



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. 5

Mai 1982

IN DIESER NUMMER

Seite

Neues aus der ITF

Internationales: UNCTAD-Beratungen über 'offene Schiffsregister'
weiterhin aktuell 41

Asiatisch-Pazifischer Raum - Erfolgreiche
Regionalkonferenz in Neu-Delhi 42

Transport und Verkehr

Internationales: Langsamerer Anstieg der Welt-Handelsflotte 43

Pakistan: ITF ersucht IAO um Wiederaufnahme der Beschwerde gegen
die pakistanische Regierung 43

Skandinavien: Seminar der Skandinavischen Transportarbeiterföderation
über Schiffahrtsgesetzgebung 44

Aus der Welt der Arbeit

Dänemark: Heuererhöhung für Schiffsingenieure 44

Lohnerhöhung für Schiffsverpflegungspersonal 45

Bundesrepublik Deutschland: Mehr Geld bei der Bahn 45

Erhöhungen für Lufthansa-Personal 45

Frankreich: Schiffsoffiziere nehmen Kampf um höhere Renten wieder auf 46

Japan: Neuer Tarifvertrag für Seeleute in der Hochseeschifffahrt 46

Niederlande: Rotterdamer Hafenstreik endet 46

Norwegen: Transportstreik endet 47

Heuererhöhung für Offiziere auf norwegischen Hochseeschiffen 47

Portugal: Keine aufgezwungenen Arbeitsbedingungen für
TAP-Kabinenpersonal 47

USA: Neuer Tarifvertrag für UNITED AIRLINES - Bodenmechaniker 48

Kurznachrichten 48

Todesfälle 49

Personalien 50

Bevorstehende Tagungen 51

Anhang 1: Konferenz der ITF-Seeleutesektion

Anhang 2: Technischer ITF-Ausschuß des Flugdeckpersonals nimmt
Erklärung zum Absturz einer B-737 der AIR FLORIDA in
Washington an

Anhang 3: Erhöhte Spannung in südafrikanischen Häfen

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES

UNCTAD-Beratungen über 'offene Schiffsregister' weiterhin aktuell

Trotz der Versuche bestimmter Interessenskreise, die auf Ebene der UNCTAD geführten Diskussionen über die gestaffelte Abschaffung offener Schiffsregister zu vereiteln, bleibt dieses Thema weiterhin aktuell. Am Ende der ersten Sitzung der zuständigen Zwischenstaatlichen Vorbereitenden UNCTAD-Arbeitsgruppe (Genf, 13. - 30. April 1982) nahmen die Sitzungsteilnehmer mit Befriedigung zur Kenntnis, daß im Zusammenhang mit der geplanten Formulierung einer Reihe von Grundsätzen über die Aufnahme von Schiffen in nationale Schiffsregister Fortschritt erzielt werden konnte. Diese Grundsätze sollen später bei der Erstellung der Unterlagen für eine UNO-Konferenz als Richtlinie dienen, auf der ein Internationales Abkommen über die Registrierung von Schiffen angenommen werden soll. Im November 1982 wird eine weitere Sitzung der genannten Zwischenstaatlichen Arbeitsgruppe stattfinden. Ihr soll im Jahre 1983 die erwähnte UNO-Konferenz folgen. Bei den letzten UNCTAD-Diskussionen konnte zwischen allen beteiligten Gruppen eine weitgehende Übereinstimmung bezüglich der Identifizierung und Verantwortlichkeit der Reeder und Bereeder von Schiffen sowie über Maßnahmen zum Schutze der Interessen jener Länder erzielt werden, aus denen Schiffsbesatzungen angeheuert werden. Auf der nächsten Sitzung werden gemeinsam oder separat formulierte Alternativ-Vorschläge über Besatzung, die Rolle der Flaggenländer im Zusammenhang mit dem Management von Schiffen und schiffseignenden Unternehmen, Kapitalbeteiligung und Aktienanteile, Gemeinschaftsprojekte, Bareboatcharterverträge und Maßnahmen diskutiert werden, deren Ziel darin besteht, die volle Hoheitsgewalt und Rechtszuständigkeit des Flaggenlandes sicherzustellen.

A. Selander (stellvertretender ITF-Generalsekretär) und Brian Loughton (Sekretär der ITF-Sonderabteilung für Seeleute) sowie Vertreter angeschlossener Seeleutegewerkschaften aus der Bundesrepublik Deutschland, Finnland, Großbritannien, Indien, Norwegen und Schweden nahmen an der Sitzung der genannten Arbeitsgruppe teil. Auf Seite der Regierungen waren bemerkenswerterweise die USA - wo die Billigflaggenreeder über ein besonders starkes Lobby verfügen - sowie natürlich Liberia und Panama nicht vertreten. Im Laufe seiner Ansprache auf der Schlußsitzung der Arbeitsgruppe würdigte Kollege Selander die Arbeit des UNCTAD-Sekretariats, das die einschlägige Problematik klar und präzise dargelegt hatte, und stimmte vorbehaltlos der Feststellung des Direktors der Schiffsabteilung der UNCTAD zu, daß die Formulierung international anerkannter Grundsätze über die Bedingungen der Registrierung von Schiffen der einzige Weg ist, um sicherzustellen, daß alle Flaggenländer eine wirksame Kontrolle und Rechtssprechung über ihre Schiffe ausüben.

Sodann erwähnte er das Liberia-Schiff 'PACIFIC CHARGER' als ein treffendes aber gleichzeitig schockierendes Beispiel dafür, wie ein gut ausgerüstetes im Besitz einer angesehenen Reederei stehendes modernes Schiff infolge seiner Registrierung unter einer Schattenflagge in Seenot geraten kann. (Das Schiff strandete vor dem australischen Hafen Wellington aufgrund der unzulänglichen nautischen Kenntnisse und Erfahrung der an Bord befindlichen Offiziere.) Der Direktor der UNCTAD-Schiffahrtsabteilung war der Meinung, daß Schattenflaggenreeder sich leider allzu häufig auf unerfahrene Management-Unternehmen verlassen, die dann ihre Besatzungen von skrupellosen Bemannungsagenturen holen.

ASIATISCH-PAZIFISCHER RAUM -- Erfolgreiche Regionalkonferenz in Neu-Delhi

Auf Einladung des Koordinierungsausschusses der indischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften fand vom 2. - 5. März 1982 in Neu-Delhi eine äusserst erfolgreiche Regionalkonferenz statt, an der fast 100 Delegierte von Gewerkschaften aus 16 Ländern in Asien und dem pazifischen Raum teilnahmen.

Die Konferenz wurde von ITF-Generalsekretär Harold Lewis eröffnet, der ausserdem den Vorsitz führte. Auf der Eröffnungssitzung sprachen ferner: Herr P.A. Neck (Direktor des IAO-Büros in Neu-Delhi), Kollege M.S. Mathus (Generalsekretär der Asiatischen Regionalorganisation des IBFG), Kollege M.S. Hoda (ITF-Regionalsekretär für Asien und den Pazifischen Raum), Kollege U. Purohit (Präsident der All-indischen Eisenbahnerföderation und Vorsitzender des Koordinierungsausschusses der indischen ITF-Gewerkschaften) und K.E. Sukhia (Generalsekretär der indischen Seeleutegewerkschaft MUI).

Die Konferenz befürwortete den Bericht über die künftliche gewerkschaftliche Tätigkeit in der Region. Sodann wurde das ITF-Arbeitsprogramm für die Region diskutiert und beschlossen, 'zwecks Förderung einer engeren Zusammenarbeit zwischen den ITF-Gewerkschaften der Region einen Asiatisch/Pazifischen ITF-Regionalausschuss zu bilden. Dieser Ausschuss soll ferner die Aufgabe haben, spezifische Probleme zu identifizieren und die Prioritäten für das erweiterte ITF-Tätigkeitsprogramm in der Region festzulegen. Schliesslich wurde ein Forschungs- und Informationsdienst für die Mitgliedsgewerkschaften der Region geplant und beschlossen, daß der Regionalausschuss auch bei der Koordinierung internationaler Solidaritäts und Unterstützungsaktionen behilflich sein soll.

Soweit es in den einzelnen Ländern noch keine Koordinierungsausschüsse der dortigen ITF-Gewerkschaften gibt, sollen solche Ausschüsse gebildet werden. Jeder dieser Ausschüsse wird dann einen Vertreter für den Regionalausschuss nominieren, dem ausserdem die 3 ITF-Vorstandmitglieder der Region, der ITF-Generalsekretär und der ITF-Regionalsekretär für Asien und den Pazifischen Raum angehören werden. Der Ausschuss wird mindestens einmal im Jahr zusammentreten. Auf seiner ersten Sitzung werden sein Vorsitzender sowie andere Amtsträger gewählt werden. Der Regionalausschuss für Asiatische Seeleute und der Asiatisch-pazifische Regionalausschuss für die Zivilluftfahrt werden beibehalten. Die Beschlüsse dieser beiden Ausschüsse werden jedoch den allgemeinen Regionalausschuss sowie dem ITF-Sekretariat in London zur Kenntnis gebracht werden.

Der Ausschuss nahm Entschliessungen zu folgenden Fragen an: Gewerkschaftsrechte des pakistanischen Luftfahrtspersonals; Wiederanerkennung der Air India Employees Guild; Atomfreiheit im pazifischen Raum; Unabhängigkeitskampf der Bevölkerungen von Neu-Kaledonien und Tahiti; die Situation in Polen; Schutz der Beschäftigungsmöglichkeiten Asiatischer Seeleute; Einkommensteuerermässigungen für Seeleute; und Schutz der Asiatischen Seeleute vor Ausbeutungsmaßnahmen. Die sich auf Seeleute beziehenden

Entschliessungen wurden von der im April 1982 in London abgehaltenen Vollkonferenz der ITF-Seeleutesektion gutgeheissen. (Sh. auch Anhang 1 zu dieser Nummer der ITF-Nachrichten.)

TRANSPORT UND VERKEHR

INTERNATIONALES

Langsamere Anstieg der Welt-Handelsflotte

Die von Lloyds Schiffahrtsregister veröffentlichten statistischen Daten zeigen, daß die Welt-Handelsflotte im Jahre 1981 um nur 0,2% angestiegen ist - der niedrigste jährliche Anstieg seit Ende des 2. Weltkrieges. Tonnagemässig betrug der Anstieg 0,9 mio. Tonnen (auf insges. 420,8 mio .) verglichen mit einem Anstieg von 6,9 mio Tonnen im Jahre 1980 und 7 mio Tonnen im Jahre 1979. Der stärkste Anstieg war jedoch in den siebziger Jahren zu verzeichnen - von 223 mio Tonnen auf 393 Mio Tonnen zwischen 1970 und 1977.

Der grösste Tonnagerückgang im Jahre 1981 war unter den Tankern zu verzeichnen (um 3,3 mio Tonnen auf 171,7 mio). Als Nächstes kamen allgemeine Frachtschiffe (Rückgang um 1,8 mio auf 80,8 mio Tonnen). Der wichtigste Tonnageanstieg war bei Erz- und Massengüterschiffen (um 3,9 mio auf 87,2 Tonnen) und bei Containerschiffen (um 1,0 mio auf 12,3 mio Tonnen zu verzeichnen. An der Spitze der Liste der 10 grössten Schiffahrtsländer steht nach wie vor Liberia; danach folgen Griechenland, Japan, Panama, Grossbritannien, die UdSSR, Norwegen, die USA, Frankreich und Italien.

PAKISTAN

ITF ersucht IAO um Wiederaufnahme der Beschwerde gegen die pakistanische Regierung

Der IAO-Verwaltungsrat hat auf seiner Sitzung im März dieses Jahres die Interims-Schlußfolgerungen des IAO-Ausschusses für Vereinigungsfreiheit über die von der ITF gegen die pakistanische Regierung gemachte Beschwerde angenommen⁺.

Der Ausschuss unterstützte das Argument der ITF, daß das Verbot einer jeglichen gewerkschaftlichen Tätigkeit bei Pakistan International Airlines eine Verletzung der IAO-Übereinkommen Nr. 87 und 98 darstellt und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die pakistanische Regierung die Notstandsverordnung Nr. 52 sobald wie möglich rückgängig machen werde. Da die pakistanische Regierung behauptet hatte, daß das genannte Verbot nur zeitweilig sei und so bald wie möglich aufgehoben werden würde, forderte der Ausschuss das pakistanische Parlament auf, ihn unverzüglich von dieser Aufhebung zu verständigen.

Die pakistanische Regierung reagierte mit einer Verlängerung des Verbotes bis Ende 1982. Da die Regierung ganz offensichtlich nicht beabsichtigt, den vom IAO-Ausschuß gemachten Empfehlungen nachzukommen, hat die ITF die IAO ersucht, das Beschwerdeverfahren gegen Pakistan wiederzueröffnen.

SKANDINAVIEN

Seminar der Skandinavischen Transportarbeiterföderation über Schiffahrtsgesetzgebung

Vom 10. bis 12. Mai 1982 fand im Konferenz- und Schulungszentrum der Norwegischen Seeleutegewerkschaft in Leangkollen bei Oslo ein von der Skandinavischen Transportarbeiterföderation einberufenes Seminar über "Schiffahrtsrecht und Schiffahrt" statt, auf dem Vertreter des Norwegischen Instituts für Schiffahrtsrecht referierten. Ein Großteil der Diskussion bezog sich auf Schiffe unter Bareboat-Charter und Gemeinschaftsprojekte (joint ventures). Die ITF war durch Ake Selander (stellvertretender Generalsekretär) vertreten.

AUS DER WELT DER ARBEIT

DÄNEMARK

Heuererhöhung für Schiffsingenieure

Die Dänische Metallarbeitergewerkschaft hat für die ihrer Abteilung Seeschiffahrt angehörenden Schiffsingenieure einen ab 1. März 1982 geltenden Heuertarifvertrag abgeschlossen, der folgende neue Monatsheuern (Grundheuer + Lebenshaltungskostenzuschlag) vorsieht: Donkeymann/Pumpenmann - Dkr. 7.970,54; Heizer/Motormann - Dkr. 7.485,54. Der Überstundentarif (pro 30 Minuten Mehrarbeit) beträgt Dkr. 29,95 für Donkeymann/Pumpenmann und Dkr. 28,12 für Heizer/Motormann. Die entsprechenden Tarife für Überstunden an Sonn- und Feiertagen sind Dkr. 38,01 bzw. Dkr. 35,70.

Die Dienstalterszulage für Motormänner und höhere Dienstgrade wurde auf Dkr. 230 nach einem Dienstjahr angehoben und beträgt maximal Dkr. 650 nach 12 Dienstjahren. Die Zulage für Dienst auf Tankschiffen variiert von Dkr. 459,82 bis Dkr. 544,32 für den Donkeymann und von Dkr. 296,77 bis Dkr. 481,27 für Heizer und Motormänner, je nach Länge der Dienstzeit. Beide Zulagen sind monatlich zahlbar.

Lohnerhöhung für Schiffsverpflegungspersonal

Am 1. März trat für die Mitglieder der uns angeschlossenen Dänischen Gewerkschaft des Schiffsverpflegungspersonals ein neuer Tarifvertrag in Kraft, der folgende Monatsheuern (einschließlich Teuerungszulage) vorsieht: Chefsteward - Dkr. 10.617 bis Dkr. 12.330; Koch - Dkr. 7.440 bis Dkr. 7.903; Steward und Stewardess - Dkr. 6.322 bis Dkr. 6.627. Die jeweiligen Überstundentarife (für 30 Minuten Mehrarbeit) sind: Chefsteward - Dkr. 39,89 (an Sonn- und Feiertagen Dkr 50,63); Koch - Dkr. 26,88 (Dkr. 34,40) und Steward/Stewardess Dkr. 22,84 (Dkr. 29,23).

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Mehr Geld bei der Bahn

Die Löhne, Gehälter und Ausbildungsvergünstigungen für die Arbeiter, Angestellten und Auszubildenden der Deutschen Bundesbahn werden rückwirkend vom 1. Mai an um 3,6 Prozent erhöht. Darauf haben sich der DB-Vorstand und die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) in schwierigen Verhandlungen geeinigt.

Dem Tarifabschluß zufolge ist zugleich eine Einmalzahlung in Höhe von 40 DM vorgesehen. Alle Arbeiter und Angestellten, die noch keinen Anspruch auf einen Erholungsurlaub von 30 Arbeitstagen haben, erhalten von diesem Jahr an einen Urlaubstag mehr.

Tarifkommission und Hauptvorstand der GdED haben das Verhandlungsergebnis gebilligt.

Erhöhungen für Lufthansa-Personal

Die uns angeschlossene deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) teilt mit, daß das Ergebnis der Tarifverhandlungen für die Beschäftigten der Deutschen Lufthansa wie folgt ist:

- Anhebung der Monatsvergütungen bis zu 5.000 DM um 4%
- " " " " " 8.000 DM um 3,3%
- " " " über 8.000 DM um 2,5%

- Erhöhung des Urlaubsgeldes um DM 175 auf DM 775
- Erhöhung der Ausbildungsvergütung um 4%
- Erhöhung des Urlaubsgeldes der Auszubildenden um DM 87,50.

Die neuen Vergütungstarife treten rückwirkend zum 1. Februar 1982 in Kraft.

FRANKREICH

Schiffsoffiziere nehmen Kampf um höhere Renten wieder auf

Nach Wiederaufnahme ihres Kampfes um höhere Renten haben die französischen Schiffsoffiziere letzten Monat das Auslaufen von Schiffen aus französischen Häfen um 48 Stunden verzögert. Bereits voriges Jahr ergriffen die Offiziere und Mannschaftsdienstgrade gemeinsame Kampfmaßnahmen in Unterstützung ihrer Rentenforderungen.^{+) Nach dem die neu gewählte sozialistische Regierung versprochen hatte, dieses Problem als dringend zu behandeln, wurden diese Kampfmaßnahmen eingestellt. Später wurde den Offizieren eine Rentenerhöhung um nur 8 bis 18 Prozent zugesprochen, wogegen die Renten der unteren Lohngruppen um 40 Prozent erhöht wurden.}

^{+) Sh. auch ITF-Nachrichten Nr. 5/1981, S. 48; Nr. 6/1981, S. 60 und Nr. 7/1981, S. 70.}

JAPAN

Neuer Tarifvertrag für Seeleute in der Hochseeschifffahrt

Unter einem zwischen der uns angeschlossenen Alljapanischen Seeleutegewerkschaft (ASJU) und dem Japanischen Reederverband vereinbarten neuen Tarifvertrag sind die Heuern der auf Hochseeschiffen beschäftigten Seeleute um 7,39% erhöht worden. Die Tarifverträge für die Fischerei und Küstenschifffahrt sehen ähnliche Erhöhungen vor.

NIEDERLANDE

Rotterdammer Hafenstreik endet

Am 7. Juni endete der am 4. Mai begonnene Streik der im Hafen von Rotterdam beschäftigten Mitglieder der uns angeschlossenen Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft (Vervoersbond FNV). Grund für den Streik war das Scheitern der Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag mit den Hafenarbeitgebern.

Während des Streiks wurden die der ITF angeschlossenen europäischen Hafenarbeitergewerkschaften um Solidarität angesucht und aufgefordert sicherzustellen, daß die infolge des Streiks nach Häfen in anderen Ländern umgelenkten Schiffe nicht abgefertigt werden. Verderbliche Ladungen, deren Nichtabhandlung ein Sicherheitsrisiko in sich birgt, wurden nicht bestreikt.

Die Einzelheiten der am Ende des Streiks getroffenen Regelung liegen noch nicht vor. Der FNV hat die ITF gebeten, allen angeschlossenen Hafenarbeitergewerkschaften für ihre Solidarität zu danken.

NORWEGEN

Transportstreik endet

Ein am 20. April begonnener Streik der im Straßentransport (einschließlich Autobuspersonal) und in der Hafenvirtschaft beschäftigten Mitglieder der uns angeschlossenen Norwegischen Transportarbeitergewerkschaft endet am 6. Mai, nachdem die norwegische Regierung eine Regelung dieses Arbeitskonfliktes durch ein obligatorisches Schiedsverfahren angeordnet hatte. Grund für den Streik war das Scheitern der Verhandlungen über neue Tarifverträge mit den zuständigen Arbeitgebern.

Über das Ergebnis des Schiedsverfahrens wird in einer kommenden Nummer der ITF-Nachrichten berichtet.

Heuererhöhung für Offiziere auf norwegischen Hochseeschiffen

Am 1. Mai 1982 traten neue Heuertarife für die in der Hochseeschiffahrt beschäftigten Mitglieder der uns angeschlossenen Norwegischen Gewerkschaft der Deckoffiziere in Kraft. Es folgen einige Beispiele der neuen Monatsheuern, (die Heuertarifspanne der einzelnen Dienstgrade variiert mit der Größe des Schiffes und dem Dienstalter):

- | | |
|---------------------|---|
| <u>1. Offizier:</u> | 7.050 Nkr bis 9.415 Nkr (auf Trockenladungsschiffen);
7.290 Nkr bis 9.795 Nkr (auf Tankern). |
| <u>2. Offizier:</u> | 6.570 Nkr bis 8.170 Nkr (auf Trockenladungsschiffen);
6.775 Nkr bis 8.470 Nkr (auf Tankern). |
| <u>3. Offizier:</u> | 6.295 Nkr bis 7.525 Nkr (auf Trockenladungsschiffen);
6.495 Nkr bis 7.785 Nkr (auf Tankern). |
| <u>4. Offizier:</u> | 6.295 Nkr bis 7.055 Nkr (auf Trockenladungsschiffen);
6.495 Nkr bis 7.295 Nkr (auf Tankern). |

PORTUGAL

Keine aufgezwungenen Arbeitsbedingungen für TAP-Kabinenpersonal

Der uns angeschlossenen Portugiesischen Gewerkschaft des Luftfahrts-Kabinenpersonals ist es dank ihrer konsequenten Haltung und der Proteste angeschlossener Luftfahrtsgewerkschaften aus anderen Ländern gelungen, die Suspendierung des von der Regierung am 24. März vorgelegten Gesetzesentwurfes, dessen Annahme eine ernste Verschlechterung der Arbeitsbedingungen des TAP-Kabinenpersonals zur Folge gehabt haben würde, zu bewirken.

Die Regierung hat sich mit der Gewerkschaft über die Bildung eines gemeinsamen Ausschusses geeinigt, der für Verhandlungen über Löhne und Arbeitsbedingungen zuständig sein wird, aber die Luftfahrtsgesellschaft TAP-Air hat bis jetzt ihre Mitarbeit in diesem gemeinsamen Ausschuss verweigert.

+Siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 4/1982, Seite 34

USA

Neuer Tarifvertrag für UNITED AIRLINES - Bodenmechaniker

Die der ITF angeschlossene amerikanische Mechanikergewerkschaft IAM hat mit UNITED AIRLINES einen neuen Tarifvertrag mit einer Laufzeit von 2 Jahren für 14.000 Flugzeugmechaniker, Rampenarbeiter und andere Angehörige des Boden-Servicepersonals abgeschlossen, der rückwirkend vom 1. November 1981 in Kraft tritt, und eine Anhebung der Löhne und Gehälter um 10% im ersten Jahr und um weitere 8% im zweiten Jahr vorsieht. Der Stundenlohn eines Mechanikers wird somit ab 1. November 1982 US \$ 15,91 betragen. Gleichzeitig wurden die Schichtzulagen, Befähigungszulagen (type rating allowances) die Rentenversicherungsleistungen und das Krankengeld in Übereinstimmung mit dem Anstieg der Lebenshaltungskosten angehoben.

KURZNACHRICHTEN

Griechenland: Vorigen Monat haben die Hafendarbeiter von Piräus in Unterstützung ihrer Forderung auf bessere Löhne und Arbeitsbedingungen eine Reihe von Arbeitsniederlegungen durchgeführt.

Die Londoner Verkehrsbetriebe (London Transport) haben dem Autobus- und U-Bahn-Personal ein Angebot auf Erhöhung der Löhne um 5% gemacht. Der Lebenshaltungskostenanstieg in England liegt gegenwärtig bei 9,8%.

Die italienischen Transportarbeiter haben im Laufe des letzten Monats in Unterstützung ihrer Forderungen im Zusammenhang mit der Erneuerung ihrer Kollektivverträge eine Reihe spontaner Streiks durchgeführt, an denen u.a. auch Eisenbahner, Autobuspersonal, Fährschiffbesatzungen und Fluglotsen beteiligt waren. Am 8. Mai wurde durch einen Streik der Flughafensfeuerwehr der gesamte Luftverkehr stillgelegt.

Japan: Das Kabinenpersonal und die Kopiloten der Japan Airlines haben vor Kurzem in Unterstützung ihrer Forderungen auf höhere Gehälter und bessere Arbeitsbedingungen einen 24-Stunden-Streik durchgeführt.

Nordirland: Unter einem neuen Manteltarifvertrag wurde dem Autobuspersonal der nordirischen Hauptstadt Belfast eine Anhebung der Löhne um 12,5% zugesprochen, sowie eine 39-Stunden-Arbeitswoche ab September dieses Jahres und 2 zusätzliche Urlaubstage pro Jahr. Das Autobuspersonal ist Mitglied der uns angeschlossenen Britischen Transportarbeitergewerkschaft (TGWU).

Die Zweigstelle Oslo der Norwegischen Gewerkschaft der Handelsarbeiter (HK) feiert dieses Jahr ihr 75. Jubiläum. Wir gratulieren und wünschen der HK allen Erfolg in der Zukunft.

Portugal: Anfang April begann im portugiesischen Hafen Leixoes ein Streik gegen die Einführung einer neuen Hafendarstellungsregelung. Dieser Konflikt dauerte 6 Wochen an. Die Einzelheiten der am Ende getroffenen Regelung liegen noch nicht vor.

TODESFÄLLE

J.A. Cornner (Stellvertretender Generalsekretär der britischen Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere von 1949 bis 1965) ist am 18. März gestorben. Kollege Cornner trat 1965 in den Ruhestand, nachdem er 35 Jahre lang seiner Organisation gedient hatte.

Ted Miles (Vertreter der Londoner U-Bahn-Fahrer im Vorstand der britischen Eisenbahnergewerkschaft ASLEF) ist in der Nacht zum 3. Mai im Alter von 55 Jahren in einem Londoner Krankenhaus gestorben.

S. Olaolu Oduleye (Generalsekretär der Nigerischen Eisenbahnergewerkschaft) ist am 11. Mai in seinem Auto tödlich verunglückt.

W.J. Redford (Vizevorsitzender der amerikanischen Transportarbeitergewerkschaft TWU) ist am 20. März einem Herzinfarkt erlegen. Kollege Redford vertrat seine Organisation auf dem ITF-Kongreß 1980 in Miami.

Aat Rook (Vizevorsitzender und Kassenwart der Niederländischen Seeleuteföderation -- FWZ) ist am 22. Mai im Alter von 65 Jahren gestorben. Er war fast 30 Jahre bei der FWZ tätig.

Johann Roposs (Vorsitzender i.R. der österreichischen Gewerkschaft für Handel, Transport und Verkehr) ist am 30. April nach einer kurzen, aber schweren Krankheit im Alter von 70 Jahren gestorben.

PERSONALIEN

Nils Borin ist als Nachfolger des Kollegen Karl Rude zum neuen Vorsitzenden der Schwedischen Schiffsoffiziersvereinigung gewählt worden.

Börje Heggstad hat Anfang Mai den Vorsitz der Schwedischen Handelsarbeitergewerkschaft (HTF) auf dem Kongress seiner Organisation niedergelegt. Er war fast 40 Jahre bei der HTF tätig und wurde 1976 zu deren Vorsitzenden gewählt. Sein Nachfolger ist der Kollege Lars Hellman, der seit dem Jahre 1978 ein Vizevorsitzender der HTF war. Kollege Hellman ist außerdem der Vorsitzende der ITF-Sektion Reisebüropersonal. Sein Amt als HTF-Vizevorsitzender übernimmt der Kollege Holger Eriksson.

Richard I. Kilroy (Präsident der amerikanischen Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks) ist zum Leitenden Sekretär und Kassenwart der amerikanischen Eisenbahnerföderation RLEA ernannt worden.

Lane Kirkland (Vorsitzender des amerikanischen Gewerkschaftsbundes AFL-CIO) ist von der amerikanischen Seeleute-Wohlfahrtsorganisation USS in Anerkennung seiner Verdienste um die amerikanische Schifffahrt ein Orden verliehen worden. Kollege Kirkland ist ein ehemaliger Schiffsoffizier und hat auch seit seiner Wahl zum AFL/CIO-Präsidenten seine Mitgliedschaft in der Internationalen Vereinigung der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen (IOMMP) beibehalten.

Chris Kirwan ist als Nachfolger des vorigen November verstorbenen Kollegen Tom O'Brien zum Vizevorsitzenden der Irischen Transportarbeitergewerkschaft gewählt worden. Kollege Kirwan vertritt Irland in den Ausschüssen der ITF-Sektionen Eisenbahn, Straßentransport, Häfen und Reisebüropersonal.

Anders Lindström ist der neue Präsident der Schwedischen Seeleutegewerkschaft. Kollege Lindström ging bereits als Teenager zur See und wurde mit 23 Jahren der jüngste Gewerkschaftsfunktionär in ganz Schweden. Er ist jetzt 36 Jahre alt und war vor seiner Wahl im schwedischen Zentrum für Arbeitsumweltforschung tätig. Der neue Vizepräsident der Schwedischen Seeleutegewerkschaft ist Kollege Nils Börje Andersson, der seit 24 Jahren bei seiner Organisation tätig ist und bisher vor allem für Fragen der Sicherheit und Ausbildung zuständig war.

C.A. Lyons ist von den Mitgliedern der Britischen Gewerkschaft der Gehaltsempfänger im Verkehr (TSSA) zum nächsten Generalsekretär der TSSA gewählt worden. Er tritt dieses Amt im September dieses Jahres an, wenn der gegenwärtige Generalsekretär, Tom Jenkins, in den Ruhestand tritt. Beide Kollegen sind Mitglied des Ausschusses der Sektion Reisebüropersonal.

KONFERENZ DER ITF-SEELEUTESEKTION

Am 22. und 23. April 1982 fand in London unter dem Vorsitz von K. Mols Sørensen (Dänemark) eine Vollkonferenz der ITF-Seeleutesektion statt, an der rund 70 Delegierte aus fast 30 Ländern sowie Vertreter der IAO und des Ausschusses der Verkehrsgewerkschaften der Gemeinschaft teilnahmen. Der vom ITF-Sekretariat vorgelegte Tätigkeitsbericht wurde einstimmig angenommen. Während der Diskussion des Berichtes wurde folgenden Fragen besondere Aufmerksamkeit zuteil: künftiges Notruf- und Sicherheitssystem für die Schifffahrt; Gemeinschaftsprojekte (joint ventures); Bemannung; und Probleme der ausländischen Seeleute. Unmittelbar vor der Konferenz - am 20. bzw. 21. April - fanden Sitzungen des Bemannungs Ausschusses und des Ausbildungsausschusses der Sektion statt.

Zur Frage der Bemannung wurde eine EntschlieÙung angenommen, die sich für ein sich auf den 8-Stunden-Arbeitstag stützendes 3-Wachen-System ausspricht, wobei weder der Kapitän noch der 1. Offizier Wache gehen sollten. Die Mindestzahl der an Bord befindlichen ordnungsgemäß befähigten Besatzungsmitglieder muß die Erfüllung der Bestimmungen des Internationalen Abkommens über Ausbildungs- Befähigungs- und Wachgangsnormen für Seeleute (1978) und der IMCO-EntschlieÙung über Grundsätze der sicheren Bemannung (1980) ermöglichen. Die Konferenz beauftragte den Bemannungs Ausschuß der Sektion, in der Zeit bis zum ITF-Kongreß 1983 eine spezifische gewerkschaftspolitische Erklärung über die Bemannung von Schiffen zu erstellen. Ferner bestätigte die Sektion einen vom Bemannungs Ausschuß formulierten Vorschlag über Bemannungsnormen für Schattenflaggenschiffe.

Zum Thema Funkverbindungen bekräftigte die Konferenz ihre Unterstützung der im Jahre 1980 festgelegten ITF-Politik für Funkoffiziere und nahm eine EntschlieÙung über das künftige weltweite Notruf- und Sicherheitssystem für die Schifffahrt an. In dieser EntschlieÙung heißt es u.a., daß das gegenwärtige System beizubehalten ist, solange die Seeleute nicht hundertprozentig von der Überlegenheit des geplanten Systems überzeugt sind und der vorgeschlagene internationale Plan für Suche und Rettung noch nicht wirksam zur Anwendung gelangt. Ferner wird in der EntschlieÙung betont, daß weder im gegenwärtigen noch in irgendeinem künftigen Notruf- und Sicherheitssystem andere Besatzungsmitglieder bereit sein werden, die Aufgaben des Funk- und Elektronikoffiziers zu übernehmen.

Sodann erfolgte - gestützt auf einen vom Schifffahrtspolitischen Ausschuß der Sektion gemachten Vorschlag - eine erste Diskussion über Gemeinschaftsprojekte (joint ventures). Es wurde festgestellt, daß solche Projekte ein nützliches Mittel zur Bekämpfung der Schattenflaggenreeder sein können, der Schifffahrtspolitische Ausschuß jedoch eine weitaus gründlichere Analyse des gesamten Fragenkomplexes vornehmen müsse, bevor die Sektion eine eindeutige Politik hierüber festlegen kann.

Im Zusammenhang mit der Beschäftigung ausländischer Seeleute bestätigte die Sektion eine Reihe von EntschlieÙungen, die vom ITF-Regionalausschuß für Asiatische Seeleute und von der Asiatisch/Pazifischen ITF-Regionalkonferenz an sie weitergeleitet worden waren. Diese EntschlieÙungen enthalten u.a. folgende Forderungen: (a) Regierungen sollten der ungezügelten Ausbildung von Seeleuten Einhalt gebieten, bis sich die Beschäftigungslage in der Schifffahrt verbessert; (b) das ITF-Sekretariat sollte die zunehmende Ausbreitung skrupelloser Heuerstellen im asiatischen Raum untersuchen, die sogenannten "Reisepassbesitzern" Arbeitsstellen vermitteln, und zwecks Ergreifung geeigneter Abhilfsmaßnahmen unmittelbar die IAO und die Regierungen der betreffenden asiatischen Länder auf dieses Problem aufmerksam machen; und (c) Seeleute sollten von Lohnsteuerzahlungspflicht entweder befreit oder es sollten ihnen

großzügige Zugeständnisse gemacht werden. Eine weitere EntschlieÙung über Seeleuteheuern wurde zur Kenntnis genommen und zur Weiterbehandlung an den Fair-Practices-AusschuÙ der ITF verwiesen.

Abschließend verurteilte die Sektion in Weiterverfolgung einer Empfehlung des Schiffahrtspolitischen Ausschusses bestimmte MiÙbräuche im Zusammenhang mit dem Abschluß von Bareboatcharter-Verträgen und empfahl, daß das ITF-Sekretariat die diesbezügliche Situation weiterhin sorgfältig überwachen und notwendigenfalls geeignete Schritte unternehmen sollte, um zu verhindern, daß Schiffe unter Bareboatcharter zu einer getarnten Alternative von Schattenflaggen werden. Ferner wurde das ITF-Sekretariat beauftragt, eine Sitzung zwecks Diskussion gewisser nachteiliger und unerwünschter Entwicklungen in der Offshore-Gas/Erdölindustrie einzuberufen. In diesem Arbeitsbereich sind in letzter Zeit mehrere tragische Unglücke mit tödlichem Ausgang vorgekommen.

TECHNISCHER ITF-AUSSCHUSS DES FLUGDECKPERSONALS NIMMT ERKLÄRUNG ZUM ABSTURZ
EINER B-737 DER AIR FLORIDA IN WASHINGTON AN

Anfang Mai fand in London eine Sitzung des Technischen ITF-Ausschusses des Flugdeckpersonals statt, auf der ein Teil der Diskussion sich mit den Gründen für den Absturz einer Boeing 737 der Luftfahrtsgesellschaft AIR FLORIDA am 13. Januar 1982 kurz nach ihrem Start vom Flughafen Washington befaßte. In diesem Unglück kamen viele Menschen ums Leben. Auf der Sitzung waren Vertreter angeschlossener Gewerkschaften der Flugingenieure und Piloten aus Australien, Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Indien, den Niederlanden, Spanien und den USA anwesend. Bill Gill (Vorsitzender der ITF-Sektion Zivilluftfahrt) beschrieb das der staatlichen amerikanischen Sicherheitsbehörde (National Transportation Safety Board) im Zusammenhang mit der Untersuchung dieses Unglücks unterbreitete Beweismaterial. Vertreter der amerikanischen Flugingenieursgewerkschaft FEIA waren auf den Sitzungen der Untersuchungsinstanz anwesend. Im Laufe der Untersuchung wurden auch Kopien der Flugdeck-Tonbandaufnahmen vorgelegt, die wichtige Informationen über die Gegebenheiten im Flugdeck der B-737 während der Minuten vor dem Absturz des Flugzeuges enthielten.

Nach Entgegennahme des Berichtes des Kollegen Gill nahm der Ausschuß einstimmig eine Erklärung an, in der das der Untersuchungsinstanz vorgelegte Beweismaterial bestätigt wird. Aus diesem Beweismaterial ist eindeutig ersichtlich, daß die falsche Triebkräfteeinstellung der Motoren beim Start Ursache des Unglücks war. In der Erklärung wird weiter festgestellt, daß dieses Unglück nicht eingetreten wäre, wenn sich ein Flugingenieur im Flugdeck befunden hätte, dessen Aufgabe es ist, die Handlungen der Piloten zu überwachen. Die Beschäftigung eines Flugingenieurs im Cockpit wäre ferner in Übereinstimmung mit der Politik der ITF-Sektion Zivilluftfahrt gewesen, die auf allen Verkehrsflugzeugen eine Cockpitbesatzung von mindestens 3 Mann fordert. Hätte sich ein Flugingenieur an Bord der B-737 befunden, wäre das Flugzeug in aller Wahrscheinlichkeit nie mit so stark vereisten Tragflächen gestartet, da der Flugingenieur empfohlen haben würde, daß vor dem Start eine Enteisung der Tragflächen vorgenommen werden sollte.

In der Erklärung heißt es abschließend, daß dieses Unglück auf tragische Weise gezeigt hat, daß mit einer Flugdeckbesatzung von nur 2 Piloten keine ordnungsgemäßen Sicherheitsnormen aufrecht erhalten werden können und daß die "menschliche Reserve" eines voll ausgebildeten und lizenzierten Flugingenieurs im Flugdeck unerläßlich ist. Die ITF ist der festen Überzeugung, daß die Umstände dieses tragischen Unglücks die Richtigkeit ihrer Flugdeckpolitik bestätigen.

Siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 3/1982, Seite 15 (Stellungnahme der FEIA zum AIR FLORIDA-Unglück.

ERHÖHTE SPANNUNG IN SÜDAFRIKANISCHEN HÄFEN

Die zwischen Gewerkschaftern und Arbeitgebern in den südafrikanischen Häfen Port Elizabeth und East London bestehende Spannung hat zugenommen, weil sich die Arbeitgeber (South African Transport Services - SATS (ehemals Südafrikanische Eisenbahnen und Hafengebäude - SAR&H)) weiterhin weigern, Gespräche mit der der ITF angeschlossenen General Workers' Union (GWU) zu führen, obwohl die GWU beweisen kann, daß sie eine beachtliche Anzahl von Mitgliedern unter den in diesen Häfen beschäftigten SATS-Arbeitnehmern hat. (Über den Hintergrund dieser Angelegenheit wurde in Anhang 1 zu ITF-Nachrichten Nr. 1/1982 berichtet.)

Die Geschäftsleitung der SATS hat erklärt, daß sie nur mit einer "Vereinigung Schwarzen Personals" zu verhandeln bereit sei. Diese Vereinigung wurde mit Unterstützung der Arbeitgeber in aller Eile gebildet und wird von vielen schwarzen Arbeitern lediglich als ein Sprecher des Managements betrachtet. GWU-Mitglieder sind von der Polizei laufend belästigt worden und vor Kurzem wurden 2 GWU-Funktionäre verhaftet, weil sie in das Hafengelände von East London eingedrungen waren, obwohl sie dort nur die Gewerkschaftsbeiträge einsammeln wollten. Der Gewerkschaft ist es ferner verboten worden, Sitzungen in den im Hafen befindlichen Gebäude der Seeleutmission abzuhalten, mit der Begründung, daß dieses Gebäude Eigentum der SATS ist.

Die GWU-Mitglieder haben bis jetzt trotz dieser laufenden Provokation bemerkenswerte Disziplin gezeigt. Ganz offensichtlich möchten die Arbeitgeber eine Konfrontierung heraufbeschwören, die sie dann als Vorwand für die Ausstoßung der GWU-Mitglieder benutzen könnten. Die erste Provokation bestand in der fristlosen und unbegründeten Entlassung des Vorsitzenden des GWU-Ausschusses im Hafen von Port Elizabeth, Kollege Jeremiah Tolwana. Die Gewerkschaft ging zu einem Rechtsanwalt und wurde mit dem Argument der Geschäftsleitung konfrontiert, daß Kollege Tolwana -- gleich allen schwarzen Arbeitnehmern bei der SATS -- ein "Gelegenheitsarbeiter" gewesen sei und somit im Falle seiner Entlassung keine Rechte habe. Dieses Argument wurde von den Rechtsanwälten der Gewerkschaft angefochten und am Ende zahlte ihm die SATS 30 Tage Lohn. Dieses Rechtsverfahren klärte jedoch den Status der schwarzen Arbeitnehmer der SATS, und die Gewerkschaft möchte jetzt die gesamte Statusfrage vor einem Gericht auf die Probe stellen.

Am 29. März übermittelte die GWU der SATS-Geschäftsleitung Briefe von 536 Hafearbeitern, die ihre Mitgliedschaft in der "Vereinigung schwarzen Personals" offiziell kündigen wollten. Darauf wurde mit erneuten polizeilichen Einschüchterungsmaßnahmen reagiert. Noch schlimmer: das Unternehmen hat weiterhin die Beiträge an die Vereinigung Schwarzen Personals vom Lohn abgezogen!

In einem Schreiben an den Leitenden Direktor der SATS hat GWU-Generalsekretär David Lewis zugegeben, daß nicht die Mehrheit der SATS-Hafearbeiter der GWU angehört (die SATS erstreckt sich über ganz Südafrika) und zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Anerkennung als rechtmäßiger Interessenvertreter ihrer Mitglieder nicht fordert, um landesweite Verhandlungen über Löhne und Arbeitsbedingungen zu führen. Sie wolle lediglich, daß die Arbeitgeber das Recht ihrer Arbeitnehmer auf Beitritt zu und Mitarbeit in einer Gewerkschaft ihrer Wahl in Übereinstimmung mit den international anerkannten Grundsätzen der Vereinigungsfreiheit anerkennen. Der Unwille und die Spannung in den Häfen von Port Elizabeth und East London sind unmittelbar auf die Weigerung der SATS zurückzuführen, mit der Gewerkschaft überhaupt etwas zu tun zu haben, sowie auf die andauernde Einschüchterung von Arbeitnehmern, die auf ihren gewerkschaftlichen Rechten bestehen.

Die Gewerkschaft ist bereit, bedingungslose Gespräche mit den Arbeitgebern aufzunehmen. Sie ist gewillt, flexibel zu sein und sich in jeder Hinsicht zu bemühen, sich in die Arbeitgeber/Arbeitnehmerbeziehungsstruktur bei SATS einzufügen. Wenn die Geschäftsleitung jedoch zu keinen solchen Gesprächen bereit ist, kann die GWU nichts tun, um den von ihr erwünschten Arbeitsfrieden zu gewährleisten.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis hat am 26. Mai folgendes Telegramm an den Leitenden Direktor der SATS entsandt:

FORDERE SIE ERNEUT DRINGEND AUF, POSITIV AUF ANSUCHEN DER GENERAL WORKERS' UNION ZUR AUFNAHME BEDINGUNGSLOSER GESPRÄCHE ÜBER SATS-HAFEN-ARBEITER IN PORT ELIZABETH UND EAST LONDON ZU REAGIEREN STOP ES IST UNWIDERLEGBAR, DASS DIE GWU EINE BEACHTLICHE ANZAHL VON MITGLIEDERN IN DIESEN HÄFEN HAT UND SOMIT UNTER DEN INTERNATIONAL ANERKANNTEN GRUNDSÄTZEN DER VEREINIGUNGSFREIHEIT OFFENSICHTLICH BERECHTIGT IST, GEHÖRT ZU WERDEN STOP DIE GEGENWÄRTIGE BELÄSTIGUNG UND EINSCHÜCHTERUNG VON GWU-MITGLIEDERN ERHÖHEN SPANNUNGEN UND UNZUFRIEDENHEIT UND GEFÄHRDEN SOMIT DEN VON DER GWU ANGESTREBTEN ARBEITSFRIEDEN STOP HABE DER GWU MITGETEILT, DASS DIE INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION (ITF) IHRE BEMÜHUNGEN VOLL UNTERSTÜTZT UND DEN GWU-MITGLIEDERN IN IHREM KAMPF UM IHR RECHT AUF BEITRITT ZU UND MITARBEIT IN EINER GEWERKSCHAFT IHRER WAHL ZUR SEITE STEHEN WIRD STOP

(gez.) HAROLD LEWIS GENERALSEKRETÄR