfalls zu beachten.
- Die sozialen Bedingungen der im Verkehr Beschäftigten sind im Wege des Fortschritts weiterzuentwickeln und an gewerkschaftlich erkämpfte Sozialnormen in Europa anzugleichen.
- Für die künftige Schifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau ist es erforderlich, ein Sozialabkommen auf gesamteuropäischer Ebene zu erstellen. Dieses Abkommen sollte im besonderen beschäftigungs-, einkommens- und sozialpolitische Aspekte der Beschäftigten berücksichtigen.