



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. 1

Jan 1981

IN DIESER NUMMER

11

Seite

Neues aus der ITF

Schattenflaggenschiffe

1

Gewerkschaften

USA: Seeleutegewerkschaftszusammenschluß

2

Aus der Welt der Arbeit

Internationales: Ratifizierungen von IAO-Übereinkommen für
Seeleute im Jahre 1980

2

Großbritannien: Seeleute streiken für höhere Heuern

3

Indien: Gewerkschaft strebt Erfüllung der IAO-Mindeststeuer
für indische Seeleute an

4

Luxemburg: 3-Jahres-Vertrag für Busfahrer

4

Malta: Neuer Vertrag für AIR MALTA-Kabinenpersonal

4

Norwegen: Neue Verträge für Seeleute

5

Südafrika: Fortschritte für Hafendarbeiter von Kapstadt

5

Spanien: Eisenbahnergewerkschaften schlagen Angebot von 8% aus

6

Kurznachrichten

6

Todesfälle

7

Personalien

7

Anhang 1

ITF-Luftfahrtsgewerkschaften beanstanden Liberalisierung
der Luftfahrt

Anhang 2

Erklärung über die Auswirkungen der Liberalisierung des
Luftverkehrs

NEUES AUS DER ITF

SCHATTENFLAGGENSCHIFFE

Eine grundlegende Opposition der ITF gegen Schattenflaggenschiffe ist das Verfehlen der Länder, in denen sie registriert sind, die Qualifikationen der Offiziere solcher Schiffe zu überprüfen. Als bei einer Kollision der liberischen Tankschiffe "Allegro" und "Pacific Glory" im Oktober 1970 14 Menschen ums Leben kamen, stellte sich bei der nachfolgenden Untersuchung heraus, daß der wachhabende 3. Steuermann der "Allegro" keinerlei Offizierspatent besaß und auch der wachhabende 3. Steuermann der "Pacific Glory" über kein liberisches Patent verfügte.

Trotz wiederholter Behauptungen der wichtigsten Schattenflaggen-Länder, eine strengere Schifffahrtsverwaltung zu führen, zeigen die Erfahrungen des deutschen Reporters Christian Jungblut erneut die Differenzen zwischen diesen Behauptungen und der Realität. Innerhalb weniger Monate der Entscheidung, wieder zur See zu fahren - vor 20 Jahren war Herr Jungblut als Deckjunge auf einem deutschen Küstenschiff beschäftigt - diente er als 3. Offizier auf der Brücke des 85.849-Tonnen-Panamatankers "Aladin B" und war auf einer Fahrt von Curaçao nach Marcus Hook, Philadelphia, für die Navigationswache verantwortlich.

Herr Jungblut fand, daß die einzige Qualifikation, die er brauchte, um ein panamanesisches 1. Offizierspatent zu erlangen, Bargeld war. Zuerst kaufte er falsche Seedienszeugnisse für je 100,-- DM von Kapitänen auf Schattenflaggenschiffen im Hamburger Dock und ein Zeugnis als 2. Steuermann von einem holländischen Schiffseigentümer, ohne auch nur sein Schiff zu betreten. Danach erwarb er einen "Kapitänsschein" für Vergnügungsfahrzeuge vom deutschen Innenministerium für Sport. Bewaffnet mit seinem "Kapitänsschein", den er nach einem 3-Tage-Kurs über Sprechfunkgeräte erhielt, und mit dem falschen Zeugnis von dem holländischen Schiffseigentümer, war es ihm ohne Schwierigkeiten möglich, vom panamanesischen Konsul in Hamburg gegen eine Gebühr von 50,-- DM ein Sprechfunkzeugnis zu erwerben. Herrn Jungbluts letzter Besuch in Nordeuropa war zu dem panamanesischen Konsul in einem der Haupthäfen Hollands, wo er gegen eine Gebühr von 300 Gulden in den Besitz eines panamanesischen 1. Offizierspatentes kam, das ihn bevollmächtigte, die Navigationswache auf Schiffen jeglicher Größe in aller Welt zu übernehmen.

Nachdem er nach Piraeus gereist war, besuchte er einige Bemannungsagenturen und nach Zahlung von 20.000 Drachmen die (dem Manager zufolge) zwischen dem Bemannungs-Manager der Reederei, dem Hafenskapitän, der Einwanderungsbehörde und der Agentur selbst geteilt werden sollten, flog er zu den karibischen Inseln. Kurz darauf war er der 1. wachhabende Offizier auf der Brücke der "Aladin B" als sie von Curaçao mit 70.000 Tonnen Rohöl an Bord nach dem BP-Terminal am Fluß Delaware auslief.

Der komplette Bericht über Herrn Jungbluts Fahrt ist im Magazin "Geo", Januar 1981, nachzulesen. Die registrierten Eigentümer der "Aladin B" sind El Hussein Shipping Corp., Panama und die Manager sind Fadi Maritime Corp., Athen.

GEWERKSCHAFTEN

USA

Seeleutegewerkschaftszusammenschluß

Die Mitglieder der amerikanischen Funk-Offiziersvereinigung (ARA) haben einen Konsolidierungsvertrag zwischen der ARA und der Internationalen Organisation der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen (IOMMP) -- beide der ITF angeschlossen -- gutgeheißen. ARA-Präsident William R. Steinberg wird Vize-Präsident der IOMMP und wird die neue "Communications und Electronics Group" im Vorstand vertreten und die Gruppe wird weiterhin ihre eigenen Vertragsverhandlungen führen.

In den IOMMP-Wahlen wurden Capt. Robert J. Lowen als Präsident, Allen C. Scott als 1. Vizepräsident und Lloyd M. Martin als Kassenwart/Sekretär wiedergewählt.

AUS DER WELT DER ARBEIT

INTERNATIONALES

Ratifizierungen von IAO-Übereinkommen für Seeleute im Jahre 1980

- C. 7 Mindestalter (Arbeit auf See), 1920
St. Lucia
- C. 8 Arbeitslosenentschädigung (Schiffbruch), 1920
St. Lucia
- C. 15 Mindestalter (Kohlenzieher und Heizer), 1921
St. Lucia, Neuseeland
- C. 16 Ärztliche Untersuchung der Jugendlichen (Seeschifffahrt), 1921
St. Lucia, Norwegen
- C. 23 Heimschaffung der Schiffssleute, 1926
Neuseeland
- C. 69 Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946
Neuseeland
- C. 73 Ärztliche Untersuchung der Schiffssleute, 1946
Dänemark

- C. 92 Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949
Israel
- C. 108 Personalausweis für Seeleute, 1958
St. Lucia
- C. 133 Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen (Zusätzliche Bestimmungen), 1970
Israel
- C. 134 Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle, 1970
Dänemark, Polen, Israel
- C. 145 Weiterbeschäftigung (Seeleute), 1976
Marokko, Neuseeland
- C. 146 Bezahlter Jahresurlaub für Seeleute, 1976
Marokko, Niederlande
- C. 147 Mindestnormen für Handelsschiffe, 1976
Dänemark, Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien

GROSSBRITANNIEN

Seeleute streiken für höhere Heuern

Die der ITF angeschlossene National Union of Seamen (NUS) hat ein Angebot der Reeder auf eine Heuererhöhung um 10,5% auf britischen Schiffen abgelehnt. Die Reeder erhöhten ihr Angebot danach auf 12%, zogen es dann jedoch wieder zurück, worauf die NUS ihre Mitglieder zum Streik aufrief, um die Schiffseigentümer zu einem angemessenen Angebot zu bewegen. Mit Beginn vom 12. Januar lehnten die Mitglieder der NUS es ab, auf britischen Frachtschiffen nach dem Ausland auszulassen. Auf Fähren und Küstenschiffen wurden auf unbestimmte Zeit andauernde Arbeitsniederlegungen vorgenommen. Auch forderte die Gewerkschaft ihre Mitglieder auf, Schiffe von 14 Unternehmen in ausländischen Häfen zu bestreiken. Diese 14 Unternehmen wurden für ausländische Streikaktionen ausgesondert, da sie es der für die Schifffahrt zuständigen Tarifyinstanz (NMB) erschweren, ein akzeptables Angebot zu unterbreiten. Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe der Cunard, P&O und Fred Olsen Line sind jedoch von dieser Streikaktion ausgeschlossen.

Die Gewerkschaft fordert eine wesentliche Anhebung der Grundheuern, Zahlung einer 50%-Zulage für alle Überstunden und die Einbeziehung der Dienstalterszulage im Zusammenhang mit Überstunden und Urlaubsgeld. Die NUS dankt den vielen ITF-Mitgliedern für ihre Solidaritätsbekundungen und Unterstützung.

Die Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt (MNAOA), die ebenfalls der ITF angeschlossen ist, hat von der NMB ebenfalls ein Angebot erhalten, das 10,5% mehr Heuer und 5 weitere Tage bezahlten Urlaub pro Jahr vorsieht. Die Schiffseigentümer haben jedoch die Absicht, diese Regelung erst am 1. Januar 1981 anstatt ab 1. November 1980 in Kraft treten zu lassen. Verhandlungen darüber sind noch im Gange.

INDIEN

Gewerkschaft strebt Erfüllung der ILO-Mindestheuer für indische Seeleute an

Die der ITF angeschlossene National Union of Seafarers of India (NUSI) strebt eine Erfüllung der von der ILO empfohlenen Grundheuer auf allen Schiffen - welcher Flagge auch immer - die von indischen Seeleuten bemannt werden, an. Die von der ILO empfohlene Grundheuer beträgt ₹ 115, die gegenwärtige Grundheuer der indischen Seeleute beläuft sich jedoch nur auf ₹ 78. Der Generalsekretär der NUSI, Leo Barnes, gab der Hoffnung Ausdruck, daß die indische Regierung nicht auf die Reeder einwirken wird, um den indischen Seeleuten diese höhere Heuer vorzuenthalten.

LUXEMBURG

3-Jahres-Vertrag für Busfahrer

Fahrer privater Busgesellschaften - Mitglieder der uns angeschlossenen luxemburgischen FNCTTL - ziehen nunmehr den Nutzen aus reduzierten Arbeitsstunden und verbesserten Lohnsätzen, die sich aus einem neuen 3-Jahres-Vertrag ergeben haben, welcher kürzlich veröffentlicht wurde und rückwirkend vom 1. Juli 1980 gilt. Die bisherige 42-Stunden-Woche wurde auf 41 Stunden reduziert mit Wirkung vom 1. Januar 1981 und auf 40 Stunden vom 1. Januar 1982. Der Jahresurlaub beläuft sich nun auf 25 Arbeitstage pro Jahr.

Die Grundlöhne für Fahrer betragen mit Wirkung vom 1. September 1980 zwischen fr. 36.391,-- im ersten Dienstjahr und steigen auf fr. 46.850,-- nach 25 Dienstjahren an. Der Vertrag sieht neben den normalen Teuerungszulagen allgemeine Erhöhungen für alle Beschäftigten von fr. 500,-- pro Monat ab 1. März 1981 und um weitere fr. 1.000,-- pro Monat ab 1. März 1982 vor.

MALTA

Neuer Vertrag für AIR MALTA-Kabinenpersonal

Die der ITF angeschlossene General Workers' Union von Malta hat einen neuen Kollektivvertrag für das Kabinenpersonal der AIR MALTA abgeschlossen, der unter anderem folgendes vorsieht:

- a) Rückwirkende Gehaltserhöhungen
- b) die Einführung der 5-Tage-Woche
- c) ein Maximum von 65 Flugstunden pro Monat
- d) Verbesserte Bedingungen bezügl. Übernachtungen, Sprachkenntnisse, verhinderte Ruhepausen und Mahlzeiten an Bord während des Fluges

Der Vertrag gilt rückwirkend vom 1. April 1979 bis Ende März nächsten Jahres.

NORWEGEN

Neue Verträge für Seeleute

Ein Streik in der norwegischen Handelsflotte (siehe ITF-Nachrichten Nr. 12, Dezember 1980) ist durch eine Einigung zwischen der uns angeschlossenen Norwegischen Seeleutegewerkschaft und der Norwegischen Reedervereinigung kurz vor Weihnachten vorigen Jahres abgewendet worden, und es konnten neue Verträge für Mannschaftsdienstgrade und Funker auf Hochsee- und Versorgungsschiffen abgeschlossen werden, die rückwirkend ab 1. November 1980 in Kraft treten. Seeleute auf Hochseeschiffen werden Erhöhungen von durchschnittlich 23% erhalten, einige sogar 26%, während die Mannschaften von Versorgungsschiffen Verbesserungen in Höhe von insgesamt 30% bekommen.

SÜDAFRIKA

Fortschritte für Hafendarbeiter von Kapstadt

Die Hafendarbeiter von Kapstadt, die in der Western Province General Workers Union organisiert sind, machen weiterhin Fortschritte in ihrem Kampf um verbesserte Arbeitsbedingungen, trotz der großen Hindernisse, die sich aus der Rassentrennungspolitik in diesem Land ergeben.^x Ihr neuer Tarifvertrag für 1981 gibt ihnen eine 14%ige Erhöhung der wöchentlichen garantierten Grundlöhne und eine Erhöhung der Überstundentarife um 26%. Ferner wurden verschiedene Zuschüsse verbessert. Verhandlungen über einen Prämienplan werden im Februar aufgenommen.

Die Vorteile der gewerkschaftlichen Organisierung werden aufgezeigt durch die Tatsache, daß der garantierte wöchentliche Lohn um 61% angestiegen ist, seit die Gewerkschaft Anerkennung und Verhandlungsrechte gewonnen hat. Dies ist um so offensichtlicher, da die Hafendarbeiter von Kapstadt etwa 50% mehr verdienen als ihre Berufskollegen in anderen Häfen, wo keine gewerkschaftlichen Verträge bestehen.

^x Zur weiteren Information siehe Anhang zu ITF-Nachrichten Nr. 2, 1980

SPANIEN

Eisenbahnergewerkschaften schlagen Angebot von 8% aus

Das innergewerkschaftliche Komitee der RENFE, einschließlich der uns angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaft (UGT) hat ein Angebot der Verwaltung der spanischen Staatsbahn auf Erhöhung der Löhne um 8% ausgeschlagen, da dies erheblich unter dem Anstieg der Lebenshaltungskosten liegt.

Gemäß dem Vorsitzenden der RENFE ist das Defizit des Unternehmens von 46.500 Millionen Pesetas im Jahre 1979 auf über 60.000 Millionen Pesetas für das Jahr 1980 angestiegen. 45% dieses Defizits sind jedoch auf Infrastrukturkosten zurückzuführen, welche die Eisenbahn zu tragen hat, während z.B. die Infrastrukturkosten des Straßentransports voll vom Staat getragen werden. Weitere 25% des Defizits sind Zinsen für Kredite und der Rest ergibt sich aus öffentlichen Verpflichtungen der Eisenbahn.

Auch gab RENFE bekannt, daß sich die Investitionspläne für das kommende Jahr auf 65.000 Millionen Pesetas belaufen, die vorwiegend für Sicherheitsverbesserungen ausgegeben werden sollen. Vorgeschlagene Projekte sind: die Installation von Sprechfunkverbindungen zwischen Zügen und Kontrollstellen; automatische Bremsen für das ganze rollende Material; Bahnübergangsverbesserungen und die Einführung von Geräten, die es ermöglichen, Konversationen zwischen Zügen und Stellwerkpersonal aufzunehmen.

KURZNACHRICHTEN

20.000 Angehörige des Bodenpersonals der "British Airways" (Mechaniker, Wartungspersonal, Bodendienste und Rampenpersonal) haben am 23. Januar einen 24-Stunden-Streik durchgeführt und mit weiteren Aktionen gedroht, falls die Luftfahrtgesellschaft kein verbessertes Tarifangebot machen wird. Das Bodenpersonal fordert 20% Tariferhöhung ab 1. Januar 1981; während British Airways nur 8% ab 1. April zu zahlen gewillt ist.

Die britische Regierung plant, das IAO-Übereinkommen Nr. 133 (Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen (Zusätzliche Bestimmungen)) zu ratifizieren. Die Regierung hat jedoch noch keine Entscheidung über die Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 152 (Sicherheit und Gesundheit der Hafendarbeit) und der Empfehlung Nr. 160 getroffen, welche die gleichen Themen behandelt. Die Regierung hat ferner erklärt, daß die Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 153 (Arbeitszeit und Ruhepausen im Straßentransport) von der Modifizierung der EWG-Verordnung abhängt.

Die der ITF angeschlossene französische Eisenbahnerföderation (FO) und die Verwaltungsangestelltenföderation (FMC) berichten, daß sich die den Eisenbahnern im Jahre 1980 gewährten Teuerungs-Lohnerhöhungen auf insgesamt 14,53% belaufen.

Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) und der Verband deutscher Reeder haben sich nunmehr auf einen neuen Tarifvertrag geeinigt, der den deutschen Seeleuten eine 5,4%ige Heuererhöhung bringt.

Das griechische und italienische FS-Kontrollpersonal hat Ende Dezember einen Streik durchgeführt, der zu erheblichen Störungen des Luftverkehrs führte. Die griechische Aktion war in Unterstützung einer Forderung für revidierte Berechnung der Überstunden, sowie der Arbeit an Wochenenden und an Feiertagen. Die italienischen Fluglotsen, die bis vor kurzem unter militärischer Kontrolle standen, fordern die Schaffung einer Regierungsinstanz zur Überwachung der Luftverkehrskontrolle.

Am 19. Januar begann ein Streik der italienischen Piloten, nachdem "Alitalia" eine Tarifforderung von 20% plus Verdoppelung der Flugzulagen und bessere Bezahlung von Nacht- und Feiertagsschichten abgelehnt hatte.

Portugiesische Hafenarbeiter haben Anfang dieses Monats einen 3 Tage langen Bummelstreik durchgeführt. Die Aktion wurde abgeblasen, nachdem ein neuer Tarifvertrag unterzeichnet wurde.

Die amerikanische Binnenschiffergewerkschaft (IBU) hat sich der International Longshore Worker's Union angeschlossen und wird künftig unter dem Namen "Inland Boatmen's Union of the Pacific, Marine Division of the ILWU" laufen. Die IBU hat 3.700 Mitglieder und organisiert Mannschaften von Küsten- und Flußfähren, Hafen- und seefahrenden Schleppern, Kähnen und Hafenfahrzeugen.

TODESFÄLLE

André Braconier, Generalsekretär des Internationalen Berufssekretariats der Lehrer (IBSL), ist am 1. Januar nach einer kurzen Krankheit gestorben. Die ITF hat seiner Familie und seinen ehemaligen Mitarbeitern ihr Beileid ausgesprochen.

PERSONALIEN

Lennart Bodström, Präsident des Schwedischen Angestelltenbundes (TCO), ist als Nachfolger von Svend Bache Vognbjerg zum Präsidenten des Gewerkschaftlichen OECD - Beratungsausschusses gewählt worden. AFL-CIO Präsident Lane Kirkland ist der neue Vizepräsident des TUAC.

Kare Kristoffersen, Vizepräsident der norwegischen Seeleutegewerkschaft, ist Ende letzten Jahres in den Ruhestand getreten. Kollege Kristoffersen war bis zu unserem kürzlichen Kongreß in Miami Vizevorsitzender der ITF-Sektion der Fischer. Ferner war er Vizevorsitzender der Schwedischen Transportarbeiter-Föderation. Sein Nachfolger in diesem Amt ist der Kollege Edvin Ransvik.

Clyde Lane, einer der Gründungspräsidenten der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaft UTU ist im Dezember in den Ruhestand getreten. Er war außerdem Präsident der ehemaligen Vereinigung der Eisenbahnschaffner und Bremser.

Erik Nygaard Jespersen ist der neue Präsident der Dänischen Eisenbahnergewerkschaft als Nachfolger von Børge Aanaes, der im November gestorben ist. Kollege Jespersen wurde auf einem außerordentlichen Kongreß der Gewerkschaft gewählt und wird sein Amt mindestens bis zum nächsten ordentlichen Kongreß im Jahre 1984 bekleiden.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

- | | |
|--|---------------------------------|
| Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals | - London, 10. Februar 1981 |
| ITF-Ausschuß für Kreuzfahrtschiffe | - Bermuda, 17.-18. Februar 1981 |
| Planungsausschuß der Sektion Straßentransport- | Zürich, 18.-19. Februar 1981 |
| ITF-Vorstand | - Wien, 17.-18. März 1981 |

ITF-LUFTFAHRTSGEWERKSCHAFTEN BEANSTANDEN LIBERALISIERUNG DER LUFTFAHRT

Vom 13. bis 15. Januar 1981 fand in London eine Sitzung der angeschlossenen europäischen und nordamerikanischen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals statt. Vertreten waren Gewerkschaften aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Kanada, den Niederlanden, Österreich, Portugal, Schweden, der Schweiz, Spanien und den USA. Bill Gill, USA (Sektionsvorsitzender) und Hans-Bernhardt Beyertt, Bundesrepublik Deutschland (Vizevorsitzender der Sektion) führten abwechselnd den Vorsitz. Der Ausschuß der Verkehrsgewerkschaften der EWG (Brüsseler Ausschuß) war durch seinen Sekretär Clive Iddon vertreten.

Hauptdiskussionsthema waren die nachteiligen Auswirkungen der Liberalisierung des Luftverkehrs in den USA und anderen Ländern auf die Luftfahrt und die Beschäftigungsmöglichkeiten. Die Delegierten der meisten Länder erklärten, daß die Liberalisierungspolitik Instabilität verursache, die finanzielle Lage vieler Linienfluggesellschaften gefährde, zu Streckenschließungen und gezwungenen Zusammenschlüssen mehrerer Unternehmen führe, die Freistellung einer großen Anzahl von Arbeitnehmern mit sich bringe und die dringend erforderlichen Investitionen für Anschaffung neuer Ausrüstungen, sowie die Sicherheit und die Arbeitsumweltsnormen beeinträchtige.

In einer scharf abgefaßten Erklärung verpflichteten sich die Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals, Informationen über geplante Streckenschließungen und die sich daraus ergebenden sozialen Probleme auszutauschen, einander bei der Bewältigung dieser Probleme zu unterstützen und Druck auf die Regierungen auszuüben, um sicherzustellen, daß geeignete Schutzvorschriften erlassen werden, die es ermöglichen, das Luftfahrtspersonal vor nachteiligen sozialen Auswirkungen von Streckenschließungen und Zusammenschlüssen mehrerer Unternehmen zu schützen. Außerdem wird in der Erklärung die IAO aufgefordert, eine baldige Untersuchung der durch die Liberalisierung der Luftfahrt hervorgerufenen Sozialprobleme vorzunehmen und zwecks Behandlung dieses Themas eine dreigliedrige Sitzung einzuberufen. (Der Text dieser Erklärung befindet sich in Anhang 2 dieser Nummer der ITF-Nachrichten).

Ferner diskutierte die Sitzung die gegenwärtige Lage bezüglich der Formulierung einer Luftfahrtspolitik auf Ebene der EWG und beschloß die Zusammensetzung der Arbeitnehmerseite des beantragten Paritätischen EWG-Ausschusses für die Luftfahrt. Die vereinbarte Zusammensetzung strebt eine ausgewogene Verteilung der Sitze auf die verschiedenen EWG-Mitgliedsstaaten und Kategorien des Luftfahrtspersonals an, wobei jedoch die einzelnen nationalen Vertreter berechtigt sein sollen, falls notwendig auch die Interessen anderer Kategorien (als die von ihnen direkt vertretenen) zu verteidigen.

Sodann befaßte sich die Sitzung mit verschiedenen Entwicklungen innerhalb der zwei europäischen Luftfahrtsgruppierungen ATLAS und KSSU. Die Gewerkschaften der ATLAS-Gruppe unterzeichneten eine Vereinbarung über gegenseitige Unterstützung und die Formulierung gemeinsamer Forderungen (die KSSU-Gewerkschaften hatten bereits im April 1980 in Berlin eine solche Vereinbarung unterzeichnet).

Ferner wurde beschlossen, einen Vergleich der Beschäftigungsbedingungen bestimmter Personalkategorien der Gruppen KSSU und ATLAS vorzunehmen, um die Möglichkeit der Formulierung eines gemeinsamen Forderungsprogramms zwecks Harmonisierung der Gehälter und Arbeitsbedingungen im Sinne des Fortschritts zu schaffen.

Die Sitzung nahm mit Befriedigung Kenntnis von dem Ergebnis der Bemühungen der ITF und des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses (TUAC) der OECD bezüglich der Anwendung der OECD-Richtlinien für Multinationale Unternehmen auf die Gruppen ATLAS und KSSU. Die Sitzung beglückwünschte die beteiligten ITF-Vertreter zu dem konstruktiven Resultat dieser Bemühungen.

Letztens nahmen die Sitzungsteilnehmer zu den jüngsten Entwicklungen im Zusammenhange mit der Gewerkschaftskampagne Stellung, die gegen die Einführung eines 2-Mann-Flugdecks auf dem neuen Airbus durch die Unternehmen der Gruppen ATLAS und KSSU gerichtet ist. Es wurde mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, daß die französischen Flugdeckgewerkschaften SNOMAC und SNPL die AIR FRANCE bewogen haben, ihre diesbezüglichen Pläne aufzugeben und daß auf Ebene der KLM dieses Problem von den zuständigen Gewerkschaften und Vertretern des Unternehmens gemeinsam erörtert werden soll. Die Sitzungsteilnehmer betonten erneut, daß die Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals aus Sicherheits- und arbeitstechnischen Gründen kategorisch gegen die Einführung eines 2-Mann-Flugdecks auf neuen Flugzeugtypen wie A 310, B 757, B 767 und DC 9-80 sind.

ERKLÄRUNG ÜBER DIE AUSWIRKUNGEN DER LIBERALISIERUNG DES LUFTVERKEHRS

Die vom 13. bis 15. Januar 1981 in London abgehaltene Sitzung der angeschlossenen nordamerikanischen und europäischen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals;

nach Überprüfung der Situation in mehreren Ländern, in denen amerikanische und andere internationale Luftfahrtsgesellschaften die Einstellung bestimmter planmäßiger Flugverbindungen angekündigt haben, woraus sich eine Gefährdung der Arbeitsplätze des lokal beschäftigten Personals ergibt;

stellt fest, daß derartige Maßnahmen vorwiegend eine unmittelbare Folge der von einigen Regierungen beschlossenen Liberalisierung des Luftverkehrs sind - eine Politik, die auf dem ITF-Kongreß in Miami scharf kritisiert wurde, weil sie gegen die Interessen der Luftfahrt, der Fluggäste und der in der Luftfahrt beschäftigten Arbeitnehmer verstößt und außerdem im Widerspruch zu dem Investitionsniveau steht, das für die Aufrechterhaltung der höchstmöglichen Sicherheitsnormen und für eine verantwortungsbewußte technische Entwicklung erforderlich ist, sowohl in Bezug auf das Sicherheitsniveau als auch auf die Arbeitsumwelt, die für die Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals annehmbar ist;

betont die uneingeschränkte Opposition der Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals bezüglich der Liberalisierung des Luftverkehrs und fordert alle Regierungen auf, von einer derartigen Politik unverzüglich Abstand zu nehmen.

Gleichzeitig legt die Sitzung allen Mitgliedsverbänden, deren Arbeitsplätze durch eine solche Politik gegenwärtig gefährdet werden, dringend nahe, ohne Verzug mit den angeschlossenen Gewerkschaften der Länder in Verbindung zu treten, in denen sich die Stammunternehmen der betreffenden Luftfahrtsgesellschaften befinden, um zu erörtern, welche gemeinsamen Maßnahmen mit Unterstützung der ITF ergriffen werden können, um solchen Reduzierungen des Streckennetzes entgegenzuwirken.

Den Luftfahrtsgesellschaften sollte klargemacht werden, daß im Falle der Vornahme von Entlassungen die diesbezüglichen Kosten in der Form von Entschädigungen und Abfindungen wegen Verlust des Arbeitsplatzes so teuer wie möglich gemacht werden werden.

Zwecks größtmöglicher Reduzierung der nachteiligen sozialen Auswirkungen irgendwelcher Modifizierungen der Luftverkehrsdienste fordern die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals ferner, daß Luftfahrtsgesellschaften solche Änderungen nur nach einer offiziellen und umfassenden Rücksprache und im Einvernehmen mit den Vertretern aller von solchen Modifizierungen betroffenen Arbeitnehmer in Betracht ziehen sollten.

Ferner versprechen alle angeschlossenen Luftfahrtsgesellschaften, einander über das ITF-Hauptbüro von allen Entwicklungen und Plänen zu unterrichten, die sich in irgendeiner Weise auf das Luftfahrtspersonal auswirken könnten, und einander im Falle von Arbeitskonflikten, falls notwendig, durch Maßnahmen zu unterstützen, die mit den in ihren Ländern geltenden Gesetzen oder vertraglichen Verpflichtungen in Übereinstimmung stehen.

Ferner verpflichten sich die Gewerkschaften, häufig und in regelmäßigen Zeitabständen, die sich aus der Liberalisierung des Luftverkehrs ergebenden beruflichen Probleme miteinander zu diskutieren, um eine gemeinsame Politik zur Lösung solcher Probleme zu formulieren. Darüberhinaus sollten die angeschlossenen Luftfahrtsgewerkschaften Druck auf ihre Regierungen ausüben, um den Erlaß geeigneter sozialer Schutzbestimmungen zu bewirken, deren Ziel im Schutze des durch Streckenschließungen oder den Zusammenschluß von Luftfahrtsgesellschaften nachteilig berührten Luftfahrtspersonals besteht.

Im Bewußtsein, daß die Liberalisierungspolitik im Luftverkehrssektor ernste Konsequenzen für das Luftfahrtspersonal in aller Welt mit sich bringt, fordert diese Sitzung die IAO auf, diesem wichtigen sozialen Problem unverzüglich gebührende Aufmerksamkeit zu widmen und eine baldige dreigliedrige Sitzung einzuberufen, damit diese Probleme erörtert werden können und eine im sozialen Interesse des Luftfahrtspersonals liegende Politik festgelegt werden kann.