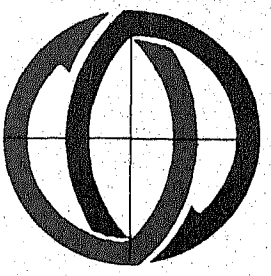
ITF newsletter • bulletin d'informations nachrichten • nyhetsinformation



In case of reproduction, please mention source (ITF) · En cas de reproduction, veuillez mentionner la source (ITF) · Nachdruck bei Quellenangabe gestattet (ITF) · Var god ange källan vid eftertryck (ITF)

Nr. 3 März 1983

IN DIESER NUMMER

Neues aus der ITF	Seite
Internationales: Fair-Practices-Ausschuß tagte in London	23
Seeleute diskutieren andauernden Rückgang der europäischen Handelsflotten	25
Erste Sitzung der ITF-Arbeitsgruppe für Flugleiter	25
Verkehrspolitischer Unterausschuß der ITF-Sektion Eisenbahn tagte in Bern	25
Transport und Verkehr	
Schweden: Wochenend-Fahrverbot für schwere Lastwagen aufgehoben	26
Gewerkschaften	
Frankreich: Gewerkschaften des Flugpersonals fordern Rentenreform	27
Griechenland: Neuer Kollektivvertrag für Kabinenpersonal der Olympic Airways	28
Großbritannien: Flugoffiziere gegen Ausnahmebewilligung für Reeder Christian Salvesen	28
Tankwagenfahrer akzeptieren Tarifangebot	29
Niederlande: Streikdrohung in der Küstenschiffahrt	
Schweden: Neue landesweite Tarifvereinbarung für manuelle Arbeiter	29
Spanien: Spantax-Flugpersonal wieder angestellt	30
11% mehr Lohn für Eisenbahner	30
USA: Neuer Tarifvertrag für TWA-Mechaniker	30

International Transport Workers' Federation · Fédération Internationale des Ouvriers du Transport · Internationale Transportarbeiterföderation · Internationella Transportarbetarefederationen · Federación Internacional de los Trabajádores del Transporte
133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD, England · Tel: 01-403 2733 · Telex: 8811397 ITF LDN G · Telegrams: Intransfe, London SE1

Seite

Kampagne gegen Schattenflaggen

Besatzung verkauft Schiff für US $ 300.000 31

Kurznachrichten 31

Personalien 32

Todesfälle 33

Bevorstehende Tagungen 34

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES

Fair-Practices-Ausschuß tagte in London

Am 22. und 23. März 1983 fand in London eine Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses der ITF statt, an der 126 Ausschußmitglieder, Berater und Beobachter aus 35 Ländern teilnahmen. Der Ausschuß beschloß, daß auf dem im Oktober 1983 in Madrid stattfindenden 34. ITF-Kongreß aufgrund der Ausdehnung der Kampagne gegen Schattenflaggen während der letzten Jahre eine umfassende Überprüfung der vom Fair-Practices-Ausschuß festgelegten Politik und Methoden zur Förderung dieser Kampagne vorgenommen werden sollte. Das ITF-Sekretariat wurde beauftragt, für die während des Kongresses stattfindende Gemeinsame Sektionskonferenz der Seeleute und Hafenarbeiter einen vollen Bericht zu erstellen. Diese gemeinsame Konferenz würde sich außerdem mit folgenden Fragen befassen: Abschluß von für die ITF annehmbaren Verträgen durch angeschlossene Seeleutegewerkschaften für Schattenflaggenschiffe, deren nutznießende Eigentümer sich im gleichen Land befinden wie die betreffenden Seeleutegewerkschaften; Gesamtbesatzungskosten unter nationalen Kollektivverträgen und ob es Gewerkschaften in Ländern mit autoritären Regimen gestattet werden sollte, im Namen der ITF Verträge abzuschließen.

Nach einer Diskussion über die von der Koreanischen Seeleutegewerkschaft (KSU) unterzeichneten Verträge nahm der Ausschuß ein aus mehreren Punkten bestehendes Programm an, um sicherzustellen: daß solche Verträge strikter überwacht werden; daß die KSU Vertrauensleute an Bord solcher Schiffe stationiert; daß die KSU in wichtigen ausländischen Häfen Vertreter einsetzt, die mit den ITF-Inspektoren zusammenarbeiten; und daß die koreanische Regierung aufgefordert wird , das gegenwärtige Besatzungsvermittlersystem abzuschaffen und die KSU mit der Bereitstellung von Schiffsbesatzungen zu beauftragen. Außerdem wurde beschlossen, daß die ITF weder der Unterzeichnung eines Vertrages zustimmen noch eine Blaue Karte ausstellen oder erneuern wird, falls die der ITF angeschlossene Gewerkschaft des Landes der nutznießenden Eigentümerschaft eines Schiffes gegen das Ausflaggen dieses Schiffes Einspruch erhebt und geeignete Schritte unternimmt, um weiterhin Besatzungen für dieses Schiff zu stellen oder das Vertretungsrecht für diese Besatzungen für sich beansprucht und das ITF-Sekretariat davon verständigt.

Der Ausschuß beschloß, Gibraltar, Vanuatu und Sri Lanka zur Liste der Schattenflaggenländer hinzuzufügen und Oman aus dieser Liste zu streichen. Außerdem wurde beschlossen, daß weitere Ermittlungen erforderlich sind, bevor eine Entscheidung über die Aufnahme Saudi-Arabiens in die Liste der Schattenflaggenländer getroffen werden kann. Der Antrag der der ITF angeschlossenen singapurischen Gewerkschaften auf Streichung Singapurs aus der Liste der Schattenflaggenländer wurde ausführlich diskutiert, und der Ausschuß beschloß, die Entscheidung hierüber zurückzustellen, weil das im Jahre 1981 in Singapur erlassene Schiffahrtsgesetz nicht in jeder Hinsicht zufriedenstellend ist. Auf dem 34. Kongreß der ITF soll ein ausführlicher Bericht hierüber vorgelegt werden.

Der Ausschuß bestätigte eine am 22. Juli 1982 in Rotterdam von einer ad hoc-Sitzung angenommene Erklärung über die Beschäftigung ausländischer Seeleute auf Schiffen unter nationaler Flagge. Diese Erklärung sieht vor, daß die Heuern der auf solchen Schiffen beschäftigten ausländischen Seeleute während der nächsten dreieinhalb Jahre stufenweise angehoben werden sollten, so daß sie ab 1. Juli 1986 die volle, zu diesem Zeitpunkt geltende, Flaggenheuer erhalten würden. Gleichzeitig wurde im Rahmen dieser Politik der Bildung von Fonds zugestimmt, vorausgesetzt daß der Unterschied zwischen der Flaggenheuer und der "lokalen Heuer" unter den gleichen Bedingungen in solche Fonds abgeführt wird, wie sie vom Fair-Practices-Ausschuß im Jahre 1982 im Zusammenhang mit der Bildung ähnlicher Fonds für die Besatzungen von Schattenflaggenschiffen beschlossen wurden. Der Vorschlag, daß die vom Fair-Practices-Ausschuß festgelegte und ab 1. April 1982 geltende ITF-Heuer zwei Jahre lang unverändert bleiben sollte, wurde abgelehnt.

Nach Entgegennahme eines Berichtes über die am 8. und 9. März 1983 abgehaltene Europäische Seeleutekonferenz der ITF, auf der starker Protest gegen eine jede weitere Reduzierung der Bemannungsnormen nach norwegischem Muster erhoben wurde, versprach der Ausschuß, alle Seeleutegewerkschaften zu unterstützen, die sich gegen Versuche solcher Bemannungsreduzierungen in Norwegen und anderswo wehren.

Der Ausschuß beschloß, daß der mit der Revision des ITF-Kollektivvertrages beauftragte Unterausschuß erneut zusammentreten und im Hinblick auf die vom ITF-Kongreß in Madrid vorzunehmende allgemeine Überprüfung der ITF-Schattenflaggenpolitik seine Vorschläge noch einmal überprüfen sollte. Der Ausschuß nahm zur Kenntnis, daß auf den Verhandlungen über die ab 1. Januar 1983 geltende ITF-Heuerskala für Schattenflaggenschiffe erstmalig versucht wurde, die Einkommenslücke zwischen den höheren und niedrigeren Heuerkategorien zu reduzieren.

Im Laufe des Jahres 1982 wurde für Besatzungen von Schattenflaggenschiffen unter ITF-Verträgen die Nachzahlung ausstehender Heuern in Höhe von US $ 10.600.000 durchgesetzt. Der Ausschuß stellte jedoch fest, daß die Reeder in zunehmendem Maße eine Doppelbuchführung anwenden, um ITF-Inspektoren zu täuschen. Es wurde beschlossen, Maßnahmen zur Ausrottung derartiger Praktiken in die Wege zu leiten, um sicherzustellen, daß Seeleute nicht betrogen werden und die ihnen tatsächlich zustehende Heuer erhalten.

Bei der Überprüfung der Zahl der Unglücke von Schattenflaggenschiffen in der Zeit von 1978 bis 1982 wurde festgestellt, daß Panama noch nie eine Untersuchung eines Unglückes eines unter seiner Flagge registrierten Schiffes vorgenommen hat. Die Mitgliedsgewerkschaften wurden aufgefordert, bei den zuständigen Behörden Panamas auf Vornahme solcher Untersuchungen zu drängen , und der Vertreter der panamaischen Mitgliedsgewerkschaft versprach, seinerseits Druck auf die Regierung seines Landes auszuüben. In diesem Zusammenhang wurde den ITF-Inspektoren dringend nahegelegt, den Sicherheitszustand von Schattenflaggenschiffen sorgfältig zu kontrollieren und alle erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten, um die Erfüllung des IAO-Übereinkommens Nummer 147 über Mindestnormen auf Handelsschiffen und des in Paris angenommenen Memorandums über die Kontrolle der europäischen Hafenstaaten zu gewährleisten.

Seeleute diskutieren andauernden Rückgang der europäischen Handelsflotten

Am 8. und 9. März 1983 fand an Bord des finnischen Fährschiffes "SILVIA REGINA" eine Europäische Seeleutekonferenz der ITF statt. Zur Diskussion stand der andauernde Rückgang der europäischen Handelsflotten und der sich daraus ergebende Verlust von Arbeitsplätzen. An der Konferenz nahmen rund fünfzig Delegierte von angeschlossenen Seeleutegewerkschaften aus Belgien, Dänemark, Finnland, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Italien, den Niederlanden, Norwegen und Schweden teil. Den Vorsitz führte K. Mols Sørensen (Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion). Das ITF-Sekretariat war durch Ake Selander (Stellvertretender ITF-Generalsekretär) und Brian Laughton (Sekretär der Sonderabteilung der Seeleute) vertreten. B. Klerck Nilssen (Leiter der Schiffahrtsabteilung der IAO) nahm an der Konferenz als Beobachter teil.

Am Ende der Konferenz wurde eine Erklärung angenommen, deren Wortlaut sich im Anhang dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten befindet.

Erste Sitzung der ITF-Arbeitsgruppe für Flugleiter

Am 1. und 2. März 1983 tagte in London erstmalig die ITF-Arbeitsgruppe für Flugleiter. An der Sitzung nahmen Vertreter dieser Arbeitnehmerkategorie aus Deutschland, Großbritannien, Kanada, Portugal, Schweden und den USA teil. Brian Wogan von der IFALDA war als Beobachter anwesend. Kollege D'Arcy Kennedy (ITF-Vertreter bei der ICAO) wurde zum Vorsitzenden für diese Sitzung benannt. Mike Verrechia (Kanadische Vereinigung der Flugleiter) wurde zum Vizevorsitzenden der Arbeitsgruppe gewählt.

Hauptdiskussionsthema war die Lizenzierung der Flugleiter. Insbesondere waren die Sitzungsteilnehmer darüber besorgt, daß im Falle einer Streichung der Flugleiterlizenz aus dem ICAO-Anhang 1 die ohnehin sehr bescheidene Übereinstimmung der diesbezüglichen Normen ganz verschwinden würde. In Weiterverfolgung eines Beschlusses der Arbeitsgruppe, wird die ITF der im November dieses Jahres stattfindenden Sitzung der ICAO-Fachgruppe für Personallizenzierung und -ausbildung ein revidiertes Argument in Unterstützung der Beibehaltung der Flugleiterlizenz im ICAO-Anhang 1 unterbreiten. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe haben versprochen, zusätzliche Informationen über den Status, die Vollmachten und Arbeitsmethoden der Flugleiter auszuwerten und das ITF-Sekretariat bei der Formulierung einer weiteren Eingabe an die ICAO zu unterstützen. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtsbodenpersonals werden sich bei den Behörden ihrer Länder für die Beibehaltung der Flugleiterlizenz einsetzen.

Eine weitere Sitzung der Arbeitsgruppe soll am 7. September 1983 in London stattfinden.

Verkehrspolitischer Unterausschuß der ITF-Sektion Eisenbahn tagte in Bern

Vom 1. bis 3. März 1983 fand in Bern eine Sitzung des Verkehrspolitischen Unterausschusses der ITF-Sektion Eisenbahn statt. Zur Diskussion standen folgende Punkte: Verkehrspolitik; Zusammenarbeit im öffentlichen Personennahverkehr (Verbundverkehr); und ein Tätigkeitsbericht des Sekretariats. Zum Thema Verkehrspolitik lag ein von den Gewerkschaften der Eisenbahner Deutschlands,

der Schweiz und Österreichs erarbeitetes Papier ("Vorschläge und Forderungen für eine bessere Verkehrs- und Eisenbahnpolitik") vor. Der Unterausschuß unterstützte dieses Dokument und beauftragte das ITF-Sekretariat, es dem Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß in Brüssel zur Kenntnis zu bringen. Ferner sollen diese Vorschläge und Forderungen an die übrigen Mitgliedsgewerkschaften der ITF-Sektion Eisenbahn weitergeleitet werden. Am Ende der Sitzung wurde die nachstehende Presseerklärung abgegeben.

> "Die ITF wendet sich nachdrücklich gegen volkswirtschaftlich unkluge Investitionskürzungen im öffentlichen Verkehr und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf das Leistungsangebot und die allgemeine Beschäftigungslage.
>
> Die ITF fordert die gesellschaftspolitisch und volkswirtschaftlich dringend notwendige Verwirklichung einer umweltgerechten und koordinierten Gesamtverkehrspolitik.
>
> Die ITF verurteilt einseitige, aus dem Gesamten herausgerissene, unsinnige verkehrspolitische Maßnahmen, wie beispielsweise die Anhebung der Gesamtgewichte im Straßengüterverkehr.
>
> Die ITF appelliert an alle politisch zuständigen Instanzen, auf nationaler und internationaler Ebene ihrer Verantwortung für eine den Gesamtinteressen dienende Verkehrspolitik endlich nachzukommen."

TRANSPORT UND VERKEHR

SCHWEDEN

Wochenend-Fahrverbot für schwere Lastwagen aufgehoben

Infolge wiederholter Anträge - unter anderem seitens der uns angeschlossenen Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft (STF) - hat die schwedische Regierung beschlossen, das an bestimmten Wochenenden geltende Fahrverbot für schwere Lastwagen versuchsweise aufzuheben. Die Straßengütertransportunternehmer wurden jedoch ersucht, solche Transporte während des Sommers 1983 freiwillig auf ein Minimum zu beschränken. Falls sich dieses Experiment als erfolgreich erweist, soll das Verbot entgültig aufgehoben werden.

GEWERKSCHAFTEN

KANADA

Neue Eisenbahnergewerkschaft gegründet

Gegen Ende vorigen Jahres hat die Kanadische Gewerkschaft der Bahnwärter und des Fernmeldepersonals in Toronto ihren Gründungskongreß abgehalten. Die neue Organisation ist der Nachfolger der Nordamerikanischen Vereinigung der Bahnwärter, die sowohl in den USA als auch in Kanada Mitglieder hatte. Zum Vorsitzenden der neuen Gewerkschaft wurde der Kollege John Platt gewählt.

Jim Hunter, der neue Vorsitzende der uns angeschlossenen Kanadischen Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportarbeiter (BRTGW), nahm an diesem Gründungskongreß teil und betonte, wie wichtig es ist, daß die kanadischen Arbeiter über ihre eigenen unabhängigen Gewerkschaften verfügen, aber gleichzeitig den gewerkschaftlichen Dialog mit den USA aufrechterhalten. Kollege Hunter ist außerdem Vorsitzender der Föderation des nicht-fahrenden Eisenbahnpersonals, der die neue Gewerkschaft nunmehr beigetreten ist.

AUS DER WELT DER ARBEIT

FRANKREICH

Gewerkschaften des Flugpersonals fordern Rentenreform

Die französischen Gewerkschaften des Flugpersonals - darunter die ITF-Gewerkschaften der Piloten, Flugingenieure und des Kabinenpersonals - haben am 18. Februar als Protest gegen erneute Verzögerungen im Zusammenhang mit der beantragten Reform ihrer beruflichen Rentenversicherung einen 24-Stunden-Streik durchgeführt. Die Gewerkschaften fordern die Abschaffung bestimmter Widersprüche, die seit der letzten Modifizierung der beruflichen Rentenbestimmungen im Jahre 1963 aufgetreten sind. Insbesondere verweisen sie darauf, daß Angehörige des Flugpersonals, die im Alter von 60 Jahren in den Ruhestand treten, gegenwärtig eine Rente erhalten, die weniger als 45% des letzten Gehaltes (weniger als 30% im Falle der höheren Gehaltsgruppen) beträgt, wogegen vergleichbare Arbeitnehmerkategorien von der beruflichen Rentenversicherung unter den gleichen Bedingungen fast 60% des Endgehaltes erhalten.

Die Gewerkschaften können nicht verstehen, warum die zuständigen Behörden diese Rentenreform verzögern, da die Arbeitgeber nichts gegen sie einzuwenden haben und die Reform dem Staat keine zusätzlichen Ausgaben verursachen würde.

GRIECHENLAND

Neuer Kollektivvertrag für Kabinenpersonal der Olympic Airways

Nachdem das Kabinenpersonal der Olympic Airways Ende vorigen Jahres mehrere Proteststreiks durchgeführt hatte, um die Arbeitgeber zum Abschluß eines neuen Kollektivvertrages zu bewegen, ist es der uns angeschlossenen griechischen Gewerkschaft der Flugleiter nunmehr gelungen, einen solchen Vertrag durchzusetzten. Der neue Vertrag sieht u.a. folgende Verbesserungen vor:

- 17 Urlaubstage im Sommer und 15 bzw. 20 oder 25 Urlaubstage im Winter je nach Dienstalter;
- erhöhte Lebensversicherungen;
- Zahlung des gleichen Übernachtungs- und Verpflegungsgeldes bei Abwesenheit vom Heimatstandort wie sie das Flugpersonal erhält; und
- die gleichen Vergünstigungen im Krankheitsfalle wie sie für Flugdeckpersonal gelten.

Außerdem wurde vereinbart, daß bei Versetzungen zum Bodendienst aus gesundheitlichen Gründen die Dienstaltersansprüche nicht beeinträchtigt werden dürfen.

GROSSBRITANNIEN

Funkoffiziere gegen Ausnahmebewilligung für Reeder Christian Salvesen

Die der ITF angeschlossene Britische Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere (REOU) hat sehr ärgerlich darauf reagiert, daß die konservative englische Regierung vorigen Monat den schottischen Reeder Christian Salvesen von der Verpflichtung befreit hat, an Bord von sieben im Küstenverkehr zum Einsatz gelangenden Trockenladungsschiffen sowohl einen Funkoffizier als auch ein Sprechfunkgerät zu führen. Obwohl diese Ausnahmebewilligung versuchsweise für neun Monate gewährt wurde, hat der Schiffahrtsminister bereits erklärt, daß das Schiffahrtsministerium der Meinung ist, daß diese Schiffe ohne einen Funkoffizier sicher eingesetzt werden können und er somit bereit wäre, die Versuchsperiode nicht nur um weitere zwölf Monate zu verlängern sondern auch die Gewährung ähnlicher Ausnahmebewilligungen für andere Küstenschiffe in Betracht zu ziehen.

Auf späteren Verhandlungen zwischen der REOU und der Reederei Salvesen erklärte sich das Unternehmen jedoch bereit, den Einsatz dieser Schiffe ohne Funkoffizier für mindestens vier Monate zu verschieben. In der Zwischenzeit sollen Diskussionen über alternative Vorschläge der REOU erfolgen.

Tankwagenfahrer akzeptieren Tarifangebot

Die im Dienste der Petroleumgesellschaften Shell und Texaco stehenden britischen Tankwagenfahrer haben ein Angebot auf Erhöhung ihrer Löhne um 7% und auf Einführung der 37,5-Stunden-Woche akzeptiert. Die Verhandlungen mit den bei British Petroleum beschäftigten Fahrern dauern noch an, weil dieses Unternehmen bis jetzt nur 6,4% mehr Lohn angeboten hat. Sämtliche Fahrer sind Mitglieder der uns angeschlossenen Britischen Transportarbeitergewerkschaft.

NIEDERLANDE

Streikdrohung in der Küstenschiffahrt

Die Verhandlungen zwischen der uns angeschlossenen Niederländischen Seeleuteföderation (FWZ) und der niederländischen Vereinigung der Küstenschiffseigner (es handelt sich hier um Schiffe unter 4000 BRT) sind vorigen Monat gescheitert, nachdem die Reeder die Forderungen der Gewerkschaft auf Erhöhung der Heuern um 4,5% und verschiedene andere kollektivvertragliche Verbesserungen entgültig abgelehnt hatten. Der vorherige Kollektivvertrag ist bereits Ende März 1982 abgelaufen, aber die Reeder erklärten sich erst im Herbst vorigen Jahres zu Gesprächen über einen neuen Vertrag bereit.

Es ist nun sehr wohl möglich, daß die FWZ sich gezwungen sehen könnte, im Namen ihrer Mitglieder einen Streik anzukündigen. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter sind bereits verständigt und gebeten worden, im Falle eines Streiks größtmögliche Unterstützung zu leisten.

SCHWEDEN

Neue landesweite Tarifvereinbarung für manuelle Arbeiter

Nachdem die Verhandlungen zwischen dem Schwedischen Gewerkschaftsbund (LO) und den Arbeitgebern von neun Schlüsselindustrien des privaten Sektors gescheitert waren, weil keine Einigung über die für bestimmte Tarifverzerrungen zu zahlende Entschädigung erzielt werden konnte, forderte der LO die zuständigen Gewerkschaften auf, ab 6.00 Uhr am 11. März in den Streik zu treten. Premierminister Olaf Palme appellierte unverzüglich um eine sofortige Wiederaufnahme der Verhandlungen, was noch am gleichen Tage geschah. Später akzeptierten die Arbeitgeber einen Schlichtungsvorschlag, den sie nur drei Tage vorher abgelehnt hatten. Der Streik wurde daraufhin sofort abgesagt.

Die neue Tarifvereinbarung bringt den bei über zwanzig dem LO angeschlossenen Gewerkschaften organisierten manuellen Arbeitern Erhöhungen ihrer Stundenlöhne zwischen 14 Öre und Skr 1,--. Die größten Erhöhungen wurden traditionsgemäß den niedrigeren Lohnkategorien zugesprochen. Arbeiter die Skr 55 oder mehr pro Stunde verdienen, erhalten keine Erhöhung. Ferner sollen die Löhne nächstes Jahr aufgrund des voraussichtlichen Anstiegs der Lebenshaltungskosten im Jahre 1983 erneut um bis zu 60 Öre pro Stunde angehoben werden und bestimmte Schichtarbeiter werden zusätzliche Vergütungen erhalten. Vor den Verhandlungen über den ab Januar 1985 geltenden landesweiten Tarifvertrag wird eine paritätische Arbeitsgruppe versuchen, eine neue und gerechtere Tarifstruktur festzulegen.

SPANIEN

Spantax-Flugpersonal wieder angestellt

Die Abteilung Flugpersonal der uns angeschlossenen Transportarbeiterföderation des spanischen UGT hat nunmehr entgültig die Wiederanstellung von 22 Piloten und Flugzeugingenieuren durchgesetzt, die von der spanischen Charterfluggesellschaft Spantax im Oktober 1981 entlassen worden waren.+ Das Unternehmen hat sich verpflichtet diese Wiederanstellung bei voller Wahrung der Dienstaltersrechte und voller Nachzahlung der Löhne ab Oktober 1981 vorzunehmen. Den wieder angestellten Piloten und Flugingenieuren wird es ermöglicht werden, ihre beruflichen Kenntnisse und Befähigungen aufzufrischen, um wieder vollgültige Lizenzen zu erwerben.

Im Auftrage der spanischen Gewerkschaft hat die ITF allen ITF-Gewerkschaften für ihre tatkräftige Unterstützung während dieses langen und schwierigen Konfliktes gedankt.

+ siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 10 / 1982, S. 100

11% mehr Lohn für Eisenbahner

Die spanischen Gewerkschaften der Eisenbahner - darunter in erster Linie die der ITF angeschlossene Transportarbeiterföderation des UGT - haben nach schwierigen Verhandlungen einen neuen Kollektivvertrag für 70.000 Bedienstete der Spanischen Staatsbahnen (RENFE) abgeschlossen. Die wichtigsten Verbesserungen sind eine Anhebung der Löhne um 11% und die Schaffung von 6.000 neuen Arbeitsplätzen (damit erhöht sich die Zahl der durch die letzten drei Kollektivverträge gewonnenen neuen Arbeitsplätze auf 18.000). Die verschiedenen Zulagen wurden ebenfalls entsprechend angehoben und es wurde eine 40-Stunden-Arbeitswoche eingeführt. Das Rücktrittsalter wurde auf 64 Jahre herabgesetzt, aber bei freiwilligem Ausscheiden aus dem Beruf besteht vom 55. Lebensalter an Anspruch auf Zahlung einer Rente.

USA

Neuer Tarifvertrag für TWA-Mechaniker

Wir haben soeben die Einzelheiten des neuen für drei Jahre geltenden Tarifvertrages erhalten, der von der uns angeschlossenen amerikanischen Internationalen Mechanikergewerkschaft (IAM) für die bei Trans World Airways (TWA) beschäftigten Mechaniker durchgesetzt wurde. Die wichtigsten Verbesserungen sind: Erhöhung der Stundenlöhne von US $ 13,14 auf 17,25 in der Zeit bis Juni 1984; Zahlung einer Befähigungszulage in Höhe von $ 1,-- pro Arbeitsstunde an lizenzierte Mechaniker; und bessere Vereinbarungen für Abwesenheit aus gesundheitlichen Gründen und den Ruhestand.

KAMPAGNE GEGEN SCHATTENFLAGGEN

Besatzung verkauft Schiff für US $ 300.000

Die Besatzung des in Panama registrierten Massengüterschiffes Zoodohos, das gegen Ende vorigen Jahres im niederländischen Hafen Flushing infolge des Bankrotts der Eigentümer aufgegeben wurde,+ hat nunmehr einen Käufer für das Schiff gefunden, um aus dem Verkaufserlös (US $ 300.000) die noch ausstehenden Heuern nachzuzahlen.

Leider sind dies nicht die einzigen Seeleute, die sich in derartigen schwierigen Situationen befinden. Die ITF hat eine Liste von mehr als einem Dutzend Schiffen, die von ihren Eigentümern unter ähnlichen Bedingungen aufgegeben wurden, und die Tendenz scheint sich in letzter Zeit auszubreiten. Im Februar wurden allein in einer Woche in der Nähe von Bahrein zwei Panama-Schiffe aufgegeben, deren Eigentümer an Geldmangel litten.

+ siehe ITF-Nachrichten Nr. 1/1983, S.7

KURZNACHRICHTEN

Die Internationale Organisation für Seeschiffahrt (IMO) feierte am 17. März ihr 25. Jubiläum. Wir gratulieren und wünschen der IMO allen Erfolg in der Zukunft.

Eine Agentur der Internationalen Organisation für Seeschiffahrt (IMO) hat eine Entschließung angenommen, in der gefordert wird, daß zwei Jahre lang kein Atommüll auf See abgelagert werden sollte, um die Vornahme einer wissenschaftlichen Untersuchung der damit verbundenen Risiken zu ermöglichen.

Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV hat für die in Deutschland stationierten Beschäftigten der Fluggesellschaft Flying Tigers eine neue Urlaubsregelung getroffen. Arbeitnehmer, die bis zu 3 Jahre beim Unternehmen beschäftigt sind, haben 1983 Anspruch auf 25 Tage Urlaub, 1984 auf 26 Tage, 1985 auf 27 Tage und 1986 auf 30 Tage. Vom zehnten Dienstjahr an gibt es schon dieses Jahr 30 Tage Urlaub. Für je 130 Nachtarbeitsstunden wird der Urlaub um einen Tag verlängert.

Die im Hafen von Tilbury beschäftigten Arbeiter (Mitglieder der uns angeschlossenen Britischen Transportarbeitergewerkschaft) streiken gegenwärtig in Unterstützung einer Forderung auf Tarifparität mit Tally-Leuten. Der Verdienst der Tally-Leute beträgt £ 135,-- pro Woche.

Der Oberste Gerichtshof Indiens hat dem Luftfahrtsunternehmen Air India befohlen, bestimmte Artikel seiner Dienstvorschriften zu ändern, gemäß denen Stewardessen im Alter von 35 Jahren oder im Schwangerschaftsfalle aus dem Beruf ausscheiden müssen.

Peru: Am 10. März fand in Peru ein landesweiter Streik gegen die Wirtschaftspolitik der Regierung statt. Während des Streiks war der öffentliche Verkehr weitgehend stillgelegt.

Die Internationale Arbeits-Organisation (IAO) hat die polnische Regierung ersucht, bis spätestens zum 15. April ihre Bereitschaft zu erklären, daß ein Beauftragter des IAO-Generaldirektors nach Polen kommen kann, um dort zu untersuchen, in wieweit die IAO-Übereinkommen Nr. 87 und 98 erfüllt werden. Die IAO beantragte eine solche Untersuchung nachdem der IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit am 3. März einen Bericht veröffentlicht hatte, in dem Polen einer andauernden Einschränkung der Gewerkschaftsrechte beschuldigt wird.

Anfang dieses Monats haben portugiesische Transportarbeiter eine Reihe von Proteststreiks in Unterstützung von Lohnforderungen durchgeführt. Die Streikaktionen verursachten Störungen im Eisenbahn-, Autobus-, Straßenbahn-, Untergrundbahn- und Fährschiffbetrieb.

USA: Die Heuern der von der uns angeschlossenen amerikanischen Seeleutegewerkschaft SIU vertretenen Mannschaftsdienstgrade auf Tankschiffen, Frachtern und Fahrgastschiffen sind mit Wirkung vom 16. Dezember 1982 aufgrund des Anstiegs der Lebenshaltungskosten um 2% erhöht worden. Damit erhöht sich die monatliche Grundheuer eines Vollmatrosen auf Fracht- und Fahrgastschiffen auf US $ 1.322,56 und auf Tankschiffen auf US $ 1.338,11.

PERSONALIEN

Francis Blanchard, seit 1974 Generaldirektor der IAO , ist für eine dritte Amtsperiode in seinem Amt bestätigt worden.

Peter Eklo, ehemaliger Sekretär der Norwegischen Eisenbahnergewerkschaft, feiert am 18. April seinen siebzigsten Geburtstag.

Christy Kirwan ist als Nachfolger des im vorigen Jahr verstorbenen Kollegen Michael Mullen zum Generalsekretär der Irischen Transportarbeitergewerkschaft (ITGWU) gewählt worden. Kollege Kirwan war bisher Vizevorsitzender der ITGWU. Er ist außerdem Vorsitzender der Hafenbehörde von Dublin und wurde vor kurzem Senatsmitglied. In der ITF ist er Mitglied der Ausschüsse der Sektionen Eisenbahn, Straßentransport, Häfen, Zivilluftfahrt und Reisebüropersonal.

James Knapp ist als Nachfolger des im vorigen Jahr aus seinem Amt ausgeschiedenen Kollegen Sidney Weighell zum Generalsekretär der britischen Eisenbahnergewerkschaft NUR gewählt worden. Kollege Knapp ist 42 Jahre alt und war bisher als Funktionär im NUR-Hauptbüro beschäftigt.

P.P. Narayanan, Präsident des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, (IBFG), feierte vor kurzem seinen 60. Geburtstag. Wir gratulieren und wünschen ihm alles Gute.

Karl Rebsamen, seit 1952 Sekretär der Sektion Rheinschiffahrt der uns angeschlossenen schweizerischen Gewerkschaft VHTL, ist am 28. Februar in den Ruhestand getreten. Seit 1958 war Kollege Rebsamen außerdem für den Bereich Hafenwirtschaft zuständig. In der ITF leistete er vor allem einen äußerst wertvollen Beitrag zur Arbeit der Sektion Binnenschiffahrt, zu deren Vizevorsitzenden er im Jahre 1974 gewählt wurde. Seit vielen Jahren ist er außerdem ein aktiver Mitarbeiter der Hafenarbeitersektion der ITF. Auf der im Jahre 1979 abgehaltenen Sitzung der IAO-Arbeitskonferenz war er Vorsitzender der Arbeitnehmergruppe. Auf dieser Konferenz wurde das IAO-Übereinkommen über die Sicherheit und Gesundheit der Hafenarbeit angenommen. Ferner ist er Mitglied des Fair-Practices-Ausschusses der ITF. Wir wünschen Karl einen glücklichen und gesunden Ruhestand.

Erling Tollerud, ehemaliger Kassenwart der Norwegischen Seeleutegewerkschaft, feierte am 21. März seinen 65. Geburtstag. Er war über vierzig Jahre lang bei seiner Organisation beschäftigt.

TODESFÄLLE

Fritz Kornfeil, Vorsitzender der Österreichischen Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr (HTV), ist am 15. März im Alter von nur 49 Jahren gestorben. Er trat 1954 der Gewerkschaft HTV bei und wurde bald darauf zum Betriebsratsobmann gewählt. 1965 trat er in den derzeitigen Zentralkonsum ein und wurde auch dort sehr bald Betriebsrat. Seit 1969 war er Betriebsratsobmann der Arbeitnehmer und Zentralbetriebsrat des Zentralkonsums Österreichs. In der HTV war er seit 1969 Obmann der Fachgruppe Konsum, von 1969 - 1978 Obmann der Ortsgruppe Wien. Seit 1970 war er Mitglied des Zentralvorstandes und seit 1974 Obmann der Bundessektion Handel. Im Jahre 1974 wurde er auch zum Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt und 1978 schließlich zum Vorsitzenden der Gewerkschaft HTV.

Durch den allzu frühen Tod Fritz Kornfeils hat die österreichische Gewerkschaftsbewegung einen treuen und jahrzehntelang bewährten Funktionär verloren. Mitgliedsgewerkschaften, die in Erinnerung an Kollege Kornfeil Spenden zu machen wünschen, werden gebeten, diese entweder an den

Karl-Weigl-Fonds der Gewerkschaft HTV
(BAWAG-Kto.-Nr. 10.010.229.168)

oder an die

Freie Schule SPÖ-Kinderfreunde Favoriten
Kto.-Nr. 613.157.809
Zentralsparkasse und Kommerzialbank Wien

zu überweisen.

Jan Scheffers, ehemaliger Kassenwart der Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft (FNV), ist am 28. Februar im Alter von 69 Jahren gestorben. Scheffers begann seine gewerkschaftliche Laufbahn im Alter von nur 15 Jahren bei dem Vorgänger der jetzigen Transportarbeitergewerkschaft. Er erfüllte mehrere Funktionen im Verwaltungsbereich und wurde schließlich im Jahr 1949 zum Kassenwart ernannt. Dieses Amt erfüllte er bis zu seiner Pensionierung. Im Jahre 1949 wurde ihm in Anerkennung seiner Verdienste der Ritterorden von Oranje-Nassau verliehen.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Technischer ITF-Ausschuß des Flugdeckpersonals	- Paris, 24./25. Mai 1983
ITF-Arbeitsgruppe für Flugleiter	- London, 7. September 1983
ITF-Kongreß	- Madrid, 20./28. Oktober 1983

WEITERE INFORMATIONEN ÜBER DIE IN DIESER NUMMER DER ITF-NACHRICHTEN ENTHALTENEN MITTEILUNGEN SIND VOM ITF-SEKRETARIAT AUF ANFRAGE ERHÄLTLICH!

ERKLÄRUNG

der

EUROPÄISCHEN ITF-SEELEUTEKONFERENZ

Die Europäische Seeleutekonferenz der ITF, versammelt am 8. und 9. März 1983 an Bord des finnischen Fährschiffes "SILVIA REGINA", deren alleiniger Zweck in der Diskussion des andauernden Rückganges der europäischen Handelsflotten und des sich daraus ergebenden Verlustes von Arbeitsplätzen bestand, hat folgende Erklärung angenommen:

Schiffahrtspolitische Programme

1. Die größte Gefährdung des Weiterbestehens der europäischen Handelsflotten sind die Schattenflaggen. Viele westeuropäische Reeder sind nutznießende Eigentümer von Schiffen unter Schattenflaggen und entziehen sich den wirtschaftlichen und sozialen Verpflichtungen in ihren Heimatländern durch die Vermeidung der Zahlung von Steuern und durch Zahlung niedriger Löhne. Ferner ist eine andauernd hohe Unfallsrate von Schattenflaggenschiffen zu verzeichnen, und die Behörden der Schattenflaggenländer nehmen in vielen Fällen keine ordnungsgemäßen Untersuchungen solcher Unglücke vor. Darüber hinaus stellen die Schattenflaggenschiffe durch das Ausstoßen von Rohöl und andere Formen der Verunreinigung weiterhin die größte Gefährdung der Umwelt dar.

2. In Ermangelung ausreichender behördlicher schiffahrtspolitischer Maßnahmen, deren Ziel in der Unterstützung der nationalen Handelsflotte besteht, werden die Reeder in zunehmendem Maße ihre Schiffe auf Schattenflaggen umregistrieren. Aus diesem Grunde ist es von größter Bedeutung, daß die europäischen ITF-Seeleutegewerkschaften sich für die Realisierung der folgenden Maßnahmen einsetzen:
   - Kontrolle der Umregistrierung nationaler Schiffe auf Schattenflaggen;
   - Garantien darüber, daß die nutznießenden Eigentümer von Schattenflaggenschiffen ihre wirtschaftlichen und sozialen Verpflichtungen und Verantwortungen gegenüber dem Land, in dem sie wohnhaft sind, erfüllen sowie ihre finanzielle Verantwortung für soziale und wirtschaftliche Schäden und Verletzungen, die Seeleuten durch Umweltschäden entstehen, die durch Schiffe dieser Reeder verursacht werden;
   - eine wirksame und einheitliche Kontrolle durch Hafenstaaten die über eine flüchtige Prüfung von Dokumenten hinausgeht.

3. Die der ITF angeschlossenen europäischen Seeleutegewerkschaften sind entschlossen, sich für die Aufrechterhaltung nationaler Handelsflotten einzusetzen, bei denen hochqualifizierte Seeleute zu fortschrittlichen sozialen Bedingungen beschäftigt werden, wie dies in einer hoch entwickelten Industriegesellschaft üblich ist.

4. Die der ITF angeschlossenen europäischen Seeleutegewerkschaften fordern die europäischen Regierungen auf, im Rahmen ihrer vertraglichen Verpflichtungen Mittel und Wege für die Bereitstellung einer finanziellen und sonstigen Hilfe zwecks Aufrechterhaltung der nationalen Handelsflotten zu finden.

5. Da die ITF ein umfassendes schiffahrtspolitisches Programm benötigt, das den Mitgliedsgewerkschaften als Richtlinie dienen kann, beantragen die der ITF angeschlossenen europäischen Seeleutegewerkschaften mit Nachdruck, daß der Schiffahrtspolitische Ausschuß der ITF-Seeleutesektion beauftragt werden sollte, ein solches Programm zu formulieren und daß das ITF-Sekretariat in diesem Zusammenhang, falls notwendig, die Vornahme einer Untersuchung veranlassen sollte, um:

   - die Einsatz- und Leistungstrends der einzelnen Handelsflotten zu identifizieren und projizieren und Vergleiche zwischen der OECD, der COMECON, den Schattenflaggenländern, dem Fernost-Sektor und der Schiffahrt der Dritten Welt vorzunehmen;
   - die Beschäftigungstendenzen zu vergleichen und den künftigen Personalbedarf zu projizieren;
   - die gesetzlichen Bedingungen und die finanzielle Hilfe bezüglich der einzelnen Handelsflotten zu vergleichen und somit zu ermitteln, welche Praktiken den leistungsfähigsten Betrieb und Einsatz von Schiffen begünstigen; und
   - die auf dem Gebiete der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen vorherrschenden Praktiken zu vergleichen.

6. Die der ITF angeschlossenen europäischen Gewerkschaften der Seeleute:

   - bestehen darauf, daß die Schattenflaggen stufenweise abgeschafft werden;
   - erkennen gleichzeitig das Vorrecht der ITF-Gewerkschaften des Landes der nutznießenden Eigentümerschaft an, Verträge für Schattenflaggenschiffe zu unterzeichnen, vorausgesetzt daß diese Verträge für die ITF annehmbar und zumindest gleichwertig mit dem ITF-Kollektivvertrag sind;
   - bedauern, daß infolge der unzulänglichen Rücksprache seitens einiger ITF-Gewerkschaften einigen Reedern die Möglichkeit geboten wurde, Verträge mit anderen Gewerkschaften als denen des Landes der nutznießenden Eigentümerschaft zu unterzeichnen, was sich stark zum Nachteil der betreffenden nationalen Handelsflotten ausgewirkt hat; und
   - fordern den Generalsekretär der ITF daher auf, eine gründliche Untersuchung derartiger Praktiken vorzunehmen.

7. Um geregelte Verhältnisse in der europäischen Schiffahrt herbeizuführen, ist es notwendig, daß die ITF und ihre europäischen Seeleutegewerkschaften sich bemühen, die Parlamente, Regierungen, Ministerien sowie individuelle Politiker ihrer Länder positiv zu beeinflußen. Ferner sollten sie einen Einfluß auf öffentliche Ausschüsse und parlamentarische Untersuchungskommissionen ausüben, sowie auf die von verschiedenen Ministerien mit der Durchführung der Schiffahrtspolitik der Regierung und mit der Erstellung der schiffahrtspolitischen Vorschläge beauftragten Organe. Der Notwendigkeit der Beeinflussung nationaler Zentralorgane und zwischenstaatlicher sowie internationaler Organisationen wie IAO, IMO, OECD und UNCTAD ist größte Bedeutung beizumessen. Auch könnte es sich von Zeit zu Zeit als notwendig erweisen, internationale Solidarität zu beantragen und die internationale Gewerkschaftsbewegung zu mobilisieren, um mit den zuständigen Behörden oder Reedern zu einer befriedigenden Lösung zu gelangen.

Kontrolle durch Hafenstaaten

8. Die der ITF angeschlossenen europäischen Gewerkschaften der Seeleute empfehlen mit Nachdruck, daß die ITF-Seeleutesektion einen Unterausschuß bilden sollte, dessen Mitglieder von angeschlossenen Gewerkschaften kommen, die Kontakt zu dem Ausschuß haben, der für die Anwendung des in Paris und Den Haag angenommenen Memorandums über die Schiffskontrolle durch Hafenstaaten zuständig ist und dessen Aufgabe es wäre, die Erfüllung der von IAO und IMO verabschiedeten Verwaltungsurkunden sicherzustellen und Verbesserungen bezüglich des Inhalts und der Anwendung dieses Memorandums vorzuschlagen. Ferner wird empfohlen, daß die zuständigen ITF-Inspektoren eine gründliche Ausbildung auf dem Gebiet der Anwendung des IAO-Übereinkommens NR. 147 erhalten.

Bemannung

9. Die der ITF angeschlossenen europäischen Gewerkschaften der Seeleute sind über die Bemannungssituation in der Welthandelsschiffahrt besorgt. Bereits gegenwärtig ist eine untragbar hohe Unfallsrate in der internationalen Schiffahrt zu verzeichnen, sowohl was Schiffsunglücke mit tödlichen Folgen als auch Strandungen und Unglücke mit großem Umweltschaden betrifft. Der Hauptgrund dafür ist in den meisten Fällen ein menschlicher Irrtum, der auf die Beschäftigung unbefähigter Besatzungsmitglieder, die unzulängliche Bemannung und den großen Stress der Arbeit an Bord zurückzuführen ist. Um ihre eigene finanzielle Situation zu verbessern, beantragen die Reeder weltweit eine Reduzierung der Bemannungsnormen. In Norwegen ist es ihnen mit Hilfe der Behörden gelungen, neue Bemannungsvorschriften einzuführen, die zu einer Reduzierung der Bemannung auf norwegischen Schiffen um 25 bis 30% geführt haben. Aus Wettbewerbsgründen werden andere Schiffahrtsländer zweifellos ähnliche Reduzierungen vornehmen. Die norwegische Herabsetzung der Bemannungsnormen wird somit zu einer weltweiten Reduzierung der Schiffssicherheit führen und die Gefahr, daß Küstenländer infolge von Schiffsunglücken verunreinigt werden, wird entsprechend zunehmen.

10. Die der ITF angeschlossenen europäischen Gewerkschaften der Seeleute widersetzen sich kategorisch dieser in den neuen norwegischen Bemannungsvorschriften erkennbaren Tendenz und empfehlen, daß der ITF-Generalsekretär alle Schiffahrtsländer und Küstenstaaten der Welt auffordern sollte, sich diesem Trend mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln zu widersetzen. Gleichzeitig sollte der Generalsekretär diese Länder auf den Sinn und die Absicht der von der ITF-Seeleutesektion im April 1982 angenommenen Entschließung verweisen, in der empfohlen wird, daß allen Mitgliedsgewerkschaften, die bei Verhandlungen mit den Reedern oder den nationalen Schiffahrtsbehörden über Bemannungsfragen auf Schwierigkeiten stoßen, die größmögliche Unterstützung der übrigen ITF-Mitgliedsgewerkschaften zuteil werden soll, u.U. in der Form gewerkschaftlicher Kampfmaßnahmen.

Ausländische Seeleute

11. Die der ITF angeschlossenen europäischen Gewerkschaften der Seeleute sind fest entschlossen, der Ausbeutung ausländischer Seeleute auf Schiffen unter der Flagge traditioneller Schiffahrtsländer ein Ende zu bereiten und bestätigen

aus diesem Grunde vorbehaltlos die von einer ad hoc-Seeleutesitzung der ITF im Juli 1982 angenommenen Empfehlungen.

ITF

12. Die der ITF angeschlossenen europäischen Gewerkschaften der Seeleute betrachten Sitzungen dieser Art als nützlich für die Diskussion ihrer spezifischen Probleme und empfehlen, daß auf einer ad hoc-Basis und unter der Obhut der ITF-Seeleutesektion weitere solche Sitzungen einberufen werden sollten, wenn immer dies notwendig erscheint. Sie sind sich jedoch gleichzeitig bewußt, daß grundlegende Entscheidungen dieser Art von der gesamten ITF-Seeleutesektion getroffen werden müssen, um gute Beziehungen zwischen allen ITF-Seeleutegewerkschaften zu wahren.