



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 1984

IN DIESER NUMMER

Seite

Neues aus der ITF

- Internationales: ITF-Arbeitsgruppe legt Kollektivvertragsrichtlinien für Kreuzfahrtschiffsbesatzungen fest 26
- Technischer ITF-Ausschuß des Flugdeckpersonals tagt in London 26

Transport und Verkehr

- Europa: EWG-Bericht über wesentliche und alarmierende Unterschiede der FS-Kontrollnormen in Europa 27
- Großbritannien: Gewerkschaft "äußerst enttäuscht" über Zulassung des Airbus A-310 mit 2-Piloten-Flugdeckbesatzung 27
- Malaysia: Hafendarbeiter von Port Klang widersetzen sich Privatisierungsplänen 28
- Schweiz: Schwere Zeiten für zu schwere Brummer 28

Aus der Welt der Arbeit

- Dänemark: Gewerkschaft verweigert Bereitstellung von Verpflegungspersonal für Küstenschiffe 29
- Deutschland: 2,8% mehr für Seeleute 29
- Finnland: Zentrale Tarifgespräche abgeschlossen 30
- Frankreich: Streik im öffentlichen Sektor 30
- Seeleute stellen Kampagne für Vorverlegung des Rücktrittsalters ein 30
- Griechenland: Gericht bestätigt Recht des Olympic Airways-Kabinenpersonals auf Verweigerung von Dienstzeitüberschreitungen 31
- 20% mehr Heuern für Besatzungen von Fahrgastschiffen 31

<u>Aus der Welt der Arbeit (Forts.)</u>	Seite
Indien: Hafenarbeiter streiken über Lohnforderungen	32
Japan: Gewerkschaft des Lokomotivpersonals widersetzt sich Arbeitszeitverlängerung	32
Norwegen: Neuer Heuertarifvertrag für Deckoffiziere in der Küstenschiffahrt	32
Pakistan: Entlassung von 5 Piloten löst Streik aus	33
Spanien: Weitverbreitete Transportarbeiterstreiks	34
<u>Kurznachrichten</u>	35
<u>Bevorstehende Tagungen</u>	35
<u>Anhang: Grenzblockaden auf europäischen Straßen</u>	

---

NEUES AUS DER ITF

---

INTERNATIONALES

ITF-Arbeitsgruppe legt Kollektivvertragsrichtlinien für Kreuzfahrtschiffsbesatzungen fest

Am 1. und 2. März tagte in Oslo die ITF-Arbeitsgruppe über Sozialnormen für Kreuzfahrtschiffe unter dem Vorsitz von S. Wall (USA). An der Sitzung nahmen Vertreter der Seeleute aus Griechenland, Großbritannien, Italien und Norwegen, sowie Vertreter des Karibischen Rates für die Schifffahrt und Luftfahrt teil. Das ITF-Sekretariat war durch den Stellvertretenden Generalsekretär Ake Selander vertreten.

Die Arbeitsgruppe empfahl u.a. die Beschäftigung mehr lokaler Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen, die in karibischen Gewässern verkehren; die Festlegung einer regelmäßig zu revidierenden Mindeststeuer; die Zahlung einer festen monatlichen Überstundenpauschale bei entsprechender Beschränkung der Überstunden; eine Neuregelung der von den Reedern zu entrichtenden Wohlfahrtsfondsbeiträge und eine Reihe von Richtlinien über die zu beachtenden Bemannungsnormen.

Technischer ITF-Ausschuß des Flugdeckpersonals tagt in London

Am 12. März fand in London eine Sitzung des obengenannten Ausschusses statt, an der Vertreter angeschlossener Luftfahrtsgewerkschaften aus der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Indien, Neuseeland, den Niederlanden, Spanien und den USA teilnahmen. Die Sitzung wurde einberufen, um die Haltung der ITF auf der bevorstehenden Sitzung einer von der ICAO-Fachgruppe für Personallizenzierung gebildeten Arbeitsgruppe festzulegen, deren Aufgabe es ist, die im ICAO-Anhang 1 enthaltenen Lizenzierungsvorschriften für Flugingenieure zu überprüfen. Der Ausschuß diskutierte die von verschiedenen Mitgliedern der ICAO-Arbeitsgruppe eingereichten Arbeitsdokumente. Der Vorsitzende des Ausschusses, Roger Bricknell (MNAOA, Großbritannien), wird an der ICAO-Sitzung teilnehmen, um die Argumente der ITF in Unterstützung der Beibehaltung der bestehenden Lizenzierungsvorschriften für Flugingenieure vorzutragen. Außerdem wird er gegen das für die ITF vollkommen unannehmbare Konzept der Einführung eines neuen Flugdeckdienstgrades - System Operator Pilot genannt - argumentieren. Die Haltung der ITF entspricht somit im Prinzip den Argumenten, die der ICAO im Mai 1980 in einer ITF-Eingabe dargelegt wurden und auf die die ICAO erneut aufmerksam gemacht worden ist.

---

TRANSPORT UND VERKEHR

---

EUROPA

EWG-Bericht über wesentliche und alarmierende Unterschiede der  
FS-Kontrollnormen in Europa

Ein vom Verkehrsausschuß der EWG im Auftrage des Europäischen Parlamentes erstellter Bericht enthält die Feststellung, daß zwischen bestimmten Gebieten der EWG-Mitgliedsstaaten sowie Spanien und Portugal, die sich beide um Beitritt zur EWG beworben haben, "wesentliche und alarmierende Unterschiede" bezüglich der FS-Kontrolle zu verzeichnen sind. Einerseits wird das in Maastricht in den Niederlanden befindliche und für die Koordinierung nord-europäischer Flüge zuständige Eurokontrollzentrum als musterhaft bezeichnet, aber andererseits bestehen südlich der Verbindungslinie zwischen Madrid und Athen eine Reihe beachtlicher Mängel. Das griechische FS-Kontrollsystem bedarf einer umfassenden Modernisierung, und im Falle Italiens ist die Radarkontrolle im adriatischen Raum sowie südlich von Neapel und Sizilien unzulänglich, obwohl der Bericht die zusätzliche Feststellung macht, daß die italienische Regierung sich bemüht, den diesbezüglichen Problemen abzuwehren. Falls Spanien und Portugal der Gemeinschaft beitreten, würden die FS-Kontrollanlagen dieser Länder eine umfassende Modernisierung benötigen, unter Umständen mit Hilfe der restlichen Gemeinschaftsländer. Abschließend bezeichnet es der Bericht als bedauerlich, daß individuelle Luftfahrtsländer weiterhin auf der Bereitstellung getrennter FS-Kontrollsysteme bestehen, wenn es billiger und sicherer wäre, ein gesamteuropäisches System zu schaffen.

GROSSBRITANNIEN

Gewerkschaft "äußerst enttäuscht" über Zulassung des Airbus A-310 mit  
2-Piloten-Flugdeckbesatzung

Die britische Luftfahrtsbehörde hat trotz der starken Opposition der angeschlossenen britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt (MNAOA) den Einsatz des Airbus A-310 mit einer Flugdeckbesatzung von nur 2 Piloten zugelassen. Die MNAOA hat die Behörde wiederholt auf die Gefahren verwiesen, die sich aus der Nichtbeschäftigung eines Flugingenieurs im Flugdeck dieses neuen Flugzeugtyps ergeben können.

In Unterstützung ihrer Argumente für eine 3-Mann-Flugdeckbesatzung erklärte die MNAOA, daß es gefährlich ist, sich in zu großem Maße auf elektronische Anlagen zu verlassen und daß auf Flugzeugen dieses Typs, die sich bereits in Europa im Einsatz befinden, das elektronische Anzeigen wichtiger Flugdaten im Cockpit mehrmals bis zu 5 Sekunden lang versagt hat. Ferner war die Gewerkschaft darüber besorgt, daß die Luftfahrtsgesellschaft British Caledonian Flugzeuge

dieses Typs mit nur 2 Piloten im Cockpit auf Flugstrecken nach Afrika einzusetzen beabsichtigt, obwohl dort Fernmeldeprobleme bestehen, und die vorhandenen Navigationshilfen sowie die Flugzeugabfertigung am Boden nicht in jeder Hinsicht zuverlässig sind. Die Gewerkschaft befürchtet, daß bei einer Reduzierung der Flugdeckbesetzung auf solchen Strecken unter bestimmten Umständen sehr wohl ein größeres Flugzeugunglück vorkommen könnte.

Der Vorsitzende des Technischen ITF-Ausschusses des Flugdeckpersonals, Roger Bricknell (Mitglied des MNAOA-Vorstandes), hat die Zulassung dieses Flugzeugtyps durch die britische Luftfahrtsbehörde als "äußerst enttäuschend" bezeichnet.

### MALAYSIA

#### Hafenarbeiter von Port Klang widersetzen sich Privatisierungsplänen

Der Malaysische Gewerkschaftsbund (MTUC) erörtert gegenwärtig mit drei der ITF angeschlossenen malaysischen Hafenarbeitergewerkschaften die Festlegung einer gemeinsamen Strategie gegen eine von der Regierung geplante Privatisierung wichtiger Hafendienste in Port Klang. Der MTUC-Generalsekretär V. David hat in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, daß die Hafenarbeiter über eine lange Zeitspanne hinweg einen beachtlichen Beitrag zur Verbesserung der Hafendienste in Port Klang gemacht haben und daß Port Klang heute ein moderner, leistungsfähiger und profitabler Hafen ist, dessen Privatisierung nur zu einer Verschlechterung der Beschäftigungsbedingungen der Hafenarbeiter führen kann, ohne irgendwelche konkrete Konkurrenzvorteile mit sich zu bringen.

Der MTUC wird dem malaysischen Premierminister ein Memorandum unterbreiten, in dem die obigen Argumente gegen eine Privatisierung des Hafens ausbuchstabiert werden und die Regierung aufgefordert wird, ihre diesbezüglichen Pläne zu überprüfen.

-----  
+ die Klang Port Authority Harbour Workers' Union, die Klang Port Authority Staff Union und die Senior Officers' Association

### SCHWEIZ

#### Schwere Zeiten für zu schwere Brummer

In der Schweiz brechen nunmehr schwere Zeiten für zu schwere Brummer an, nachdem auf der N2 bei Erstfeld an der Gotthard-Nordrampe die erste automatische Schwerverkehrswaage installiert worden ist. Die Lastwagen werden während der Fahrt gewogen und vom Computer erfaßt. Wer überladen hat oder zu schnell fährt

wird automatisch über eine Signalanlage auf den Werkhof der Autobahnpolizei gelotst. Dort wird der Laster erneut gewogen und Anzeige erstattet. Die zulässige Gewichtsgrenze beträgt in der Schweiz 28 Tonnen. Falls sich die Waage bewährt, soll später auf der Nord/Süd-Fahrbahn eine gleichartige Anlage installiert werden.

---

AUS DER WELT DER ARBEIT

---

DÄNEMARK

Gewerkschaft verweigert Bereitstellung von Verpflegungspersonal für Küstenschiffe

Die der ITF angeschlossene dänische Gewerkschaft des Schiffsverpflegungspersonals weigert sich gegenwärtig, Personal für die im Besitz von 18 Küstenschiffahrtsreedern stehenden Schiffe bereitzustellen, solange diese Reeder nicht bereit sind, mit der Gewerkschaft Verhandlungen über einen Kollektivvertrag dieser Personalkategorie aufzunehmen. Der Widerstand der Reeder gegen den Abschluß solcher Verträge ist derartig stark, daß die Gewerkschaft die Nichtbereitstellung von Personal als die einzige wirksame Methode zur Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder betrachtet.

Die skandinavischen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter sind über die Nordische Transportarbeiterföderation ersucht worden, die Aktion der dänischen Gewerkschaften zu unterstützen.

DEUTSCHLAND

2,8% mehr für Seeleute

Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) und der Verband deutscher Reeder haben vor kurzem dem Einigungsvorschlag des Schlichters zugestimmt, so daß der neue Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt in Kraft treten kann. Er gilt vom 1. April d.J. bis Ende März 1985 und sieht eine Erhöhung der Grundheuern und der abhängigen Vergütungen um 2,8% vor.<sup>+</sup>

---

<sup>+</sup> Siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 2/1984, Seite 16.

## FINNLAND

### Zentrale Tarifgespräche abgeschlossen

In Finnland konnte ein für den 6. März angekündigter Generalstreik vermieden werden, nachdem der Finnische Gewerkschaftsbund (SAK), der rund 1 Million Arbeitnehmer vertritt, einen Schlichtungsvorschlag akzeptierte, der über die nächsten zwei Jahre zwei Erhöhungen der Löhne und Gehälter um 3,2% bzw. 3,6% (ab 1. März 1985) sowie eine Bindung der Tarife an die Lebenshaltungskostenziffer vorsieht. Die jährliche Arbeitszeit aller Arbeitnehmer, die gegenwärtig 40 oder mehr Stunden pro Woche arbeiten, soll ab 1. Januar 1986 im privaten Sektor um 32 Stunden und im öffentlichen Sektor um 16 Stunden reduziert werden. Außerdem wurde ein Sonderfonds für Arbeitnehmer in niedrigen Lohngruppen gebildet.

## FRANKREICH

### Streik im öffentlichen Sektor

Am 8. März streikten über 4 1/2 Millionen Arbeitnehmer der öffentlichen Dienste Frankreichs als Protest gegen das Scheitern der Tarifverhandlungen 1984 und das Verfehlen der Regierung, eine angemessene Entschädigung für die voriges Jahr erfolgte Beeinträchtigung der Kaufkraft der Löhne anzubieten. Der öffentliche Verkehr wurde durch den Streik, an dem Tausende von Eisenbahnern, Straßentransportarbeitern und Arbeitnehmern in der Luftfahrt (darunter viele Mitglieder von ITF-Gewerkschaften) teilnahmen, stark beeinträchtigt.

Die Tarifverhandlungen für den öffentlichen Sektor scheiterten Ende Februar, nachdem fast alle zuständigen Gewerkschaftszentren ein Angebot der Regierung auf Zahlung einer Prämie in Höhe von 500 Franken als Entschädigung für die Beeinträchtigung der Reallöhne sowie eine Anhebung der Gehälter und Zulagen um 1 % ab 1. April abgelehnt hatten. Die Gewerkschaften fordern eine Regelung der für das Jahr 1983 zu zahlenden Entschädigung vor der Wiederaufnahme der Tarifgespräche für das Jahr 1984.

### Seeleute stellen Kampagne für Vorverlegung des Rücktrittsalters ein

Die französischen Seeleute - darunter viele Mitglieder von ITF-Gewerkschaften - haben beschlossen, ihre seit zwei Monaten andauernde Kampagne für eine Herabsetzung des Rücktrittsalters auf 50 Jahre ohne Verlust bestehender Ansprüche einzustellen, nachdem die Reeder sich zu weiteren Verhandlungen über die Forderung be-reiterklärt haben. Die Kampagne begann Mitte Dezember vorigen Jahres mit einem 24-Stunden-Streik und wurde Mitte Januar intensiviert, als das Auslaufen von Schiffen mehrmals 48 Stunden lang verzögert wurde.

Die Gewerkschaft ist der Ansicht, daß die mit dem Seemannsberuf verbundenen Gesundheitsrisiken und Störungen des Familienlebens ein früheres Rücktrittsalter für Seeleute rechtfertigen. Darüber hinaus würden durch eine solche Vorverlegung des Rücktrittsalters neue Arbeitsplätze für junge Seeleute geschaffen.

Die französischen Seeleute können gegenwärtig im Alter von 55 Jahren in den Ruhestand treten.

#### GRIECHENLAND

##### Gericht bestätigt Recht des Olympic Airways-Kabinenpersonals auf Verweigerung von Dienstzeitüberschreitungen

Ein griechischer Gerichtshof hat vor kurzem in einem Verfahren ein Urteil gegen sieben Flugbegleiter der Olympic Airways gefällt, die sich am 3. August vorigen Jahres geweigert hatten, einen Flug von Athen nach Heraklion anzutreten, weil sie dadurch ihre höchstzulässige Flugdienstzeit überschritten hätten. Das Gericht bestätigte das Recht der Flugbegleiter, derartige Dienstzeitüberschreitungen zu verweigern. Am Tage vor dem Gerichtsverfahren hatte das Unternehmen jedoch vier der sieben Flugbegleiter wegen des genannten "Vergehens" entlassen, obwohl es der ITF versprochen hatte, diese von einem Disziplinausschuß empfohlenen Entlassungen nicht vorzunehmen. Die der ITF angeschlossene zuständige griechische Gewerkschaft beabsichtigt nunmehr, auf gerichtlichem Wege die volle Wiederherstellung aller Rechte der sieben beschuldigten Flugbegleiter durchzusetzen (den drei nicht entlassenen Flugbegleitern wurden andere Disziplinarstrafen auferlegt).

-----  
Siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 11/1983, Seite 94 und Nr. 1/1984, Seite 4.

##### 20% mehr Heuern für Besatzungen von Fahrgastschiffen

Die der ITF angeschlossene Panhellenische Seeleuteföderation (PNO) hat mit der Vereinigung griechischer Reeder einen neuen Kollektivvertrag für ihre auf Fahrgastschiffen beschäftigten Mitglieder abgeschlossen, der eine allgemeine Erhöhung der monatlichen Grundheuern um 20% sowie weitere 1.500 Drachmen pro Monat für Arbeitnehmer in der niedrigsten Heuertarifgruppe vorsieht.

Die Tarifverhandlungen über einen neuen Vertrag der auf Fracht- und Tankschiffen beschäftigten PNO-Mitglieder dauern an. Die PNO fordert mehr Urlaub, eine wesentliche Erhöhung der Vergütungen und verbesserte Zulagen.



## INDIEN

### Hafenarbeiter streiken über Lohnforderungen

Am 15. März begann infolge des Scheiterns der Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag ein Streik von mehr als 300.000 indischen Hafenarbeitern (darunter Mitglieder der uns angeschlossenen Transport and Dock Workers Union und Calcutta Port Shramik Union). Die Regierung hat auf die gewerkschaftliche Forderung auf Erhöhung der Heuern um 40% eine Heuererhöhung von 17% angeboten. Bei Niederschrift der vorliegenden Mitteilung hatten sie vier Tage lang gestreikt, und es lagen 175 Schiffe still. Viele andere Schiffe wurden nach kleineren Häfen umgeleitet.

Die ITF hat ein Unterstützungstelegramm an die streikenden Hafenarbeiter entsandt, die eine tarifmäßige Gleichstellung mit den Arbeitnehmern in anderen verstaatlichten Industrien - insbesondere im Bergbau und der Stahlindustrie - fordern. Andere indische Gewerkschaften, darunter auch die Eisenbahner, haben gleichfalls ihre Unterstützung zugesagt.

## JAPAN

### Gewerkschaft des Lokomotivpersonals widersetzt sich Arbeitszeitverlängerung

Die Japanische Eisenbahnergewerkschaft (KOKURO) hat das ITF-Sekretariat vor kurzem ersucht, ihr zu helfen, sich der von den Japanischen Staatsbahnen (JNR) geplanten Verlängerung der wöchentlichen Arbeitszeit des Lokpersonals zu widersetzen. Die JNR beabsichtigt im Rahmen einer umfassenden Revision der allgemeinen Beschäftigungsbedingungen des Lokpersonals Dienstpläne aufzustellen, die sich auf eine 48-Stunden-Woche stützen. Dies ist die gesetzlich höchstzulässige wöchentliche Arbeitszeit in Japan. Die Pläne der JNR sind jedoch nicht mit dem gegenwärtig gültigen Kollektivvertrag vereinbar, der eine normale wöchentliche Arbeitszeit von 40 Stunden vorsieht. Das Unternehmen behauptet, daß eine biegsamere Diensterteilung Produktivitätssteigerungen ermöglichen würde. Die Gewerkschaft ist der Ansicht, daß Mehrarbeit nur auf freiwilliger Basis geleistet werden sollte und befürchtet außerdem, daß eine Dienstbasis von 48 Stunden pro Woche zu Entlassungen führen könnte.

## NORWEGEN

### Neuer Heuertarifvertrag für Deckoffiziere in der Küstenschifffahrt

Am 1. Januar d.J. sind neue Heuertarife für die in der norwegischen Küstenschifffahrt beschäftigten Deckoffiziere in Kraft getreten. Es folgen einige Beispiele der neuen Monatsheuersätze:

- |         |   |
|---------|---|
| Kapitän | - Anfangsheuer zwischen Nkr 8.115 und Nkr 10.103 je nach Größe des Schiffes |
|         | - nach 5 Jahren von Nkr 8.565 bis Nkr 10.580                                |

1. Offizier - Anfangsheuer von Nkr 7.780 bis Nkr 8.365  
- nach 2 Jahren von Nkr 8.180 bis Nkr 8.765
2. Offizier - Anfangsheuer Nkr 7.515 auf Schiffen bis zu 2.000 BRT und  
Nkr 7.780 auf Schiffen über 2.000 BRT  
- nach 2 Jahren Nkr 7.915 bzw. 8.180
3. Offizier - Anfangsheuer Nkr 7.360  
- nach 2 Jahren Nkr 7.760

Dienstalterszulagen sind zahlbar nach 5 Jahren an Kapitäne und nach 2 Jahren an andere Offiziersdienstgrade.

Die betreffenden Offiziere sind Mitglieder der uns angeschlossenen norwegischen Schiffsoffiziersvereinigung.

#### PAKISTAN

##### Entlassung von 5 Piloten löst Streik aus

Ende vorigen Monats haben die bei Pakistan International Airlines (PIA) beschäftigten Piloten als Protest gegen die Entlassung fünf ihrer Berufskollegen einen viertägigen Streik durchgeführt. Die fünf entlassenen Piloten waren Funktionäre der Pakistan Air Line Pilots' Association, bevor die pakistanische Regierung vor etwa zwei Jahren ein Verbot gegen jegliche gewerkschaftliche Tätigkeit bei PIA erließ.<sup>+</sup> Eine Gruppe von PIA-Piloten hat den pakistanischen Staatspräsidenten ersucht, die Wiederanstellung der entlassenen Piloten zu veranlassen, da sie nie irgendwelchen Anlaß zu Beschwerden gegeben haben und ihnen keine Gelegenheit geboten wurde, sich gegen die vom Unternehmen gemachten Beschuldigungen zu verteidigen. Mehrere pakistanische Gewerkschaftsorganisationen unterstützen den Antrag auf Wiederanstellung der Piloten und haben die Regierung außerdem aufgefordert, die vor 2 Jahren erlassene Notstandsverordnung Nr. 52 rückgängig zu machen, um es den PIA-Gewerkschaften zu ermöglichen, ihre normale Tätigkeit wieder aufzunehmen.

Die ITF wird der IAO demnächst eine weitere Beschwerde gegen die pakistanische Regierung unterbreiten, um die Aufhebung des Verbots gegen eine gewerkschaftliche Betätigung bei PIA zu bewirken.

---

<sup>+</sup> Siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 5/1982, Seite 43 und Nr. 1/1983, Seite 3.

## SPANIEN

### Weitverbreitete Transportarbeiterstreiks

Die spanischen Gewerkschaften der Transportarbeiter haben während der letzten zwei Wochen, wie in der letzten Nummer der ITF-Nachrichten angekündigt, landesweite Kampfmaßnahmen in Unterstützung ihrer Tarifforderungen durchgeführt.

Das bei der staatlichen Eisenbahngesellschaft RENFE beschäftigte Personal hat mehrere Arbeitsniederlegungen vorgenommen und das Angebot der Geschäftsleitung auf Erhöhung der Löhne um 3,6% abgelehnt. Die zuständigen Gewerkschaften (darunter die der ITF angeschlossene Transportarbeiterföderation des UGT) fordern Lohnerhöhungen in Übereinstimmung mit dem Anstieg der Lebenshaltungskosten sowie die Schaffung von 5.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Zwei weitere 24-Stunden-Streiks sollen gegen Ende März durchgeführt werden, falls die Tarifverhandlungen kein befriedigendes Ergebnis bringen.

Die Streikwelle hat sich auch auf das nationale Luftfahrtsunternehmen IBERIA ausgedehnt. Die IBERIA behauptet nicht in der Lage zu sein, dieses Jahr irgendwelche Lohnerhöhungen zu gewähren. Die der ITF angeschlossene Abteilung Luftfahrt des UGT war an einem zweitägigen Streik (22. und 23. Februar) des Flug- und Bodenpersonals beteiligt. Am 29. Februar und 1. März erfolgten weitere Arbeitsniederlegungen während der Spitzenverkehrszeiten. Ein danach geplanter Streik des Bodenpersonals fand nicht statt, nachdem das Unternehmen für das Jahr 1984 ein Tarifangebot in Höhe von 3,8% machte, das kurz danach angenommen wurde.

Das Personal der U-Bahn von Madrid hat zwei 24-Stunden-Streiks in Unterstützung einer Forderung auf Erhöhung der Löhne um 10% durchgeführt. Während des zweiten 24-Stunden-Streiks (am 2. März) wurden Truppen eingesetzt, um einen Mindestservice der U-Bahn aufrechtzuerhalten. Der zuständige gemeinsame gewerkschaftliche Verhandlungsausschuß hat einen weiteren viertägigen Streik angekündigt, falls kein befriedigendes Tarifangebot gemacht wird. Außerdem fordert der Ausschuß die Zurückziehung der Kündigungen des Beschäftigungsverhältnisses von Arbeitnehmern, die sich während des ersten Streiks am 27. Februar geweigert haben, die Aufrechterhaltung eines Mindestservices sicherzustellen.

Die Straßentransportarbeiter der baskischen Provinz Guipúzcoa stehen gegenwärtig im Streik und fordern eine 12%-ige Lohnerhöhung. An diesem Streik ist sowohl die UGT als auch die der ITF angeschlossene Transportarbeiterföderation ELA-STV beteiligt.

Außerdem fand am 29. Februar ein Streik gegen die Fracht- und Fahrgastschiffe der Reederei Transmediterránea statt. Die zuständigen Gewerkschaften fordern einen neuen Tarifvertrag, der einen wirksamen Schutz der Reallöhne bietet, sowie ein Mitbestimmungsrecht im Unternehmen. Weitere Streikaktionen gegen die genannte Reederei sind vorgesehen.

---

KURZNACHRICHTEN

---

Die UNO-Menschenrechtskommission hat den Entwurf des internationalen Übereinkommens gegen die Anwendung von Folterungsmaßnahmen angenommen. Unter diesem Abkommen stellt die Folterung ein Verbrechen unter dem internationalen Gesetz dar und umfaßt ferner die grausame unmenschliche und entwürdigende Behandlung von Häftlingen. Der Abkommensentwurf soll der im Herbst d.J. stattfindenden Sitzung der UNO-Generalversammlung zur formellen Annahme vorgelegt werden.

Die London Dumping Convention - eine sich mit der Ablagerung von Atommüll auf See befassende Agentur der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) - hat ihr zweijähriges Verbot gegen die Ablagerung von Atommüll auf See um weitere sechs Monate verlängert, damit eine gründlichere wissenschaftliche Untersuchung der einschlägigen Risiken und Gefahren erfolgen kann.

Die der ITF angeschlossene Kanadische Vereinigung der Flugbegleiter hat einen neuen Tarifvertrag mit einer Laufzeit von zwei Jahren abgeschlossen, der dem bei Pacific Western Airlines beschäftigten Kabinenpersonal eine Erhöhung der Gehälter um 3% pro Jahr bringt.

Der Europäische Gewerkschaftsbund hat den Griechischen Gewerkschaftsbund GSSE nach drei Jahren wieder aufgenommen.

Ende Februar hat das Flughafenpersonal in Peru einen 24-Stunden-Streik in Unterstützung seiner Lohnforderungen durchgeführt.

Die amerikanische Luftfahrtsbehörde (FAA) wird eine drei Wochen lange Untersuchung der Flugsicherheit vornehmen, weil USA-Luftfahrtsgewerkschaften behauptet haben, daß das Sicherheitsniveau durch die Reduzierung der Zahl der FAA-Sicherheitsinspektoren beeinträchtigt worden ist. Der Verkehrsminister hat bereits auf die Beschuldigung dieser Gewerkschaften reagiert und die Zahl der Inspektoren wieder auf das Niveau vom Jahre 1981 angehoben.

---

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

---

Ausschuß für bewegliche Offshore-Schiffseinheiten	- Hongkong, 5.-6. April 1984
Regionalausschuß der asiatischen Seeleute	- Taipei, 10.-12. April 1984
Europäische Seeleutekonferenz	- Antwerpen, 8.-9. Mai 1984
Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals	- Lissabon, 9.-11. Mai 1984
Fair-Practices-Ausschuß	- London, 21.-22. Juni 1984

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

### Grenzblockaden auf europäischen Straßen

Am 24. Februar 1984 endete nach neun Tagen die "größte Verkehrsstockung der Welt", nachdem schwere Straßengüterfahrzeuge an wichtigen Straßenverkehrspunkten Frankreichs die Straßen blockiert hatten. Diese Blockaden begannen am 16. Februar durch Mitglieder der französischen Straßengütertransportvereinigungen FNTR und UNOSTRA als ein Protest gegen die langsame und umständliche Zollabfertigung an der französischen Grenze, nachdem sich die bereits sehr schlimme Grenzsituation durch einen Streik der französischen und italienischen Zollbeamten am Montblanc-Tunnel noch weiter verschlechtert hatte. Der genannte Streik diente ferner der Unterstützung von Lohnforderungen. Auch wenn einige echten Transportarbeitergewerkschaften angehörende Fahrer für diese Blockade ursprünglich Verständnis zeigten, versickerte dieses Verständnis sehr bald, als die Arbeitgeber Forderungen stellten, die nichts oder nur sehr wenig mit der ursprünglichen Konfrontierung zu tun hatten. Insbesondere waren die beantragte Ermäßigung der Dieseltreibstoffsteuer und die Forderung auf Steuerermäßigungen im Zusammenhang mit der Flugzeugversicherung für die Berufsfahrer kaum von Interesse und die Forderung auf Liberalisierung der Lenkzeiten stellte ganz offensichtlich eine Beeinträchtigung des sozialen Fortschritts dar, für den sich unsere Gewerkschaften seit jeher einsetzen.

Die Blockadeaktion wurde von den Transportgewerkschaften des französischen Gewerkschaftsbundes CFDT verurteilt, der erklärte, daß die Arbeitgeber und selbstfahrenden Fahrzeugbesitzer die Öffentlichkeit erpressten und in Anbetracht ihrer antigewerkschaftlichen Haltung und Ausbeutungspolitik keineswegs berechtigt seien, im Namen der berufstätigen Fahrer oder anderer Transportarbeiter zu sprechen. Die CFDT-Gewerkschaften sagten ferner, daß sie fest entschlossen seien, sich einer jeden Lösung zu widersetzen, die den Arbeitgebern auf Kosten der Arbeitnehmer Vorteile einbringt. Ferner bestanden sie darauf, zu den Verhandlungen mit der Regierung hinzugezogen zu werden.

Die dem Gewerkschaftsbund FO angehörenden Gewerkschaften erklärten, daß sie für den Ärger und die Verzweiflung der Fahrer über die seit Jahren andauernden endlosen Verzögerungen bei der Zollabfertigung Verständnis hätten, aber warnten davor, daß die Boykottaktion von den Arbeitgebern ausgenutzt werden könnte, um bestehende soziale Vergünstigungen zu beeinträchtigen oder anzufechten.

Am Ende der ersten Blockadewoche würdigte die FNCR - eine französische Fahrervereinigung, die den Arbeitgebern nähersteht als dies für eine Gewerkschaft üblich ist - die Schlichtungsbemühungen der Arbeitgeber und deren "kluge Anweisungen" an die im Chamonix-Tal befindlichen Fahrer. Leider kamen diese "klugen Anweisungen" zu spät. Die Aktion breitete sich auch auf Österreich und die Bundesrepublik Deutschland aus, wo Tausende schwerer Straßengüterfahrzeuge die Straßen blockierten oder aufgrund der Blockade nicht weiter fahren konnten. Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV war über die Gleichgültigkeit der verschiedenen Speditionsfirmen schockiert und forderte den Bundesverband des deutschen Güterfernverkehrs (BDF) auf, die Abfahrt weiterer Lastwagen in Richtung des blockierten Brenner-Passes zu verhindern, da die Lenker dieser Fahrzeuge dort tagelang in eiskaltem Wetter aufgehalten werden würden.

Sowohl am Brenner-Paß als auch in den französischen Verkehrsstockungszonen wurde die Situation immer gespannter. Am 23. Februar erklärte ein Spitzenfunktionär des französischen Gewerkschaftsbundes FO, daß es nicht so weiter gehen könne, da sich die Lage mehr und mehr zuspitzte und immer gefährlicher werde. Der ITF-Generalsekretär Harold Lewis bat die der ITF angeschlossenen europäischen Gewerkschaften der Transportarbeiter, gestrandete ausländische Fahrer nach bestem Vermögen zu unterstützen, und sie mit ihren Gewerkschaften und den Botschaften ihrer Länder in Verbindung zu bringen. Unsere Mitgliedsverbände reagierten sehr positiv auf diesen Appell, und einige von ihnen hatten bereits vorher Hilfsaktionen begonnen.

Natürlich war es nicht immer möglich, in jedem einzelnen Fall die gewerkschaftliche Zugehörigkeit der Fahrer nachzuprüfen. Somit wurde allen gestrandeten Fahrern geholfen, die erreicht werden konnten. Die österreichische Gewerkschaft HTV versorgte die Fahrer mit heißen Getränken und Nahrungspaketen und brachte sie kostenlos in Herbergen unter. Die deutsche Gewerkschaft ÖTV machte eine Spende in Höhe von DM10.000, an das Rote Kreuz. Das ITF-Sekretariat erhält weiterhin Berichte über die von anderen ITF-Gewerkschaften geleistete Hilfe.

Als letztes endete die Blockade am Brenner-Paß, und zwar am 29. Februar. In sie waren Fahrer aus sieben verschiedenen Ländern verwickelt.