



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. 10

Oktober 1982

<u>IN DIESER NUMMER</u>	<u>Seite</u>
<u>In Erinnerung an Omer Becu</u>	91
<u>Neues aus der ITF</u>	
Flugsicherheit und Lizenzierungsnormen Hauptthemen auf ITF-Tagung der lizenzierten Flugzeugwartungsmechaniker	92
ITF ruft zu weltweitem 24-Stunden-Boycott gegen polnische Flugzeuge und Schiffe auf	93
<u>Transport und Verkehr</u>	
Europa: Gewerkschaftliche Erklärung gegen Privatisierung und Schrumpfung der Bundesbahn	94
Deutschland: ÖTV gegen Privatisierung im öffentlichen Personenverkehr	94
Italien: Dänische Straßentransportfahrer befürchten Angriffe italienischer Banditen	96
<u>Aus der Welt der Arbeit</u>	
Belgien: Mehr Lohn für Binnenschiffer	97
Frankreich: Neues Arbeitsschema für französisches Kabinenpersonal	97
Großbritannien: Londoner Personal der Air India: Arbeitskonflikt dauert an	
Funkoffiziere widersetzen sich Versuch zur Schwächung des SOLAS-Abkommens	98
Israel: ITF-Vorstand verurteilt Aussperrung des El Al-Personals und geplante Schließung der El Al	99
Niederlande: Kürzere Arbeitszeit für Taxifahrer	99
Österreich: Gewerkschaft der Eisenbahner 90 Jahre alt	100
Spanien: Arbeitskonflikt zwischen UGT und SPANTAX	100
<u>Kurznachrichten</u>	101
<u>Todesfälle</u>	102
<u>Personalien</u>	102
<u>Anhang</u> : Südafrika: Erklärung des ITF-Vorstandes zum Konflikt zwischen der südafrikanischen General Workers' Union (GWU) und South African Transport Services (SATS)	

---

IN ERINNERUNG AN OMER BECU

---

Omer Becu, der ehemalige Generalsekretär der ITF und des IBFG, ist am 9. Oktober in Antwerpen im Alter von 80 Jahren gestorben. Die freie internationale Gewerkschaftsbewegung hat in ihm einen ihrer mutigsten und fähigsten Kämpfer verloren.

Von 1947 bis 1950 war Omer Becu Präsident der ITF und von 1950 bis 1960 ITF-Generalsekretär. Niemand vor ihm oder seitdem hat beide diese Ämter hintereinander erfüllt. Ferner war er von 1953 bis 1957 Präsident des IBFG und von 1960 bis 1967 IBFG-Generalsekretär -- eine bemerkenswerte gewerkschaftliche Laufbahn. Durch seine Verdienste um die Sache der arbeitenden Menschen wurde Omer Becu - gleich seinem ruhmreichen Vorgänger Edo Fimmen - noch zu Lebzeiten zu einer Legende.

Omer Becu wurde in der belgischen Hafenstadt Ostende geboren. Seine gewerkschaftliche Tätigkeit begann, als er im Jahre 1920 als Funker zur See ging und der Belgischen Telegraphistengewerkschaft beitrug. Sehr bald gewann er Prestige als Sprecher der Funker. Später bewirkte er den Zusammenschluß seiner Gewerkschaft mit der Belgischen Schiffsoffiziersgewerkschaft und kurz danach den Übertritt dieser gemeinsamen Organisation zur Belgischen Transportarbeitergewerkschaft. Im Laufe der Zeit wurde er Generalsekretär dieser Gewerkschaft und im Jahre 1946 ihr Präsident.

Er verfügte zu diesem Zeitpunkt bereits über umfassende internationale Erfahrung, da er Vizepräsident der Internationalen Funkoffiziersföderation und Generalsekretär der Internationalen Schiffsoffiziersvereinigung gewesen war. Die Funktionen beider dieser Organisationen wurden später von der ITF übernommen, deren Vorkriegs-Generalsekretär, Edo Fimmen, Omer Becu bewunderte.

Becu selbst war zu einem kritischen Zeitpunkt in der Geschichte der ITF Generalsekretär unserer Föderation. Die ITF hatte eine Spaltung der internationalen Gewerkschaftsbewegung überlebt, die ihre Zerstörung als unabhängige Organisation zur Folge gehabt haben könnte. Danach mußte die ITF sich in den Jahren des Kalten Krieges behaupten und sich in den Entwicklungsländern, die nach und nach die Ketten des Kolonialismus abwarfen, etablieren.

Daß die ITF diese schwierigen Zeiten nicht nur überlebte, sondern in diesen Zeiten sogar gedieh, ist zum großen Teil Omer Becu zu verdanken. Er war ein äußerst mutiger Mensch, der seine Courage in den 30er Jahren im Kampf gegen die Streitkräfte Francos in Spanien und in den 40er Jahren im Kampf gegen den Faschismus und den Nationalsozialismus unter Beweis stellte und einen lebenslangen Traum Edo Fimmens zur Wirklichkeit machte, indem er eine ITF schuf, in der alle Kategorien der Transportarbeiter der gesamten freien Welt vereint sind.

Er war ein großer Redner und beherrschte mehrere Sprachen. Dank seines großen persönlichen Charms war er auch ein überzeugender Diskussionspartner, der jedoch wenig Geduld für Dummheit hatte und sich als ein mächtiger Opponent erweisen konnte.

Die einflußreichen nationalen Gewerkschaftsbünde übten jedoch zunehmenden Druck auf ihn aus, um ihn bewegen, das Amt des IBFG-Generalsekretärs zu übernehmen. Dies war im Jahre 1960. Mehrere Monate lang rang er mit dieser schmerzlichen Entscheidung, denn er wollte die ITF ebenso wenig verlassen, wie die Mitgliedsgewerkschaften ihn gehen lassen wollten. Am Ende jedoch war der Druck zu stark. Im Jahre 1968 wurde ihm das Goldene Abzeichen der ITF verliehen. Keine Ehrung jedoch kann voll die Dienste würdigen, die Omer Becu der ITF geleistet hat, die ihm -- wie er immer wieder betonte -- mehr als jede andere Organisation am Herzen lag.

---

#### NEUES AUS DER ITF

---

#### INTERNATIONALES

#### Flugsicherheit und Lizenzierungsnormen Hauptthemen auf ITF-Tagung der lizenzierten Flugzeugwartungsmechaniker

Am 28. und 29. September 1982 fand in Lissabon eine Sitzung von Vertretern der angeschlossenen Gewerkschaften der lizenzierten oder gleichwertig befähigten Flugzeugwartungsmechaniker statt, an der Delegierte aus insgesamt 19 Ländern teilnahmen. Eines der Hauptthemen auf dieser Tagung war die zunehmende Gefährdung der Flugsicherheit durch Sparmaßnahmen vieler Luftfahrtsunternehmen, sowie durch die Senkung der Sicherheitsnormen seitens der zuständigen innerstaatlichen Behörden. Die Tagung nahm eine EntschlieÙung an, in der die allgemeine Öffentlichkeit auf die Gefahren verwiesen wird, die sich daraus ergeben, daß Luftfahrtsgesellschaften zwecks Vornahme von Einsparungen an Stelle der ordnungsgemäß befähigten Wartungsmechaniker andere Personen für die Vornahme technischer Zwischenlandungskontrollen benutzen. In der gleichen EntschlieÙung werden die zuständigen Behörden aufgefordert, die Ausbildungsnormen der für die Reparatur und Instandhaltung von Flugzeugen verantwortlichen Bodenmechaniker nicht nur aufrecht zu erhalten, sondern zu verbessern. Sodann verurteilten die Sitzungsteilnehmer in einer weiteren EntschlieÙung über Flugsicherheit vorbehaltlos die legislativen Pläne der USA-Regierung bezüglich der FAR-Verordnung Nr. 120, weil die Annahme des vorliegenden Gesetzesantrages bedeuten würde, daß die Regierung damit ihre grundlegende Verantwortung auf dem Gebiete der Flugsicherheit den einzelnen Luftfahrtsunternehmen überträgt. In der EntschlieÙung heißt es ferner, daß die lizenzierten Flugzeugmechaniker nicht bereit sind, sich dabei mitschuldig zu machen, daß Luftfahrtsunternehmen die Sicherheit der Flugpassagiere aus kommerziellen Gründen gefährden.

Die Delegierten vertraten ferner die Ansicht, daß die Lizenzen und Befähigungsnachweise der Flugzeugwartungsmechaniker von den zuständigen nationalen Behörden ausgestellt werden und einer internationalen Norm entsprechen sollten, die für die ITF annehmbar und von ihr von Zeit zu Zeit zu überprüfen ist. Es wurde empfohlen, daß die ITF eine Arbeitsgruppe über Lizenzierung und Ausbildung bilden und beauftragen sollte, eine solche internationale Norm zu erarbeiten. Der Sektionssekretär hat die angeschlossenen Gewerkschaften bereits ersucht, Nominierungen für diesen 11-Mann-Ausschuß einzureichen, dem die Kollegen John Collier (TGWU, Großbritannien) und John Kerrigan (TWUA, USA) in ihrer Eigenschaft als Vorsitzender bzw. Vizevorsitzender des Technischen ITF-Ausschusses des Bodenpersonals kraft ihres Amtes angehören werden.

### POLEN

#### ITF ruft zu weltweitem 24-Stunden-Boycott gegen polnische Flugzeuge und Schiffe auf

Am 8. Oktober hat das polnische Parlament beschlossen, die 10 Millionen Mitglieder starke unabhängige Gewerkschaftsorganisation SOLIDARITÄT aufzulösen. Damit endete der mutige Versuch der polnischen Arbeiter, in ihrem Land eine demokratische Gewerkschaftsbewegung aufzubauen. Die Auflösung der Gewerkschaft löste Protestkundgebungen in vielen polnischen Städten aus.

Die polnische Regierung hat auf diese Proteste äußerst scharf reagiert und bewaffnete Polizei und Truppen gegen die protestierenden Arbeiter eingesetzt. Die Lenin-Schiffswerft in Danzig wurde einer militärischen Kontrolle unterstellt, und die dort beschäftigten Arbeiter wurden unter Androhung militärgerichtlicher Prozesse zur Fortsetzung der Arbeit gezwungen. Einige Werftarbeiter sind wegen ihrer Beteiligung an Protestkundgebungen bereits entlassen worden und bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes war zumindest ein Arbeiter infolge der Unruhen im Lande getötet worden.

Auf seiner Sitzung am 19. und 20. Oktober 1982 in Bremen verurteilte der ITF-Vorstand den kürzlichen Beschluß des polnischen Militärregimes zur Auflösung der Gewerkschaftsorganisation "SOLIDARITÄT", sowie den Umstand, daß dadurch nicht nur den polnischen Transportarbeitern, sondern allen polnischen Arbeitern ein Arbeitgeber/Arbeitnehmerbeziehungs-System aufgezwungen wird, das in allen seinen grundlegenden Zügen den von anderen Militärdiktaturen zur Anwendung gebrachten Systemen gleicht.

Der ITF-Vorstand war sich bewußt, daß die "SOLIDARITÄT" in dieser kritischen Zeit Hilfe von der freien internationalen Gewerkschaftsbewegung erwartet und erklärte aus diesem Grunde den 10. November - der zweite Jahrestag der rechtlichen Anerkennung der "SOLIDARITÄT" - zu einem Sonderprotesttag.

Alle ITF-Gewerkschaften wurden aufgefordert, an diesem Tage polnische Schiffe, Flugzeuge und Fracht zu boykottieren und alle weiteren ihnen möglichen Schritte zu unternehmen, die dazu angetan sind, ihrer vollkommenen Ablehnung der antigewerkschaftlichen Politik und Handlungsweise des polnischen Regimes Ausdruck zu geben.

---

TRANSPORT UND VERKEHR

---

EUROPA

Gewerkschaftliche Erklärung gegen Privatisierung und Schrumpfung der Bundesbahn

Auf einer Sitzung der Spitzenfunktionäre der uns angeschlossenen Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), der Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs und des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes (SEV), die vor kurzem in Bern stattfand, ist folgende gemeinsame Presseerklärung abgegeben worden:

- "1. Die Eisenbahner fordern die Regierungen und Leitungen der Bundesbahnen auf, von Privatisierungen sowie Schrumpfungsplänen Abstand zu nehmen und statt dessen durch attraktive Angebote wieder mehr Gütertransporte und Reisende auf die Schiene zu gewinnen. Die Bahnen müssen auf dem Markt beweglicher agieren und auch die Schnelligkeit ihrer Gütertransporte verbessern.
2. Die Gewerkschaften drängen darauf, daß die Eisenbahnverwaltungen die Öffentlichkeit über die Bedeutung der Leistungen des Schienenverkehrs für Bevölkerung und Wirtschaft besser aufklären. Die Ursachen für Defizite der Eisenbahnen müssen öffentlich klargestellt werden, damit erkennbar wird, daß sie fast ausschließlich aus gemeinwirtschaftlichen Leistungen resultieren, die unverzichtbar sind.
3. Die Verkehrspolitik muß bessere Rahmenbedingungen für die Eisenbahn als sicheres, umweltfreundliches und energiesparendes Verkehrsmittel schaffen. Insbesondere der schwere Güterverkehr muß mehr als bisher auf die Schienen.
4. In der Investitionspolitik muß die Schiene endlich Vorfahrt vor der Straße haben. Hierbei sind auch die positiven Auswirkungen auf dem Arbeitsmarkt zu berücksichtigen.
5. Rationalisierungsmaßnahmen dürfen nicht zu weiterer Arbeitsplatzvernichtung und unzumutbaren Belastungen der Eisenbahner führen."

DEUTSCHLAND

ÖTV gegen Privatisierung im öffentlichen Personenverkehr

Siegfried Merten, Stellvertretender Vorsitzender der uns angeschlossenen deutschen Gewerkschaft ÖTV, hat den Widerstand seiner Organisation gegen jede Form der Privatisierung im öffentlichen Personen-Nahverkehr angekündigt.

Gleichzeitig appellierte er an die Verkehrs- und Finanzpolitiker des Bundes, der Länder und der Gemeinden, den Personen-Nahverkehr in öffentlichen Unternehmen zu sichern und auszubauen.

Diese konsequente Politik der ÖTV basiert auf dem Ergebnis einer mehrjährigen Untersuchung, durch die nachgewiesen werden konnte, daß private Nahverkehrsunternehmen nicht wirtschaftlicher arbeiten als öffentliche. In einzelnen Fällen, wo private Nahverkehrsunternehmen Wettbewerbsvorteile anführen, beruhen diese auf schlechteren Arbeits- und Sozialbedingungen der Beschäftigten und einem verringerten Verkehrsangebot für die Fahrgäste.

Die ÖTV belegt mit 3 Fallstudien am Beispiel der Städte Oldenburg, Erlangen und Delmenhorst, daß der öffentliche Personen-Nahverkehr in öffentlicher Hand den größten Nutzen für den Bürger bringt.

In Oldenburg, wo der Stadtverkehr von einem privaten Nahverkehrsunternehmen betrieben wird, mußte die Stadt dieses Unternehmen seit dem Jahre 1970 finanziell unterstützen, wobei die Ausgleichszahlungen Jahr für Jahr angestiegen sind und in den 11 Jahren von 1970 bis 1981 rund 30 Millionen Mark betragen. Damit konnte die ÖTV belegen, daß es nicht länger möglich ist, den öffentlichen Personen-Nahverkehr privat wirtschaftlich zu betreiben. Wenn eine Stadt kostendeckende Fahrpreise zuläßt, bleiben am Ende die Fahrgäste weg.

Im Falle Erlangen kündigte ein im Besitz der Stadt stehendes Verkehrsunternehmen zum Jahresende 1976 den dort betriebenen Stadtverkehr aus Kostengründen. Bei der darauf vorgenommenen Ausschreibung bewarben sich auch private Unternehmen, deren Angebote wesentlich niedriger waren. Die Stadt Erlangen wollte sich daher aus finanziellen Gründen für ein Privatunternehmen entscheiden. Nachdem die Gewerkschaft das von der Stadt in die engere Wahl gezogene Angebot untersucht hatte, konnte eindeutig nachgewiesen werden, daß ein reiner Zahlenvergleich nichts aussagt. Der private Bewerber hatte einfach die Zahl der Beschäftigten reduziert. Damit aber wären die tarifvertraglich vereinbarten und gesetzlich festgelegten Arbeitszeiten nicht mehr einhaltbar gewesen. Diese Verschlechterung der Dienste wäre natürlich in erster Linie zu Lasten der Bürger gegangen. Die Gewerkschaft ÖTV kann ferner belegen, daß private Unternehmer in anderen Städten den Fuhrpark reduziert und ältere Busse wieder eingesetzt haben. Verstöße gegen die Arbeitszeitvorschriften sind an der Tagesordnung. Der Dienstplan sieht nicht die erforderlichen Pausen vor. Die Fahrer müssen entgegen gesetzlichen Vorschriften "Akkord" fahren. Dies birgt offensichtliche Gefahren für die Verkehrssicherheit in sich.

In Delmenhorst verlief die Entwicklung umgekehrt. Die kommunalen Verkehrsbetriebe kauften ein Privatunternehmen. Daraus ergab sich ein verbessertes Verkehrsangebot. Fahrpläne und Linienführung wurden den Bedürfnissen der Fahrgäste angepaßt. Es wurden neue Arbeitsplätze geschaffen, um Überstunden abzubauen. Für die Beschäftigten wurden moderne Sozialräume geschaffen; Fuhrpark und Werkstatt wurden modernisiert. Seit der Kommunalisierung ist die Zahl der Fahrgäste angestiegen, weil das öffentliche Verkehrsangebot aktiver geworden ist.

Die Fallstudien der Gewerkschaft ÖTV beweisen somit:

daß Konkurrenz zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen auf dem Rücken der Arbeitnehmer ausgetragen wird;

daß viele Politiker den unverzichtbaren Wert öffentlicher Verkehrsmittel für den Bürger noch nicht erkannt haben; und

daß Verbesserungen der Gesamtsituation im Verkehrswesen nur mit leistungsfähigen kommunalen Nahverkehrsunternehmen möglich sind.

In seiner Stellungnahme zum Ergebnis dieser Untersuchung betonte der stellvertretende ÖTV-Vorsitzende Siegfried Merten ferner, daß der öffentliche Personenverkehr umweltfreundlich und energiesparend ist, ein hohes Maß an Verkehrssicherheit bietet und zur Straßenentlastung sowie zur Verbesserung der Lebensqualität in den Wohngebieten beiträgt. In anderen Worten: "Der öffentliche Personenverkehr zählt zu den unverzichtbaren Grundbedürfnissen des täglichen Lebens".

#### ITALIEN

##### Dänische Straßentransportfahrer befürchten Angriffe italienischer Banditen

Die für Straßentransportfahrer zuständige dänische ITF-Gewerkschaft SiD hat über einen beängstigenden Anstieg der Angriffe bewaffneter Banditen in Italien auf dänische Straßengüterfahrzeuge während der letzten Monate berichtet. Die Situation ist so ernst, daß viele dänische Lastwagenfahrer sich weigern, Transporte nach Italien vorzunehmen. Einige Fahrer sind infolge dieser Weigerung entlassen worden. Die Angriffe erfolgen normalerweise nachts, entweder auf Park- oder Rastplätzen in der Nähe der italienischen Grenze. Der Fahrer wird gefesselt und geknebelt und mit einer Schußwaffe bedroht, während andere Banditen den Lastwagen wegfahren und entladen. Später wird der Lastwagen meist mehrere Kilometer vom Tatort entfernt aufgefunden. Fahrern, die Widerstand leisten, wird mit körperlicher Gewalt gedroht; einige sind sogar angeschossen worden. Die SiD ist über die anscheinende Unfähigkeit der italienischen Behörden, wirksame Abhilfsmaßnahmen zu ergreifen, zutiefst besorgt und hat das dänische Außenministerium aufgefordert, über die EWG den größtmöglichen Druck auf Italien auszuüben, um dieses Übel auszurotten. Ferner fordert die Gewerkschaft eine polizeiliche Überwachung italienischer Lastwagenparkplätze während der Nacht.

Die Skandinavische Transportarbeiterföderation hat bereits einen Ausschuß mit der Behandlung und Untersuchung dieses Problems beauftragt. Die der ITF angeschlossene Norwegische Transportarbeitergewerkschaft, unter deren Mitglieder sich auch einige Fahrer befinden, auf die solche Angriffe gemacht wurden, hat erklärt, daß sie positiv auf alle Anträge der dänischen Gewerkschaft reagieren wird, die eine koordinierte skandinavische Aktion gegen dieses Übel beinhalten.

---

AUS DER WELT DER ARBEIT

---

BELGIEN

Mehr Lohn für Binnenschiffer

Im Zuge der Anpassung der Löhne und Gehälter an den Anstieg der Lebenshaltungskostenziffer sind für die der Belgischen Transportarbeitergewerkschaft angeschlossenen Binnenschiffer ab 1. Oktober 1982 folgende neue Heuertarife festgelegt worden: Schiffsführer -- von Bfr. 32.613 bis Bfr. 47.315 pro Monat (je nach Größe des Schiffes und Fahrtmethode); Steuerleute mit Patent: Bfr. 35.255 ungeachtet der Schiffsgröße; Steuerleute ohne Patent: Bfr. 34.105; Matrose mit Brief: Bfr. 29.725 bis Bfr. 32.613 (je nach Größe des Schiffes und Zahl der Dienstjahre); Schiffsjungen mit mehr als einem Jahr Borddienst: Bfr. 22.625 bis Bfr. 29.084.

FRANKREICH

Neues Arbeitsschema für französisches Kabinenpersonal

Die der ITF angeschlossene Französische Gewerkschaft des Kabinenpersonals (SNPNC) hat mit den 3 französischen Luftlinien (Air France, Air Inter und UTA) am 28. Juli eine Vereinbarung getroffen, die ihren Mitgliedern die Möglichkeit bietet, abwechselnde Zeitspannen bezahlter Beschäftigungszeit und unbezahlten Urlaubs zu beanspruchen. Diese Lösung kommt zwei Problemen entgegen: viele aktive Flugbegleiter möchten gern weniger als vollzeitig arbeiten und auch in Frankreich herrscht Arbeitslosigkeit. Das neue Schema ist am 1. November 1982 in Kraft getreten und soll 12 Monate lang als Versuchsprojekt betrachtet werden.

Nur Flugbegleiter mit mindestens einem Jahr Dienstzeit beim gleichen Unternehmen und einem unbegrenzten Beschäftigungsvertrag können von dem Schema Gebrauch machen, vorausgesetzt, daß sie sich nicht in der Probezeit für ihren gegenwärtigen Dienstgrad befinden. Die Flugbegleiter aller 3 Luftlinien werden folgende Wahl haben: sie können entweder 50% der Zeit arbeiten, d.h. abwechselnd einen Monat Beschäftigung und einen Monat unbezahlter Urlaub auf Mittelstreckenflügen bzw. 2 Monate Beschäftigung und 2 Monate unbezahlter Urlaub auf Langstreckenflügen oder 75% der Zeit (3 Monate Beschäftigung und ein Monat unbezahlter Urlaub). Die UTA-Flugbegleiter haben eine weitere Wahl, nämlich daß sie 8 Monate im Jahr arbeiten, und zwar 2 Monate Beschäftigung und einen Monat Urlaub usw. Alle Arbeitnehmer, die von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen wünschen, müssen sich vor dem 30. April des betreffenden Kalenderjahres bewerben. Entsprechend der Zahl solcher Bewerbungen entscheidet das Unternehmen dann über die Zahl der verfügbaren Arbeitsplätze.

Der Zugang zum Schema beschränkt sich jedoch auf 5% der Beschäftigten in jedem Dienstgrad des Kabinenpersonals bei Air Inter und UTA und auf 3% bei Air France, wobei Arbeitnehmern mit der längsten Dienstzeit der Vorrang einzuräumen ist. Diese Quoten können jedoch erhöht werden, falls die Zahl der



bis zum 1. Oktober eingereichten Bewerbungen dies rechtfertigt. Flugbegleiter, die über 50 Jahre alt sind, werden in die Quoten nicht einbezogen. Wenn sie sich für das Schema entscheiden, können sie später nicht zur vollzeitigen Beschäftigung zurückkehren, da sie während der beschäftigungsfreien Monate eine Rente erhalten. Jüngere Arbeitnehmer, die zur vollzeitigen Beschäftigung zurückzukehren wünschen, müssen das Unternehmen vor dem 30. April verständigen, damit für das am 1. November beginnende Jahr eine entsprechende Entscheidung getroffen werden kann. Unerwartete Änderungen der Familienverhältnisse (Tod des Ehepartners, Entlassung des Ehepartners aus seinem/i ihrem Arbeitsverhältnis usw.), berechtigen jedoch alle Arbeitnehmer (einschließlich der über 50 Jahre alten) auf Wiederaufnahme der vollzeitigen Beschäftigung mit sofortiger Wirkung.

### GROSSBRITANNIEN

#### Londoner Personal der Air India: Arbeitskonflikt dauert an

Anfang Oktober hat das im Londoner Flughafen Heathrow beschäftigte Personal der Air India einen Protest vor der indischen Gesandtschaft in London durchgeführt, um die indische Regierung zu bewegen, in dem seit 4 Monaten andauernden Arbeitskonflikt mit Air India zu intervenieren.<sup>+</sup> Moss Evans, der Generalsekretär der Britischen Transportarbeitergewerkschaft (TGWU), der das Personal angehört, hat des Verhaltens der Londoner Geschäftsleitung der Air India ein Protestschreiben an die indische Premierministerin Indira Gandhi gerichtet. Auch andere britische Gewerkschafter und Parlamentsabgeordnete der Labour-Partei haben Frau Gandhi aufgefordert, der Verweisung des Streitfalles an eine Schiedsinstanz zuzustimmen. Die Londoner Geschäftsleitung der Air India hat sich von Anfang an kategorisch geweigert, den Streitfall an die unabhängige Schlichtungsbehörde in Großbritannien zu verweisen.

-----  
<sup>+</sup> Siehe auch Nummer 8/9-1982 der ITF-Nachrichten

#### Funkoffiziere widersetzen sich Versuch zur Schwächung des SOLAS-Abkommens

Die der ITF angeschlossene britische Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere hat eine Kampagne gegen Schiffe begonnen, die ohne einen Funkoffizier oder ein Funkgerät fahren. Der für die Regelung der Funkverbindungen zuständigen britischen Handelskammer (Board of Trade) liegen angeblich Anträge von mehreren Reedereien auf Gewährung von Ausnahmegewilligungen von den Funkvorschriften des SOLAS-Abkommens vor. Dies bewog die britische Funkoffiziersgewerkschaft, vor einer Sitzung mit dem für Funkfragen verantwortlichen beratenden Ausschuss der Handelskammer eine Umfrage unter ihren Mitgliedern vorzunehmen. Auf der bevorstehenden Sitzung wird die Gewerkschaft kategorisch erklären, daß die Gewährung solcher Ausnahmegewilligungen die Navigationssicherheit ernstlich beeinträchtigen und außerdem zum Verlust von Arbeitsplätzen führen würde. Falls die Bewilligungen gewährt werden, beabsichtigt die britische Gewerkschaft, die Vornahme von Reparaturen an Funkgeräten, sowie Hilfeleistung (in Notfällen) für Schiffe, die ohne Funkoffizier oder Funkgeräte fahren, zu verweigern.

## ISRAEL

### ITF-Vorstand verurteilt Aussperrung des El Al-Personals und geplante Schließung der El Al

Die Beziehungen zwischen der uns angeschlossenen Transportarbeitersektion des israelischen Gewerkschaftsbundes Histadrut und der israelischen Luftfahrtsgesellschaft El Al haben sich aufgrund einer Reihe willkürlicher Maßnahmen der Gesellschaft während der letzten Monate zunehmend verschlechtert.

Die Spannungen begannen, nachdem die El Al infolge eines Tarifstreits über den Verkauf zollfreier Waren 11 Purser und Flugbegleiter entlassen hatte, obwohl der bestehende Kollektivvertrag vorsieht, daß Arbeitnehmer unter solchen Umständen nur suspendiert werden können. Trotz einer arbeitsgerichtlichen Entscheidung zugunsten der Gewerkschaft beschloß die El Al später, ihren Flugbetrieb einzustellen und die 5.000 bei ihr beschäftigten Arbeitnehmer zu beurlauben. Ferner beauftragte der El Al-Verwaltungsrat die Geschäftsleitung, bestimmte strukturelle und betriebliche Änderungen vorzunehmen und warnte, daß er die Auflösung des Unternehmens zu empfehlen beabsichtige, falls binnen 30 Tagen kein Fortschritt in Richtung der Vornahme dieser Änderungen gemacht werde.

Daraufhin erklärte sich die Histadrut zu vorbedingungslosen Verhandlungen bereit, vorausgesetzt, daß die El Al den normalen Flugbetrieb wieder aufnehme. Die El Al weigerte sich jedoch, dies zu tun. Der Histadrut blieb somit keine andere Wahl, als am 13. Oktober einen Warnstreik in israelischen Flughäfen, Häfen und ausgewählten Industrien in Untersützung des El Al-Personals durchzuführen, um ihrer Forderung auf Wiederaufnahme echter Verhandlungen Nachdruck zu verleihen.

Der ITF-Generalsekretär Harold Lewis hatte bereits einige Tage vorher in einem Telegramm die Solidarität der ITF mit dem El Al-Personal bekundet und erklärt, daß die ITF-Mitgliedsgewerkschaften nicht bereit sein würden, mit irgendeinem neuen Unternehmen zusammenzuarbeiten oder den Versuch zu unterstützen, Flüge mit Hilfe ausländischer Luftfahrtsgesellschaften vorzunehmen. Die Handlungsweise des Generalsekretärs wurde später von einer Sitzung des ITF-Vorstandes gutgeheißen, und der Vorstand verurteilte einstimmig die Aussperrung des El Al-Personals und die Pläne der Geschäftsleitung, das Unternehmen zu schließen und es gegebenenfalls an private Interessenten zu verkaufen. Ferner forderte der Vorstand die Geschäftsleitung der El Al auf, eine gerechte Regelung aller umstrittenen Fragen auf dem Verhandlungswege herbeizuführen.

Über den weiteren Verlauf dieses Konfliktes wird in einer kommenden Nummer der ITF-Nachrichten berichtet.

## NIEDERLANDE

### Kürzere Arbeitszeit für Taxifahrer

Die uns angeschlossene Niederländische Transportarbeitergewerkschaft (FNV) hat einen landesweiten Kollektivvertrag für 10.000 Taxichauffeure abgeschlossen. Der Vertrag gilt für 3 Jahre und ist die erste landesweite Kollektivvereinbarung für diese Berufsgruppe. Er tritt am ersten Januar 1983 in Kraft

und sieht eine Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit von 48 Stunden um je eine Stunde pro Jahr während der nächsten 3 Jahre vor, sodaß die Taxichauffeure ab 1. Januar 1986 eine 45-Stunden-Woche arbeiten werden. Darüberhinaus sollen jedoch mit den einzelnen Arbeitgebern während der Laufzeit des Vertrages zusätzliche Verhandlungen über Arbeitszeitverkürzungen mit dem Endziel einer 40-Stunden-Woche erfolgen. Andere wichtige Bestimmungen des Vertrages sind: 21 bis 24 Tage bezahlter Urlaub pro Jahr, je nach Dienstalter und ein Zuschlag in Höhe von 120% des garantierten Mindestlohnes für Überstunden an öffentlichen Feiertagen.

## ÖSTERREICH

### Gewerkschaft der Eisenbahner 90 Jahre alt

Die der ITF angeschlossene österreichische Gewerkschaft der Eisenbahner feierte am 1. Oktober dieses Jahres ihren 90. Geburtstag. Sie wurde im Jahre 1892 von 67 Männern gegründet und hieß damals "Fach- und Unterstützungsverein der Verkehrsbediensteten". Heute zählt die Gewerkschaft fast 120.000 Mitglieder. An der Geburtstagsfeier nahmen zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland teil, u.a. Bundeskanzler Kreisky und der Präsident des Österreichischen Gewerkschaftsbundes, Kollege Benya, sowie der österreichische Verkehrsminister und mehrere seiner Vorgänger. Besonders ermutigend war die Erklärung des Bundeskanzlers Kreisky, daß im Falle Österreichs an eine Verprivatisierung der Bundesbahn nicht zu denken sei. Er sagte, daß die Bundesregierung seit Beginn der weltweiten Wirtschaftskrise die öffentlichen Investitionen stark gefördert habe, weil dies nicht nur Arbeitsplätze sichere, sondern auch die angesichts der Energiekosten und der Umweltbelastung notwendige Modernisierung der Bahn beschleunige, die als Verkehrsträger eine Renaissance erfahre.

Der Gewerkschaftsvorsitzende und ITF-Präsident Fritz Prechtel hob in einem geschichtlichen Überblick den stets bewiesenen Mut der österreichischen Eisenbahner gegen die Diktatur hervor und erinnerte daran, daß 1.635 Eisenbahner im Widerstand gegen den Faschismus ihr Leben gelassen haben.

Wir gratulieren der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner zu ihrem 90. Geburtstag und wünschen ihr allen Erfolg in der Zukunft.

## SPANIEN

### Arbeitskonflikt zwischen UGT und SPANTAX

Die Abteilung Luftfahrt der uns angeschlossenen spanischen UGT-Transportarbeiterföderation befindet sich in einem Arbeitskonflikt mit der spanischen Charterfluggesellschaft SPANTAX. Bei dem Konflikt geht es um folgendes: im Oktober 1981 wurden 22 Piloten (einschließlich einer Pilotin) und Flugingenieure von der SPANTAX entlassen. Nachdem die UGT die Rechtmäßigkeit dieser Entlassungen angefochten hatte, erklärte das spanische Arbeitsministerium im Mai dieses Jahres, daß die entlassenen Flugdeckbesatzungsmitglieder wieder

angestellt werden sollten. Die SPANTAX versucht jedoch, diese Wiederanstellung -- sowie die Nachzahlung der seit Oktober 1981 fälligen Löhne und Gehälter -- zu verzögern oder zu vermeiden und hat gegen die Entscheidung des Ministeriums Berufung eingelegt. Aufgrund dieser Verzögerungstaktik hat die UGT eine Reihe von Protestaktionen gegen die SPANTAX durchgeführt.

Auf Wunsch der UGT hat die ITF das in Madrid befindliche Hauptbüro der SPANTAX telegrafisch aufgefordert, die entlassenen Flugdeckbesatzungsmitglieder unverzüglich wieder anzustellen, und zwar bei Zahlung der vollen Gehälter für die Zeit seit ihrer ungerechtfertigten Entlassung. Ferner ist die ITF mit den angeschlossenen Luftfahrtsgewerkschaften der von SPANTAX angeflogenen europäischen Länder in Verbindung getreten und hat sie gebeten, ähnliche Protest an die SPANTAX zu richten und, wenn möglich, in dieser Angelegenheit auch bei den lokalen Vertretungen der SPANTAX in ihren Ländern vorstellig zu werden.

---

KURZNACHRICHTEN

---

Die belgischen Eisenbahner haben am 30. September als Protest gegen die von der Regierung geplante Kürzung der Subventionen der Bahn um 5% über die nächsten 5 Jahre einen eintägigen Proteststreik durchgeführt.

Dänemark: Die uns angeschlossene dänische Gewerkschaft des Schiffs-Verpflegungspersonals feiert diesen Monat ihr 75. Jubiläum. Wir gratulieren und wünschen ihr allen Erfolg in der Zukunft.

Deutschland: Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV hat neue Urlaubsbestimmungen für das in Deutschland stationierte Personal der Alitalia ausgehandelt. Für Arbeitnehmer unter 30 Jahre gibt es nächstes Jahr 28 Tage bezahlten Urlaub, im folgenden Jahr 29 Tage und schließlich 30 Tag im Jahre 1985. Arbeitnehmer zwischen 30 und 40 Jahren erhalten 29 Tage im nächsten Jahr und danach 30 Tage. Arbeitnehmer über 40 Jahre erhalten sofort 30 Tage.

Großbritannien: Während der ersten 8 Monate des Jahres 1982 sind über 1.000 britische Schiffsoffiziere und Offizierskadetten wegen Überzähligkeit entlassen worden. Die der ITF angeschlossene Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt (MNAOA) hat diese Ziffer als "alarmierend" bezeichnet.

Großbritannien: Die für Fluglotsen zuständige Abteilung der britischen Gewerkschaft der Staatsbediensteten hat einen besonders zu diesem Zweck gebildeten Ausschuß mit der Untersuchung der Arbeitszeit der Fluglotsen auf Ölbohrtürmen im Nordseesektor und den mit der Offshore-Industrie verbundenen FS-Kontrollstationen in Schottland beauftragt. Grund für diese Untersuchung sind Berichte, gemäß denen einige Fluglotsen über 60 Stunden die Woche arbeiten und außerdem regelmäßig Nachtdienst leisten. Die Gewerkschaft befürchtet, daß eine solche Belastung der Fluglotsen die Sicherheit des Hubschrauberverkehrs in der Nordsee gefährden könnte.

USA: Die amerikanische Luftfahrtsgesellschaft World Airways hat angeblich für 150 Piloten und Flugbegleiter aus England und den USA einen zweiwöchigen Ausbildungskurs durchgeführt und hält diese Arbeitnehmer gemäß den uns vorliegenden Berichten in Reserve, um sie im Falle des Scheiterns der Vertragsverhandlungen mit der amerikanischen Teamsters Union (nicht Mitglied der ITF) als Streikbrecher zu benutzen.

---

TODESFÄLLE

---

Hans Gottfurcht, von 1952 bis 1960 stellvertretender Generalsekretär des IBFG, ist am 18. September im Alter von 86 Jahren in der Schweiz gestorben. Kollege Gottfurcht war gebürtiger Berliner und gehörte bis zu seiner Flucht aus Deutschland der illegalen Leitung des deutschen Zentralverbandes der Angestellten an. Nach dem Ende des 2. Weltkrieges stellte er wichtige Weichen für den Aufbau der deutschen Gewerkschaftsbewegung in der Form von Einheitsgewerkschaften.

Ejlar Sønner (von 1972 bis zu seiner Pensionierung aus gesundheitlichen Gründen im Jahre 1977 Präsident der uns angeschlossenen dänischen Transportarbeitergewerkschaft, SiD) ist am 10. September im Alter von 68 Jahren gestorben. Kollege Sønner stand 38 Jahre lang im Dienst seiner Organisation.

---

PERSONALIEN

---

Anton Benya, Präsident des Österreichischen Gewerkschaftsbundes (ÖGB) feierte am 8. Oktober seinen 70. Geburtstag.

Lennart Bodström, seit 1970 Präsident der Schwedischen Zentralgewerkschaft der Gehaltsempfänger (TCO) ist zum Außenminister der neuen Sozialistischen Regierung des Premierministers Olof Palme ernannt worden. Wir gratulieren.

Kollege Jean Duniau von der uns angeschlossenen französischen Transportarbeiterföderation (FO) ist in Anerkennung seiner Verdienste um die französische Gewerkschaftsbewegung zum Ritter der Ehrenlegion geschlagen worden. Kollege Duniau ist Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion Binnenschifffahrt.

Parelius Mentsen, von 1965 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1969 Präsident des Norwegischen Gewerkschaftsbundes (LO), feierte am 1. Oktober seinen 80. Geburtstag.

Frau Dr. Monika Wulf-Mathies ist auf dem außerordentlichen Gewerkschaftstag der uns angeschlossenen deutschen Gewerkschaft ÖTV zur Vorsitzenden der ÖTV gewählt worden. Sie ist 40 Jahre alt und seit 1976 Mitglied des ÖTV-Hauptvorstandes. Grund für die Einberufung des außerordentlichen Gewerkschaftstages war, daß der vorherige ÖTV-Vorsitzende Heinz Kluncker sein Amt aus gesundheitlichen Gründen unerwartet niederlegen mußte.

```
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
X
X WEITERE INFORMATIONEN ÜBER DIE
X IN DIESER NUMMER DER ITF-NACH-
X RICHTEN ENTHALTENEN MITTEILUNGEN
X SIND VOM ITF-SEKRETARIAT AUF AN-
X FRAGE ERHÄLTlich!
X
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
```

SÜDAFRIKA: Erklärung des ITF-Vorstandes zum Konflikt zwischen der südafrikanischen General Workers' Union (GWU) und South African Transport Services (SATS)

(Siehe auch die Anhänge der Nummern 1, 5, 6 und 8/9 der ITF-Nachrichten).

Auf seiner Sitzung am 19. und 20. Oktober 1982 in Bremen hat der ITF-Vorstand einstimmig die vom Generalsekretär in Unterstützung der GWU getroffenen Maßnahmen gutgeheißen. Die GWU fordert eine Anerkennung als rechtmäßiger Interessenvertreter der ihr angehörenden SATS-Hafenarbeiter.

Der Vorstand betrachtet diesen Konflikt als eine Grundsatzfrage, bei der es um die grundlegende Vereinigungsfreiheit und das grundlegende Kollektivverhandlungsrecht der SATS-Hafenarbeiter geht. Der Vorstand verurteilt den Umstand, daß die Geschäftsleitung der SATS sich hartnäckig weigert, mit der GWU konstruktive Gespräche zu führen.

Der Vorstand konnte verstehen, daß die im Hafen von Port Elizabeth beschäftigten GWU-Mitglieder sich unter den gegebenen Umständen gezwungen sahen, beschränkte gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen zu ergreifen. Die daraufhin von der Geschäftsleitung vorgenommene Entlassung von Hunderten von Hafenarbeitern hat die Entschlossenheit der GWU-Mitglieder nur bestärkt. Der Arbeitsfrieden kann nur durch die prompte Wiederanstellung der entlassenen Hafenarbeiter gesichert werden.

Der Vorstand nahm zur Kenntnis, daß sowohl die GWU als auch die ITF einem für die Untersuchung der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen bei SATS zuständigen Ausschuß schriftliche Eingaben unterbreitet haben. Der Vorstand unterstützte den Antrag beider Organisationen, daß man es ihnen gestatten möge, mündliche Aussagen vor diesem Ausschuß zu machen.

Abschließend beauftragte der Vorstand den Generalsekretär, alle seines Erachtens angebrachten Schritte zu unternehmen, um die Unterstützung der GWU durch die Mitgliedsverbände der ITF zu mustern.