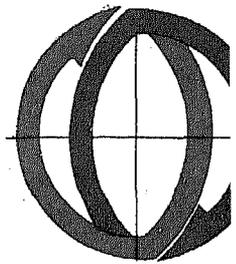


ITF

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. 6/7

Juni/Juli 1984

IN DIESER NUMMER

Seite

Neues aus der ITF

- Internationales: ITF-Fair-Practices-Ausschuß tagt in London 69
ITF fordert Regierungsspenden an UNO-Fonds für Folterungsopfer 70

Transport und Verkehr

- Internationales: IMO-Ausbildungsabkommen tritt in Kraft 71
Spanien: Modernisierung des FS-Kontrollsystems geplant 71

Gewerkschaften

- Dänemark: Zusammenschluß von Eisenbahnergewerkschaften 71
Polen: IAO-Untersuchungskommission befindet polnische Regierung der Verletzung der IAO-Übereinkommen Nr. 87 und 98 schuldig 72

Aus der Welt der Arbeit

- Australien: Neuer Kollektivvertrag bringt verbesserte Bestimmungen über vorzeitige Pensionierung der Hafentarbeiter 74
Teuerungszulage für Mannschaftsdienstgrade 75
Deutschland: Kürzere Arbeitszeit in Seehäfen 76
Großbritannien: Eisenbahner akzeptieren Tarifangebot 76
Kompromißformel endet landesweiten Hafentarbeiterstreik 77
£10 pro Woche mehr für Besatzungen auf Offshore-Zubringerschiffen 78

<u>Aus der Welt der Arbeit (Fortsetzung)</u>	<u>Seite</u>
Norwegen: Tarifkonflikt der Staatsbediensteten an obligatorische Schiedsinstanz verwiesen	78
Tarifkonflikt der Fahrgastfährschiffs-Offiziere befriedigend geregelt	78
Heuererhöhungen für Offiziere von Bohr- und Zubringer-schiffen im Offshore-Sektor	79
Heuererhöhung für Trawlerbesatzungen	79
Schweden: Bezüge des SAS-Boden-Servicepersonals um 8% erhöht	80
Tarifvertrag für Taxifahrer unterzeichnet	80
USA: Containerumschlag: Gericht entscheidet zugunsten der Hafendarbeiter	80
Heuertarifverträge für Besatzungen von Tankern und Trocken-ladungsschiffen erneuert	81
<u>Kurznachrichten</u>	81
<u>Todesfall</u>	82
<u>Personalien</u>	82
<u>Bevorstehende Tagungen</u>	83
<u>Anhang 1:</u> Bei "NEW CONTINENTAL" kommt die Sicherheit zuletzt (Teil 2)	
<u>Anhang 2:</u> Schiedsentscheid bringt schwarzen südafrikansichen Autobus-fahrern enormen Tairferfolg	

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES

ITF-Fair-Practices-Ausschuß tagt in London

Am 21. und 22. Juni fand in London eine Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses statt, an der 79 Delegierte, Berater und Beobachter von 51 Gewerkschaften aus 34 Ländern teilnahmen.

Gestützt auf die Anträge und Vorschläge des für die Revision des ITF-Kollektivvertrages zuständigen Unterausschusses nahm der Fair-Practices-Ausschuß nach Vornahme einiger zusätzlicher Änderungen einen revidierten Text des ITF-Kollektivvertrages an und beschloß gleichzeitig, daß die Revision dieses Kollektivvertrages fortgesetzt werden sollte, damit auf der im Jahre 1985 stattfindenden Sitzung des Ausschusses ein endgültiger neuer Vertragstext verabschiedet werden kann.

Das Mandat des für die Revision des Kollektivvertrages zuständigen Unterausschusses wurde erweitert, so daß sich der Ausschuß künftig auch mit der Überprüfung der Annehmbarkeit von Kollektivverträgen befassen kann, die vom normalen Kollektivvertrag abweichen. Zu diesem Zweck wurde beschlossen, daß in dem Unterausschuß zwei zusätzliche Mitglieder - von der Panhellenischen Seeleuteföderation (PNO) und ein britischer Vertreter - aufgenommen werden sollten. Der Unterausschuß wird zweimal im Jahr zusammentreten.

Die von einer Arbeitsgruppe der ITF-Seeleutesektion empfohlenen Normen für Kreuzfahrtschiffe unter Schattenflaggen wurden dem Fair-Practices-Ausschuß vorgelegt und später von diesem gutgeheißen; desgleichen die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Richtlinien für Kreuzfahrtschiffe. Eine von der Arbeitsgruppe verabschiedete EntschlieÙung über die Ernennung von Kreuzfahrtschiffs-Inspektoren in Miami und im Karibischen Raum wurde vom Fair-Practices-Ausschuß ebenfalls bestätigt.

Sodann nahm der Ausschuß einen Bericht über jene Aspekte der Arbeit des für Bewegliche Offshore-Schiffseinheiten zuständigen Ausschusses der ITF-Seeleutesektion entgegen, die in den Zuständigkeitsbereich des Fair-Practices-Ausschusses fallen. Der Fair-Practices-Ausschuß beschloß, daß sich der genannte Ausschuß der Seeleutesektion weiterhin mit der Ausarbeitung eines ITF-Kollektivvertrages für den Offshore-Sektor befassen sollte.

Als nächstes diskutierte der Ausschuß die mögliche Revision der ITF-Politik über Schattenflaggenschiffe unter Bareboat-Charter und beschloß, daß der Schiffahrtspolitische Ausschuß der ITF-Seeleutesektion beauftragt werden sollte, sich auf seiner nächsten Sitzung mit dieser Frage zu befassen und gleichzeitig zu untersuchen, unter welchen Umständen bestimmten Reedern die Verwendung von Schattenflaggen erlaubt werden könnte.

Sodann behandelte der Ausschuß den Antrag der singapurischen Seeleutegewerkschaften auf Streichung Singapurs aus der ITF-Liste der Schattenflaggenländer. Nach einer ausführlichen Diskussion wurde beschlossen, Singapur auf dieser Liste zu lassen, aber Gespräche mit Vertretern der singapurischen Regierung über diesen Antrag aufzunehmen.

Der Ausschuß bestätigte bzw. nahm eine Reihe von EntschlieÙungen an, eine davon über die Beschäftigung ausländischer Seeleute zu einer niedrigeren Heuer als der Flaggenheuer (in dieser EntschlieÙung wurden auf Antrag der anwesenden asiatischen Gewerkschaften bestimmte Änderungen vorgenommen). Zwei EntschlieÙungen der letzten Sitzung des ITF-Regionalausschusses für asiatische Seeleute wurden ebenfalls gutgeheiÙen. In der ersten EntschlieÙung werden die Mitgliedsgewerkschaften aufgefordert, Druck auf ihre Regierungen und die Landesdelegationen zu der bevorstehenden UNCTAD-Konferenz von Regierungsvertretern über die Umwandlung offener Schiffsregister in normale Schiffsregister auszuüben. Die zweite EntschlieÙung fordert die ITF auf, eine Kampagne durchzuführen, um die Schiffahrtsländer zu bewegen, in ihre Handelsschiffahrtsgesetzgebung Bestimmungen aufzunehmen um die Löhne und sonstigen geldlichen Ansprüche der Seeleute zu schützen, wenn ein Reeder seinen diesbezüglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Die letztgenannte EntschlieÙung wird nunmehr an die Seeleutesektion der ITF weitergeleitet.

ITF fordert Regierungsspenden an UNO-Fonds für Folterungsopfer

Die Generalversammlung der UNO hat im Jahre 1981 einen Fonds für Folterungsopfer gebildet, an den Regierungen freiwillige Beiträge zahlen. Die in diesem Fonds befindlichen Gelder werden als humanitäre, rechtliche und finanzielle Hilfe an Folterungsopfer und deren Verwandte weitergeleitet. Bis jetzt hat dieser Fonds Beiträge oder Unterstützungszusagen von 13 Ländern erhalten, aber weitaus mehr Geld ist erforderlich, um es der UNO zu ermöglichen, die vielen unterstützungswürdigen Projekte zu fördern, die für diesen Zweck in vielen Teilen der Welt bereits bestehen oder geplant sind.

Im Bewußtsein der enormen Bedeutung einer wirksamen rechtlichen und finanziellen Hilfe im Zusammenhang mit der sicheren Freilassung und Rehabilitierung von Folterungsopfern, so wie mit der in vielen Fällen erforderlichen medizinischen Spezialbetreuung fordert die ITF alle Mitgliedsgewerkschaften auf, bei ihren Regierungen eine Unterstützung dieses Fonds zu beantragen. Viele der Folterungsopfer sind Gewerkschafter oder Verteidiger der Menschenrechte. Die erforderliche Hilfe überschreitet bereits die Kapazität des genannten Fonds. Je mehr Hilfsorganisationen auf das Bestehen dieses Fonds aufmerksam werden, desto größer werden die an den Fonds gestellten Anforderungen sein.

+

Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Kanada, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, San Marino, Schweden, Schweiz, Zypern.

TRANSPORT UND VERKEHR

INTERNATIONALES

IMO-Ausbildungsabkommen tritt in Kraft

Eines der wichtigsten Abkommen, die von der Internationalen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) während der letzten Jahre angenommen worden sind - das Internationale Abkommen über Ausbildungs-, Befähigungs- und Wachgangsnormen - ist Ende April dieses Jahres in Kraft getreten, nachdem es von insgesamt 33 Schiffahrtsländern mit einer kombinierten Handelsflotte von 66,5% der Welt-handelstonnage ratifiziert worden war. Das Inkrafttreten des Abkommens ist besonders aktuell, da sich die IMO dieses Jahr intensiv auf die Ausbildung der Seeleute konzentriert und hofft, daß dieses Abkommen sowie die vor kurzem eröffnete weltweite Universität für Seeschifffahrt es ermöglichen werden, die diesbezüglichen Normen zu verbessern und somit einen Beitrag zur Sicherheit der Weltschifffahrt zu leisten.

SPANIEN

Modernisierung des FS-Kontrollsystems geplant

Die spanische Zivilluftfahrtsbehörde hat die Einzelheiten eines 5-Jahres-Programmes zur Modernisierung der Flugsicherheitskontrolle des Landes verlautbart. Nach der Durchführung dieses Programmes wird Spanien über das fortschrittlichste FS-Kontrollsystem Europas verfügen. In allen wichtigen Flughäfen des Landes soll die FS-Kontrolle automatisiert werden. Zusätzliche Gelder werden für die Installierung neuer Radarstationen für Flugverkehrsregelungs- und Landungszwecke bereitgestellt werden. Voriges Jahr ereigneten sich im Flughafen von Madrid zwei tragische Flugzeugunglücke, die weitverbreitete Besorgnis über die Flugsicherheit im spanischen Luftraum auslösten. Der spanische Luftraum ist einer der verkehrsdichtesten in Europa.

GEWERKSCHAFTEN

DÄNEMARK

Zusammenschluß von Eisenbahnergewerkschaften

Zwei der ITF angeschlossene dänische Eisenbahnergewerkschaften - die Gewerkschaft der Privateisenbahner (Dansk Privatbaneforbund) und die Dänische Eisen-

bahnergewerkschaft (Dansk Jernbaneforbund) - haben sich vorigen Monat zu einer Organisation zusammengeschlossen. Dieser Schritt wurde bereits im Oktober vorigen Jahres auf einer außerordentlichen Delegiertenkonferenz der Privateisenbahnergewerkschaft einstimmig beschlossen und später im gleichen Monat von der Eisenbahnergewerkschaft bekräftigt, die ihrem Kongreß empfahl, dem Zusammenschluß zuzustimmen.

Ferner haben sich diesen Monat zwei ebenfalls der ITF angehörende Gewerkschaften des Lokomotivpersonals zusammengeschlossen, und zwar die Dänische Lokführergewerkschaft (Dansk Lokomotivmands Forbund) und die Dänische Vereinigung des Lokpersonals (Dansk Lokomotivmands Forening).

POLEN

IAO-Untersuchungskommission befindet polnische Regierung der Verletzung der IAO-Übereinkommen Nr. 87 und 98 schuldig

Eine aus drei Mitgliedern bestehende unabhängige Untersuchungskommission, die im Juni vorigen Jahres vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes gebildet und beauftragt wurde, Beschwerden gegen die polnische Regierung zu untersuchen, hat soeben ihren Bericht veröffentlicht, in dem die polnische Regierung der Verletzung der IAO-Übereinkommen Nr. 87 (Vereinigungsfreiheit und Schutz des Vereinigungsrechtes) und Nr. 98 (Recht auf Zusammenschluß und Kollektivverhandlungen) schuldig erklärt wird. Beide diese Übereinkommen wurden von Polen im Jahre 1957 ratifiziert.

Obwohl die polnischen Behörden nicht bereit waren, mit der Untersuchungskommission zusammenzuarbeiten - was an sich schon eine Verletzung der Verpflichtungen der polnischen Regierung unter den IAO-Statuten darstellt - hat die Kommission bei ihren Ermittlungen von offiziellen Informationen Gebrauch gemacht, die entweder von der Regierung veröffentlicht oder anderen IAO-Instanzen unterbreitet worden waren, sowie von verschiedenen Gesetzestexten und anderen offiziellen Dokumenten. Ferner lieferten verschiedene Zeugen - darunter nicht länger in Polen ansässige Gewerkschaftsmitglieder der Gewerkschaftsorganisation "Solidarität" und Vertreter mehrerer internationaler Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer (darunter der IBFG) - wertvolles Beweismaterial.

Die Kommission gelangte zu der Schlußfolgerung, daß die von der polnischen Regierung nach der Kriegsrechtsverlautbarung vorgenommene Suspendierung und spätere Auflösung der Gewerkschaftsorganisation Solidarität eine Verletzung der Bestimmungen des Abkommens Nr. 87 darstellt, weil dadurch polnischen Gewerkschaftern das Recht abgesprochen wurde, einer Gewerkschaftsorganisation anzugehören, die im Jahre 1980 rechtmäßig und frei gebildet wurde. Die polnischen Gewerkschafter hatten somit nicht länger die Möglichkeit, einer Gewerkschaft ihrer Wahl beizutreten.

Ferner konnte die Kommission keine konkreten Beweise für die Behauptung der polnischen Regierung finden, daß die nach der Erklärung des Kriegsrechtes verhafteten Mitglieder der Gewerkschaft Solidarität politischer Verbrechen schuldig waren. Da die meisten nationalen und regionalen Spitzenfunktionäre der Gewerkschaft verhaftet wurden, konnte die Kommission es sich kaum vorstellen,

daß alle diese Gewerkschafter darauf bedacht waren, die Sicherheit des Staates zu untergraben oder zu gefährden. Aus diesem Grunde beschloß die Kommission, daß eines der Ziele der Regierung darin bestand, Gewerkschafter ihrer Freiheit zu berauben und somit die Tätigkeit und Entwicklung einer freien Gewerkschaftsbewegung in Polen zu verhindern.

Weitere Maßnahmen der polnischen Regierung, durch die die in Übereinkommen Nr. 87 verankerten Rechte der Arbeiter verletzt wurden, waren das absolute Streikverbot und das Verbot des Druckens und der Verteilung gewerkschaftlicher Veröffentlichungen, da das Recht der Arbeiter, ihrer Meinung in eigenen Presseorganen frei Ausdruck zu geben, allgemein als ein grundlegender Aspekt der gewerkschaftlichen Freiheit zu betrachten ist.

Zu den von der Regierung gebildeten neuen Gewerkschaften erklärte die Kommission, daß diese bis zu einem gewissen Grade repräsentativ seien, aber eine große Anzahl von Arbeitern ihr Vertrauen weiterhin in die Gewerkschaft Solidarität setze und dieser Gewerkschaft, ungeachtet der damit verbundenen Risiken und Schwierigkeiten, noch immer angehöre. Die Kommission war der Meinung, daß die gegenwärtige Situation den Arbeitern keine Möglichkeit biete, einer Gewerkschaft ihrer eigenen Wahl beizutreten, wie es das Übereinkommen Nr. 87 vorschreibt.

Obwohl es der Kommission gemäß den ihr vorliegenden Informationen nicht möglich war zu bestätigen, daß es sich bei sämtlichen Entlassungen von Arbeitnehmern um eine Form der antigewerkschaftlichen Diskriminierung handelte, gelangte sie zu der Überzeugung, daß die große Anzahl der entlassenen aktiven Gewerkschaftsfunktionäre und Solidaritätsmitglieder zeigt, daß die gewerkschaftliche Tätigkeit in vielen Fällen der ausschlaggebende Grund für ihre Entlassung gewesen sein muß. Aus diesem Grunde gelangte die Kommission zu dem Schluß, daß der bestehende Schutz der Arbeiter vor antigewerkschaftlichen Diskriminierungen unzureichend war und somit nicht den Bestimmungen des IAO-Übereinkommens Nr. 98 entsprach.

Außerdem stellte die Kommission fest, daß während des Kriegsrechtszustandes nicht in allen Fällen die bezüglich der Behandlung von Häftlingen zu beachtenden Mindestnormen erfüllt worden sind, und die jüngsten Informationen deuten an, daß die Mißhandlung von Häftlingen noch immer andauert. Die der Kommission bereitgestellten ausführlichen Informationen über die große Anzahl aktiver Gewerkschafter, die bei Streiks und Demonstrationen den Tod fanden, brachte die Kommission zu der Auffassung, daß in Polen während des Kriegsrechtszustandes die mit dem Schutz des Lebens und der Sicherheit der Personen verbundenen Rechte verletzt wurden. Insbesondere schienen gemäß den verfügbaren Informationen derartige Todesfälle von Gewerkschaftern nicht Gegenstand einer gründlichen und unparteiischen Untersuchung gewesen zu sein.

Um dieser unbefriedigenden Erfüllung der Übereinkommen Nr. 87 und 98 abzuhelpen, hat die Kommission der polnischen Regierung empfohlen, eine Reihe von Maßnahmen durchzuführen und zwar insbesondere: die Einstellung und Zurückziehung von Rechtsverfahren gegen Gewerkschaftsfunktionäre; die Freilassung der wegen ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit (z.B. Beteiligung an Streiks und Demonstrationen oder Verteilung von Veröffentlichungen) verhafteten Personen; die Vornahme unabhängiger und unparteiischer Untersuchungen des Todes von Gewerkschaftern bei Streiks und Demonstrationen sowie der Entlassung von Gewerkschaftsfunktionären und aktiven Gewerkschaftsmitgliedern; und eine Änderung der gegenwärtigen Gesetze und Vorschriften über die gewerkschaftliche Tätigkeit in Polen, um eine volle und zweifelsfreie Anerkennung der Rechte zu gewährleisten, auf die Arbeiter gemäß den IAO-Übereinkommen Nr. 87 und 98 Anspruch haben.

Die Kommission erkannte an, daß die wirksame Anwendung der IAO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit in großem Maße von der Form der zwischen Arbeitnehmern, Arbeitgebern und den öffentlichen Behörden bestehenden Beziehungen sowie von dem Meinungsklima und dem gegenseitigen Respekt dieser Personenkreise abhängt. Aus diesem Grunde fordert die Kommission die Schaffung eines ungehinderten und vorurteilsfreien Meinungs-austausches zwischen den öffentlichen Behörden und den Vertretern der verschiedenen Gewerkschaftsrichtungen, die während der letzten Jahre in Polen aufgetreten sind, damit die für eine Wiederaufnahme der gewerkschaftlichen Tätigkeit im Sinne der genannten IAO-Übereinkommen notwendige Harmonie und Übereinstimmung wiederhergestellt werden kann. Diese Harmonie ist nach Ansicht der Kommission auch für die wirtschaftliche Erholung Polens und die Normalisierung der allgemeinen Lebensbedingungen im Land erforderlich. Letztens forderte die Kommission die Gewerkschaften mit Nachdruck auf, im Interesse des nationalen Verständnisses parallele Bemühungen anzustellen, sich voll und ganz für die Anwendung einer normalen Gewerkschaftsstruktur einzusetzen und dadurch dem Land aus seinen gegenwärtigen Schwierigkeiten herauszuhelfen.

AUS DER WELT DER ARBEIT

AUSTRALIEN

Neuer Kollektivvertrag bringt verbesserte Bestimmungen über vorzeitige Pensionierung der Hafentarbeiter

Vor kurzem endeten die Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag⁺ für die Mitglieder der uns angeschlossenen Australischen Hafentarbeiterföderation. Der neue Vertrag gilt für die Jahre 1984 bis 1986 und enthält wichtige Verbesserungen der sich auf die vorzeitige Pensionierung der Hafentarbeiter beziehenden Bestimmungen. Das Anspruchsalter für vorzeitigen Rücktritt wird mit Wirkung vom 1. September d.J. für Hafentarbeiter der Kategorie A von 62 auf 60 Jahre herabgesetzt, und ab Januar nächsten Jahres soll dieser Plan auf alle Hafentarbeiter Anwendung finden. Der Grundsatz, daß keine zwangsläufigen Entlassungen wegen Überzähligkeit erfolgen sollen, wird im neuen Vertrag bekräftigt und die Rentenansprüche erhöhen sich im Durchschnitt um 15%.

Auch die Löhne der im Beschäftigungsverhältnis stehenden Hafentarbeiter wurden in Übereinstimmung mit der Entscheidung einer Schiedsinstanz um 4,1% angehoben, woraus sich folgende Wochenlöhne in Häfen mit registrierten Hafentararbeitern ergeben: gewöhnlicher Hafentararbeiter - A\$⁺⁺ 329,-- (A\$13 mehr); Kran- und Gabelstaplerfahrer - A\$341,40 (A\$13,40 mehr); und Höchstarife - A\$352,70 (A\$13,90 mehr).

+ sh. auch Seite 60 der letzten Ausgabe der ITF-Nachrichten

++ A\$ = Australische Dollar

Im Falle von Häfen, in denen Tagelöhner beschäftigt werden, wurde der Stundenlohn der normalen Hafendarbeiter um 40,78 Cents auf A\$10,36 angehoben und der Stundenlohn der Gabelstaplerfahrer auf A\$10,70. Der für einen Zeitraum von vier Wochen zahlbare Mindestlohn erhöht sich von A\$1.170,-- auf A\$1.206,--. Die neuen Lohnsätze gelten ab 19. April für festangestellte Hafendarbeiter und ab 12. April für Tagelöhner.

Teuerungszulage für Mannschaftsdienstgrade

Die Heuern der in der australischen Handelsschiffahrt beschäftigten Mannschaftsdienstgrade sind infolge des Anstiegs der Lebenshaltungskosten mit Wirkung vom 6. April d.J. um 4,1% erhöht worden. Es folgen einige Beispiele der neuen Jahresheuern:

<u>Dienstgrad</u>	<u>Gruppe 1</u>	<u>Gruppe 2</u>
	Container und RO/RO-Schiffe in der Überseefahrt	Container und RO/RO-Schiffe in der Küstenschiffahrt
Bootsmann	A\$ 27.429	A\$ 27.599
Donkeymann	A\$ 26.497	A\$ 26.573
Vollmatrose	A\$ 25.270	A\$ 25.084
Schmierer	A\$ 25.270	A\$ 24.166
Matrose	-----	A\$ 22.033
	<u>Gruppe 3</u>	<u>Gruppe 4</u>
	Tanker	alle anderen Schiffe
Bootsmann	A\$ 29.693 (30.584) ⁺	A\$ 27.377
Donkeymann	A\$ 28.021	A\$ 26.313
Vollmatrose	A\$ 27.250 (28.068) ⁺	A\$ 24.914
Schmierer	A\$ 26.456	A\$ 23.968
Matrose	A\$ 23.416 (24.119) ⁺	A\$ 21.903

+
Tanker in der Überseefahrt

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Kürzere Arbeitszeit in den Seehäfen

Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft ÖTV und die deutschen Hafnarbeitgeber haben die Vorschläge des Schlichters für einen neuen Kollektivvertrag für die deutschen Seehäfen akzeptiert. Die wichtigste Verbesserung des neuen Vertrages besteht darin, daß die wöchentliche Arbeitszeit in der Zeit bis zum Jahre 1986 auf 38,5 Stunden herabgesetzt werden wird. Die Grundlage dafür sind die den Hafnarbeitern ab 1986 zustehenden zusätzlichen neun freien Tage pro Jahr. Aber auch dieses Jahr gibt es für bestimmte Hafnarbeiter zusätzliche freie Tage: Arbeitnehmern, die 30 Tage Urlaub haben oder nicht länger als zwei Jahre beschäftigt sind, steht ein weiterer freier Tag zu und nach Vollendung des 50. Lebensjahres zwei freie Tage. Im Jahre 1985 wird die jährliche Arbeitszeit aller Hafnarbeiter um 7 Tage verkürzt, wenn sie älter als 25 Jahre sind, und um 5 Tage für jüngere Arbeitnehmer. Die Verhandlungskommission der ÖTV hat darauf bestanden, daß diese zusätzlichen freien Tage beansprucht werden müssen. Der Arbeitgeber darf sie weder auf das nächste Jahr übertragen noch finanziell abgelten.

Auch der allgemeine Urlaub wurde verlängert. Alle Hafnarbeiter, die noch keine 30 Tage Urlaub haben, erhalten ab 1984 nach dem zweiten Beschäftigungsjahr einen zusätzlichen Urlaubstag. Danach gilt bis 1987 folgende Regelung: 25 Tage Urlaub im ersten und zweiten Beschäftigungsjahr, dann 26 Tage. Vom 30. Lebensjahr an 27 Tage; vom 35. Lebensjahr an 29 Tage und ab dem 40. Lebensjahr 30 Tage Urlaub. Die Gewerkschaft ÖTV hat ferner durchgesetzt, daß die Belastung der Nachtschichtarbeiter verringert wird. Sie erhalten für je 30 Nachtschichten einen zusätzlichen freien Tag. Hafnarbeiter, die über 55 Jahre alt sind, können auf Antrag von der Nachtschicht befreit werden.

Was geldliche Verbesserungen betrifft, so werden die Löhne und alle Zuschläge mit Wirkung vom 1. Januar 1985 um 3% angehoben und das Urlaubsgeld erhöht sich von DM500 auf DM600. Der Lohnvertrag gilt bis zum 31. März 1986.

GROSSBRITANNIEN

Eisenbahner akzeptierten Tarifangebot

Die drei der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften⁺ haben ein Angebot auf Erhöhung der Löhne und Gehälter der meisten Eisenbahnerkategorien um 4,9% akzeptiert (Arbeitnehmer in den niedrigeren Lohnstufen erhalten 5,6% mehr). Die neuen Lohnsätze gelten rückwirkend vom 16. April. Die Eisenbahnverwaltung

+

National Union of Railwaymen (NUR), Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF) und Transport Salaried Staffs' Association (TSSA).

machte bei den Verhandlungen ein wichtiges weiteres Zugeständnis, nämlich daß alle Produktivitätsfragen, über die keine Einigung erzielt werden konnte, getrennt und ohne Bezug auf weitere Tarifverhandlungen erörtert werden sollen. ++
Ferner wurde ein zusätzlicher Urlaubstag ab Weihnachten 1985 ausgehandelt, wobei diese Vergünstigung um ein Jahr vorverlegt werden könnte, falls die finanzielle Lage der britischen Staatsbahnen dies gestattet.

++

Sh. auch ITF-Nachrichten Nr. 4, Seite 44.

Kompromißformel endet landesweiten Hafentarbeiterstreik

Am 10. Juli begann in Großbritannien ein landesweiter Hafentarbeiterstreik, der von der uns angeschlossenen Britischen Transportarbeitergewerkschaft (TGWU) ausgerufen wurde, weil bestimmte Hafentarbeiter es außenstehenden Firmen gestattet hatten, Arbeiten zu verrichten für die Hafentarbeiter zuständig sind, wodurch eine landesweite Vereinbarung verletzt wurde, gemäß der Hafentarbeit in den wichtigsten Häfen nur von registrierten Hafentarbeitern vorzunehmen ist.

Dieser Streik endete am 21. Juli, nachdem eine von der britischen Transportarbeitergewerkschaft einberufene Konferenz von Hafentarbeitervertretern eine Friedensformel akzeptierte, die nach langen Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft und den Hafentarbeitern zustande kam.

Die Formel bekräftigt erneut die Verpflichtung der Arbeitgeber, in allen Häfen, die der nationalen Vereinbarung über den Einsatz von Hafentarbeitern unterstehen, nur registrierte Hafentarbeiter zu beschäftigen. Wenn es sich in Sonderfällen notwendig erweist, nicht-registrierte Arbeiter zu benutzen, kann der Arbeitgeber dies nur mit vorheriger Genehmigung der lokalen Hafenbehörde tun, die sich aus Vertretern der Gewerkschaft und der Arbeitgeber zusammensetzt.

Die Gewerkschaft betrachtet die am Ende des Streiks getroffene Vereinbarung als einen Sieg, da diese Vereinbarung sowohl den Arbeitgebern als auch der britischen Regierung eine Warnung und ein Beweis dafür sein wird, daß die Hafentarbeiter entschlossen sind, mit allen Mitteln den Beschäftigungsschutz zu verteidigen, den ihnen die genannte Vereinbarung bietet. Während dieses Arbeitskonfliktes mußte die britische Regierung öffentlich Zusicherungen dahingehend abgeben, daß es nicht ihre Absicht ist, diese Vereinbarung zu beenden oder zu ändern, und die Arbeitgeber wissen jetzt, daß alle weiteren Versuche, die Bestimmungen dieser Vereinbarung in irgendeiner Weise zu umgehen, auf den stärkstmöglichen Widerstand stoßen werden.

Der während des Streiks von der ITF ausgesandte Appell um internationale Solidarität brachte sofortige Zusagen, aber der Streik endete bevor es notwendig war, internationale Unterstützung zu leisten. Die Streikaktion war ohnehin in Großbritannien derartig umfassend, daß nur ganz wenig Schiffe oder Frachten nach anderen Häfen umgeleitet werden konnten.

£10 pro Woche mehr für Besatzungen auf Offshore-Zubringerschiffen

Die der ITF angeschlossene britische Seeleutegewerkschaft NUS hat sich mit sechs dem britischen Reederverband angehörenden Unternehmen auf einen neuen Tarifvertrag für über 600 Mitglieder geeinigt, die auf Zubringerschiffen im Offshore-Sektor der Nordsee beschäftigt sind. Der neue Vertrag sieht eine Erhöhung der Löhne um 6,3% (etwa £10 pro Woche) vor. Die neuen Wochenlöhne sind rückwirkend ab 1. Juli zahlbar und variieren von £162,33 für einen Matrosen bis zu £181,43 für höhere Mannschaftsdienstgrade, einschließlich Bootsmann. Ferner wurde die Dauer der Diensttours von 42 auf 35 Tage herabgesetzt und die Zahlung einer Dienstalterszulage in Höhe von £1 pro Woche und Dienstjahr bis zu maximal sechs Dienstjahren vereinbart.

NORWEGEN

Tarifkonflikt der Staatsbediensteten an obligatorische Schiedsinstanz verwiesen

Die vier separaten Gewerkschaften angehörenden Staatsbediensteten Norwegens haben im Mai d.J. infolge des Scheiterns der Schlichtungsgespräche über eine Tarifforderung erstmalig einen gemeinsamen Streik durchgeführt. Die Regierung hatte eine Erhöhung der Löhne um 5,9% angeboten, deren Annahme jedoch eine weitere Beeinträchtigung der Kaufkraft der Löhne und Gehälter mit sich gebracht hätte. Die vom Staat vorgeschlagenen Erhöhungen der einzelnen Zulagen wurden von den Gewerkschaften ebenfalls abgelehnt, weil sie gehaltsbezogen waren und lediglich zu einer Vergrößerung der Tariflücke zwischen den niedrigeren Lohngruppen und den Spitzenverdienern geführt hätten. Ferner hatte die Regierung in keiner Weise die Forderung der Gewerkschaften berücksichtigt, daß die Vergütungen der Staatsbediensteten nicht noch weiter hinter der allgemeinen Tarifbewegung in Norwegen zurückfallen dürfen. Nach sechs Tagen wurde der Streik eingestellt, da die Regierung im Hinblick auf die angedrohte Stilllegung der Eisenbahndienste, der Flughäfen und der städtischen Verkehrsbetriebe beschloß, den Streitfall an eine obligatorische Schiedsinstanz zu verweisen.

Die zuständige Schiedskommission ist nunmehr gebildet worden und hat ihre erste Sitzung abgehalten. Sie wird ihre Empfehlungen voraussichtlich Mitte August d.J. abgeben.

Tarifkonflikt der Fahrgastfährschiffs-Offiziere befriedigend geregelt

Am 4. Juli endete ein Tarifkonflikt zwischen der uns angeschlossenen norwegischen Schiffsoffiziersvereinigung und dem norwegischen Reederverband mit der Annahme eines Schlichtungsvorschlages durch die zuständigen Tarifpartner. Während des Arbeitskonfliktes wurde kurzfristig gestreikt. Der neue Tarifvertrag sieht folgende Verbesserungen vor: eine allgemeine Erhöhung der Heuern um 1% rückwirkend vom 1. April d.J. und um weitere 4% ab 1. Oktober d.J.; eine Anhebung des Verpflegungsgeldes um NKR 3,-- pro Tag; und die Gewährung zusätzlicher Arbeitspausen. Über die Hauptforderung der Offiziere auf Zahlung einer zusätzlichen Entschädigung für Arbeit zwischen 17.00 Uhr und 06.00 Uhr sollen weitere Verhandlungen stattfinden, deren Ergebnis die Ausgangsbasis für die Tarifverhandlungsrunde im folgenden Jahr bilden wird.

Zwei weitere an den Verhandlungen mit den Fährschiff-Reedern beteiligte ITF-Gewerkschaften - die Norwegische Seeleutegewerkschaft und die Gewerkschaft der Schiffsingenieure - haben ebenfalls dem Schlichtungsergebnis zugestimmt und ihre Streikankündigungen zurückgezogen. Bei Niederschrift der vorliegenden Mitteilung fand eine Urabstimmung unter den zuständigen Gewerkschaftsmitgliedern statt, deren Ergebnis noch nicht vorliegt.

Heuererhöhungen für Offiziere von Bohr- und Zubringerschiffen im Offshore-Sektor

Ein von zwei norwegischen ITF-Schiffsoffiziersgewerkschaften abgeschlossener und rückwirkend vom 1. April 1984 für zwei Jahre geltender Tarifvertrag sieht folgende Verbesserungen für ihre auf Bohr- und Zubringerschiffen im norwegischen Offshore-Sektor der Nordsee beschäftigten Mitglieder vor: eine allgemeine Anhebung der Heuern um 500 Nkr rückwirkend vom 1. April und zusätzliche Erhöhungen um 100 Nkr pro Monat für Hydraulikingenieure, technisches Aufsichtspersonal bzw. 250 Nkr pro Monat zusätzlich für Maschinenraum- und Kontrollpersonal. Die Vergütung der Sicherheitsverantwortlichen wurde auf die gleiche Ebene wie die eines Tiefseeingenieurs angehoben und die 8%ige Sonderzulage für technisches Aufsichtspersonal wird in Zukunft auf einer vorteilhafteren Basis errechnet werden (d.h. sie wird sich nicht nur auf die Grundheuer sondern auch auf die Lebenshaltungskostenzulage stützen). Die Tarifpartner haben vereinbart, vor April nächsten Jahres weitere Verhandlungen über die im zweiten Jahr des Vertrages zu zahlenden Erhöhungen zu führen.

Die der ITF angeschlossene Norwegische Seeleutegewerkschaft hat auf separaten Verhandlungen eine ähnliche Tarifvereinbarung für ihre auf diesen Schiffen beschäftigten Mitglieder abgeschlossen, und zwar 500 Nkr mehr für Alle plus zusätzliche Nkr 250 pro Monat für Wartungspersonal, Ladebaumpersonal und Deckshelfer.

Heuererhöhung für Trawlerbesatzungen

Die drei der ITF angeschlossenen norwegischen Seeleutegewerkschaften⁺ haben sich mit der Norwegischen Vereinigung der Trawlerreeder über neue Heuersätze für ihre Mitglieder geeinigt, die auf Schiffen beschäftigt sind, welche im Besitz der dem Reederverband angehörenden Unternehmen stehen. Die neuen Tarifverträge sehen eine allgemeine Anhebung der Heuern um 5% -- aber mindestens Nkr 150 pro Monat -- vor. Das Verpflegungsgeld erhöht sich von Nkr 31,15 auf Nkr 34,50 pro Tag.

⁺ die Deckoffiziersvereinigung, die Schiffsingenieursgewerkschaft und die Norwegische Seeleutegewerkschaft.

SCHWEDEN

Bezüge des SAS-Boden-Servicepersonals um 8% erhöht

Die der ITF angeschlossene Schwedische Transportarbeitergewerkschaft hat einen neuen Kollektivvertrag für 1.150 bei der skandinavischen Luftfahrtsgesellschaft SAS beschäftigte Angehörige des Boden-Servicepersonals (mit Ausnahme der lizenzierten Flugzeugmechaniker) abgeschlossen. Der Vertrag sieht Gehaltserhöhungen zwischen Skr 500 und Skr 800 (je nach Dienstgrad) ab 1. Juni d.J. vor. Dadurch erhöht sich der durchschnittliche Monatsverdienst auf Skr 7.020. Als Vergütung für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Mai wird für sämtliche in dieser Zeitspanne abgeleisteten Arbeitsstunden rückwirkend eine Nachzahlung in Höhe von 3,50 Öre pro Stunde gezahlt. Außerdem wurde eine Neuregelung über die Vergütung des Bereitschaftsdienstes ausgehandelt. Insgesamt beläuft sich der Wert der durchgesetzten Verbesserungen auf etwa 8%.

Ferner hat die genannte Gewerkschaft einen einheitlichen Vertrag über die Beschäftigungsbedingungen aller lizenzierten Flugzeugmechaniker abgeschlossen. Bisher unterstanden diese Arbeitnehmer zwei separaten Verträgen -- einer für die bei SAS und Linjeflyg beschäftigten Mechaniker, der andere für Mechaniker bei kleineren schwedischen Luftfahrtsunternehmen.

Tarifvertrag für Taxifahrer unterzeichnet

Nachdem die schwedische Regierung vorigen Monat ihr Verbot gegen die Erhöhung der Taxifahrpreise aufgehoben hat konnten die schwedischen Taxifahrer den gegen Ende Mai d.J. abgeschlossenen Lohnvertrag für das Jahr 1984 unterzeichnen. Die Vereinigung der Taxibesitzer hatte behauptet, sie könne die vereinbarten Lohnerhöhungen nicht zahlen, wenn man es ihr nicht gestatte, die Fahrpreise zu erhöhen. Der neue Lohnvertrag sieht folgende Lohnerhöhungen für die der Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft angehörenden Taxifahrer vor: Skr 1,50 pro Stunde mehr ab 1. Januar d.J.; 10 Öre pro Stunde und 2 Öre pro Fahrkilometer mehr ab 1. Oktober d.J. und weitere 70 Öre pro Stunde mehr ab 30. Dezember. Insgesamt belaufen sich diese Anhebungen auf 7 bis 8% des Lohn- und Gehaltstarifes im Jahre 1983

USA

Containerumschlag: Gericht entscheidet zugunsten der Hafentarbeiter

Die der ITF angeschlossene amerikanische Hafentarbeitergewerkschaft ILA hat in ihrem langen gerichtlichen Kampf um das Recht ihrer Mitglieder, Containerfrachten umzuschlagen, eine für sie sehr wichtige und vorteilhafte Entscheidung erlangt. Das amerikanische Berufungsgericht in Richmond (Virginia) hat den Beschluß einer für Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen zuständigen Instanz bestätigt, daß die Mitglieder der ILA berechtigt sind, alle Containerfrachten zu handhaben, deren Ursprungs- und Bestimmungsorte sich in einem Umkreis von nicht mehr als 50 Meilen von Häfen der Atlantik- und Golfküste befinden.

Heuertarifverträge für Besatzungen von Tankern und Trockenladungsschiffen
erneuert

Die der ITF angeschlossene amerikanische Seeleutegewerkschaft NMU hat mit den zuständigen Hochseereedern einen neuen Heuertarifvertrag abgeschlossen, der im Prinzip eine Verlängerung des bisherigen Heuertarifvertrages darstellt, da die Reeder in Anbetracht der Schifffahrtskrise nicht in der Lage waren, sofortige Heuererhöhungen zu gewähren. Sie haben jedoch versprochen, die bis auf weiteres geltenden Heuersätze am 16. Juni 1985 zu überprüfen und mit der Gewerkschaft höhere Heuern auszuhandeln, falls sich die Situation bis dahin verbessert.

Eine ähnliche Vereinbarung wurde mit den meisten Reedern von Tankschiffen getroffen (nur vier Reeder waren mit der Verlängerung des gegenwärtigen Heuertarifvertrages nicht einverstanden und wurden aufgefordert, binnen einem Monat endgültig Stellung zu beziehen).

Beide Regelungen traten am 16. Juni 1984 in Kraft.

KURZNACHRICHTEN

Die der ITF angeschlossene Dänische Gewerkschaft des Schiffsverpflegungspersonals berichtet, daß sie 16 weitere Küstenschiffe unter Vertrag gebracht hat. Damit haben nur 11 Küstenschifffahrtsreeder den neuen Kollektivvertrag für das auf ihren Schiffen beschäftigte Verpflegungspersonal noch nicht unterzeichnet. (Siehe auch letzte Ausgabe der ITF-Nachrichten, Seite 64 unter "Kurznachrichten".)

Frankreich: Die wichtigsten französischen Eisenbahnergewerkschaften (darunter mehrere ITF-Gewerkschaften) haben am 24. Mai in Unterstützung ihrer Forderungen auf Anwendung der 35-Stunden-Woche im Eisenbahnsektor einen landesweiten Streik durchgeführt. Gleichzeitig lehnten die Gewerkschaften ein Angebot der Arbeitgeber auf Erhöhung der Löhne um 3,75% im Jahre 1984 als unzureichend ab.

Das bei der größten französischen Binnenfluggesellschaft - Air Inter - beschäftigte Cockpitpersonal hat Anfang Juli einen zweitägigen Streik in Unterstützung von Forderungen auf Verbesserung der Pilotenausbildung durchgeführt.

Großbritannien: Die Löhne der im Hafen von Southampton beschäftigten Arbeiter sind rückwirkend vom 1. Januar d.J. um 5% erhöht worden, woraus sich ein neuer Wochenlohn in Höhe von £123,38 ergibt.

Großbritannien: Die das Londoner U-Bahn-Personal vertretenden Gewerkschaften haben ein verbessertes Angebot auf Erhöhung der Löhne um 4,95% rückwirkend vom 16. April d.J. akzeptiert.

Die der ITF angeschlossene österreichische Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr (HTV) feierte im Juni d.J. ihr achzigstes Jubiläum. Wir gratulieren und wünschen ihr allen Erfolg in der Zukunft.

Österreich: Der Mindesturlaubsanspruch der österreichischen Bediensteten des öffentlichen Sektors ist von 24 auf 26 Werktage pro Jahr erhöht worden. Ältere Arbeitnehmer mit einer anrechenbaren Dienstzeit von mindestens 25 Jahren erhalten künftig 34 Tage Urlaub anstatt bisher 32 Tage. Diese Verbesserungen traten am 1. April d.J. in Kraft.

Die Salomon-Inseln sind der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) beigetreten. Damit erhöht sich die Zahl der IAO-Mitgliedsstaaten auf 151.

USA: Die ITF gratuliert der ihr angeschlossenen Amerikanischen Transportarbeitergewerkschaft (TWU) zu ihrem dieses Jahr stattfindenden goldenen Jubiläum.

TODESFALL

Erik Olsen, ehemaliger Vorsitzender der Verkehrsgruppe der dänischen Allgemeinen Arbeiter- und Transportarbeitergewerkschaft (SiD), ist im Alter von 60 Jahren gestorben. Er wurde im Jahre 1977 zum Vorsitzenden der Verkehrsgruppe gewählt, mußte jedoch bereits sechs Monate später dieses Amt aus gesundheitlichen Gründen aufgeben.

PERSONALIEN

Piet Diepeveen, ein Funktionär der Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft (Dienstenbonden FNV), ist nach einer fast 35 Jahre langen gewerkschaftlichen Laufbahn im Juli d.J. vorzeitig in den Ruhestand getreten. Kollege Diepeveen war Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion Reisebüropersonal.

Enzo Friso ist zum Stellvertretenden Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) ernannt worden. Dieses Amt war seit der Ernennung des früheren Stellvertretenden Generalsekretärs, John Vanderveken, zum Generalsekretär des IBFG unbesetzt. Kollege Friso ist gebürtiger Italiener und seit 1970 im IBFG-Sekretariat tätig. Seit einigen Jahren befaßt er sich mit den Beziehungen des IBFG zu anderen Internationalen Berufssekretariaten und hat in seiner Eigenschaft als Abteilungsleiter Reisen nach Nord- und Lateinamerika, dem Nahen Osten und durch Europa unternommen.

José Vera Gómez, Generalsekretär der Venezolanischen Transportarbeiterföderation (FEDETRANSPORTE), ist zum Parlamentsabgeordneten gewählt worden.

Lars Jansson von der Schwedischen Seeleutegewerkschaft war am 8. Juni fünfzig Jahre alt. Lars ist seit vielen Jahren als ITF-Schiffsinspektor tätig und hat einen enormen Beitrag zur ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen geleistet. Wir wünschen ihm viel Glück und alles Gute in der Zukunft.

Israel Kessar ist infolge des Rücktritts des Kollegen Yerucham Meshel (nach einer elf Jahre langen Amtszeit) zum Generalsekretär des israelischen Gewerkschaftsbundes Histadrut gewählt worden. Kollege Kessar wurde 1977 zum Stellvertretenden Generalsekretär der Histadrut benannt.

Neil Milligan wird das Amt des Stellvertretenden Generalsekretärs der Britischen Gewerkschaft der Lokführer und Heizer (ASLEF) übernehmen, wenn der jetzige Stellvertretende Generalsekretär, Don Pullen, im Dezember d.J. in den Ruhestand tritt.

Ron Todd ist zum nächsten Generalsekretär der Britischen Transportarbeitergewerkschaft (TGWU) gewählt worden. Während der nächsten zwölf Monate wird er eng mit dem jetzigen Generalsekretär, Moss Evans, zusammenarbeiten, der vor einigen Monaten erklärt hat, daß er im Juli nächsten Jahres vorzeitig in den Ruhestand zu gehen beabsichtigt.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Schiffslotsenausschuß	-- Kopenhagen, 20./21. August 1984
Konferenz der Seeleutesektion (in Vorbereitung auf die IMO-Sitzung)	-- Genf, 17./18. September 1984
Technischer Ausschuß des Bodenpersonals	-- Amsterdam, 2. Oktober 1984
ATLAS/KSSU-Ausschüsse ⁺	-- Amsterdam, 3./4. Oktober 1984
Geschäftsführender Ausschuß	-- Innsbruck, 16. Oktober 1984
ITF-Vorstand	-- Innsbruck, 16./17. Oktober 1984
Stadtverkehrsausschuß	-- Luxemburg, 4./5. Dezember 1984

+
Der Termin dieser Sitzung wurde in der letzten Nummer der ITF-Nachrichten irrtümlicherweise als 2. Oktober 1984 angegeben.

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

Bei "NEW CONTINENTAL" kommt die Sicherheit zuletzt (Teil 2)

Wie im ersten Teil dieses Berichtes über die ernststen Sicherheitsverletzungen bei NEW CONTINENTAL bereits erwähnt, hat die amerikanische Pilotenvereinigung (ALPA), die der ITF seit dem Herbst vorigen Jahres angehört, eine Liste von Zwischenfällen im Flugbetrieb der NEW CONTINENTAL zusammengestellt, die eine ernste Verletzung der Flugsicherheit darstellen oder in sich bergen. Einige dieser Zwischenfälle werden noch weiter untersucht, wieder andere sind nach Vornahme einer gründlichen Untersuchung bereits bestätigt worden. Sie sind ein trauriges Beispiel für Fehlentscheidungen von Piloten, die nicht genügend Erfahrung zu besitzen scheinen, um den Anforderungen, die infolge der heutigen Flugverkehrsdichte gegeben sind, gerecht zu werden. In Anbetracht der Verkehrsdichte kann selbst ein unbedeutender Irrtum katastrophale Folgen für das Flugzeug und seine Insassen haben.

Das unterdurchschnittliche Leistungsniveau der NEW CONTINENTAL-Piloten ist der Einstellungs- und Beförderungspolitik des Unternehmens seit seiner Reorganisation zuzuschreiben. Jene Piloten, die im Herbst vorigen Jahres als Streikbrecher fungierten, wurden nach der Neubildung des Unternehmens dafür um so schneller befördert, so daß es durchaus nicht ungewöhnlich ist, daß Flugdeckbesatzungsmitglieder, die vor dem Pilotenstreik als Copiloten beschäftigt waren, jetzt als Flugkapitäne Dienst tun. Zumindest ein solcher "Flugkapitän" besitzt nicht einmal das in den Flugsicherheitsvorschriften vorgeschriebene medizinische Tauglichkeitszeugnis. Infolge des Personalmangels war NEW CONTINENTAL auch bereit, Piloten ohne vorherige Erfahrung bei einem anderen Luftfahrtsunternehmen einzustellen. Gemäß einer zuverlässigen Quelle trifft dies auf mehr als 70% der Neueingestellten zu; einige hatten sogar weniger als 1000 Flugstunden, andere wieder besaßen praktisch gar keine Erfahrung auf Düsenflugzeugen. Andere neu eingestellte Piloten mit vorheriger Erfahrung bei anderen Luftfahrtsunternehmen waren von ihren früheren Arbeitgebern wegen Untauglichkeit oder Verletzung der FAA-Vorschriften bestraft oder entlassen worden und einige waren sogar mit ihrem Flugzeug abgestürzt. Darüber hinaus ist bekannt, daß CONTINENTAL Piloten eingestellt hat, die verschiedener Vergehen - darunter Drogensucht, sexuelle Belästigung von Kindern, Steuerhinterziehung und tätliche Drohungen oder Angriffe - schuldig befunden worden sind. Einige hatten ihre Strafen bereits abgedient, andere hatten gegen ihre Urteile Berufung eingelegt und wurden auf Kautiön freigelassen. Als dieser schockierende Sachverhalt vor kurzem in einem landesweiten Fernsehprogramm ans Licht gebracht wurde, behauptete das Unternehmen, daß ihm nichts dergleichen bekannt sei, bezeichnenderweise entließ oder suspendierte es jedoch mehr als 80 der neu eingestellten Piloten kurz nachdem dieses Programm ausgestrahlt wurde.

Bereits im Dezember vorigen Jahres sandte die sich mit der Untersuchung von Unfällen befassende Abteilung der ALPA eine Liste von Sicherheitsverletzungen, mit deren Untersuchung sie beschäftigt war, an die amerikanische Luftaufsichtsbehörde FAA. Leider ist die Zahl derartiger Zwischenfälle nicht zurückgegangen und Ende Juni d.J. waren der FAA über 150 derartige Fälle zur Kenntnis gebracht worden. Die ALPA war hierüber derartig besorgt, daß sie vorigen Monat vor einem Unterausschuß des amerikanischen Repräsentantenhauses die FAA einer Vertuschung der genannten Sicherheitsverletzungen beschuldigte, weil sie die Beschwerden der Gewerkschaft nicht prompt und gründlich untersucht und auch sehr verspätet auf den Antrag der Gewerkschaft reagiert hatte, daß man ihren Sicherheitsexperten die Tonbänder der Flugsicherung zur Auswertung verfügbar mache. Die ALPA wurde in ihrer Haltung von einem Vertreter der Flugbegleitergewerkschaft, die das Kabinenpersonal des Unternehmens organisiert, unterstützt, der sagte, die FAA habe auch die von seiner Gewerkschaft gegen NEW CONTINENTAL vorgetragene Beschuldigungen noch nicht untersucht.

Die nachlässige Einstellung des Unternehmens bezüglich der Flugsicherheit ist vielleicht am besten aus dem traurigen Beispiel einer verbeulten B 727 ersichtlich, die weiter im Flugdienst eingesetzt wurde, nachdem das Hinterteil ihrer Zelle infolge einer sehr harten Landung im Flughafen La Guardia gegen Ende vorigen Jahres wesentlichen Schaden erlitten hatte. Drei Tage flog die Maschine nach diesem Zwischenfall, der gemäß unseren Quellen weder im Logbuch eingetragen noch der FAA gemeldet wurde, im normalen Liniendienst weiter bis ein Inspektor im Flughafen La Guardia am 1. Januar d.J. die Flugbesatzung schließlich fragte: "Wollt Ihr mit diesem Vogel mit solchen Falten in der Zelle wirklich fliegen?" Die Besatzung beschloß klugerweise dies nicht zu tun und die Maschine wurde nach einem Hangar der American Airlines gebracht, wo Mechaniker der NEW CONTINENTAL angeblich drei Tage lang umfassende Reparaturen vornahmen. Die ALPA kam dieser Zwischenfall zu Gehör und sie verständigte unverzüglich die staatliche Behörde für Verkehrssicherheit (NTSB), wonach der Vorsitzende dieser Behörde die Beschlagnahme des Flugzeuges anordnete, damit die NTSB und FAA es überprüfen können. CONTINENTAL hatte es offensichtlich darauf abgesehen, von den beiden Behörden nicht erwischt zu werden und bekam daher von der Firma Boeing eine mündliche Zustimmung für die Überführung des Flugzeuges von New York nach Los Angeles zwecks Vornahme weiterer Reparaturen. Nachdem es diese hatte, wandte es sich an den zuständigen FAA-Inspektor in Los Angeles, der ebenfalls seine telefonische Erlaubnis für den Flug nach Los Angeles gab. Wenn sich das Unternehmen an das normale Verfahren gehalten und das lokale FAA-Büro in New York um eine solche Erlaubnis gebeten hätte, wäre ein Inspektor dieser Lokalbehörde mit der Inspektion des Flugzeuges beauftragt worden und würde wahrscheinlich keine Flugerlaubnis gegeben haben. Im konkreten Falle mußte die Maschine vor Abflug nach Los Angeles mit einer außen angebrachten Metallplatte geflickt werden, damit das Leitwerk am Rumpf blieb. Außerdem wurden Innenreparaturen an der Zelle vorgenommen. Das Ausmaß des ursprünglichen Schadens und der später erforderlichen Reparaturen wurden vor der FAA und NTSB geheimgehalten. Das Verhalten des Unternehmens war natürlich äußerst unkorrekt, aber auch an den beiden für die Flugsicherheit zuständigen Behörden ist Kritik zu üben: wenn sie ihrer Verantwortung ordnungsgemäß nachgekommen wären, hätten sie mit Sicherheit nicht zulassen dürfen, daß die Maschine in einem derartigen Zustand nach Los Angeles fliegt.

Dies war jedoch, wie bereits gesagt, nur ein Zwischenfall von vielen, die ein ehemaliges NTSB-Mitglied derartig beunruhigten, daß er erklärte, er würde nicht mehr mit CONTINENTAL fliegen, es sei denn, daß gar keine andere Möglichkeit bestehe.

Viele gemeldete Zwischenfälle beziehen sich auf Irrtümer der Piloten beim Start oder bei der Landung, also gerade bei den Phasen eines Fluges, während denen umfassende Qualifikationen notwendig sind. Typisch sind Zwischenfälle, wo die vorgeschriebene Flughöhe über- oder unterschritten wurde - in einem Falle handelte es sich um eine Überschreitung um 3000 Fuß (ca. 1000 m). Der betreffende Pilot ignorierte die Anweisung, seinen Sinkflug auf 7.500 m zu beschleunigen, was einen Beinahe-Unfall zur Folge hatte. In einem anderen Falle überschritt ein Pilot des bei einer Sichtlandung die vorgeschriebene Anflugrichtung um über 2 km, wodurch ein anderes Flugzeug gezwungen wurde, eine 360-Grad-Wende zu fliegen, um den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von der ersten Maschine wieder herzustellen. Ein anderer Pilot, der vorigen November mit seiner Maschine zur Landung den Flughafen New Orleans anflug, begab sich auf Wartehöhe von 1.200 m anstatt 1.800 m, so daß der Pilot eines anderen Flugzeuges auf der gleichen Höhe blitzschnell handeln mußte um einen Zusammenstoß zu vermeiden (wenn nicht wäre dieser Zusammenstoß innerhalb weniger Sekunden erfolgt !). Bei einem anderen Zwischenfall befanden sich eine Maschine der CONTINENTAL und eine Maschine einer anderen Luftfahrtsgesellschaft auf dem gleichen Flugwege zur gleichen Landebahn, als die CONTINENTAL-

Maschine das zweite Flugzeug überholte. Das Flugzeug mußte abbiegen um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Ähnliche Gefahrensituationen sind aufgetreten, weil Flugzeuge der CONTINENTAL quer über die Anflugrichtung anderer Flugzeuge geflogen sind oder beim Anflug in der letzten Phase die Landebahn gewechselt haben.

Einmal sogar wäre ein CONTINENTAL-Pilot fast im falschen Flughafen gelandet! Ihm war die Landung auf dem internationalen Flughafen von Los Angeles freigegeben worden, aber er überflog den Flughafen und versuchte, auf einem kleineren Flughafen südlich der Stadt zu landen, wodurch eine DC-10 von ihrem Kurs abbiegen mußte. Auch die Einwohner der in der Nähe von Flughäfen befindlichen Vororte sind durch Fehlentscheidungen von CONTINENTAL-Piloten Risiken ausgesetzt worden. Ein auf dem Anflug nach dem internationalen Flughafen von Cleveland befindlicher Pilot befand sich 250 m unter der vorgeschriebenen Mindestanflughöhe, so daß der Kontrollturm den Piloten von seiner Kursabweichung verständigen und ihn warnen mußte, daß er sich einem dichtbesiedelten Gebiet der Innenstadt von Cleveland näherte. Sogar dem Präsidenten von NEW CONTINENTAL, Frank Lorenzo, blieb eine solche Gefahrensituation nicht erspart, als eine CONTINENTAL-Maschine in Denver 25 m abseits von der normalen Landebahn auf einer verschneiten Rollbahn landete. Der Pilot des Flugzeuges (DC-9) war ein erst vor kurzem zum Flugkapitän beförderter Copilot.

Beim Start wurden die grundlegenden Sicherheitsaspekte gleichfalls ignoriert. Flüge des Unternehmens sind ohne Starterlaubnis gestartet oder bei Wetterbedingungen, die unter der Mindestsicherheitsgrenze lagen, wie z.B. im dichten Nebel. Vorigen Winter war das Wetter in den USA außerordentlich schlecht, mit viel Schnee und äußerst niedrigen Temperaturen. Ein Flug startete vom Flughafen Cleveland, nachdem das Bodenpersonal mit einem Besen 2 cm Schnee von den Tragflächen entfernt hatte. Die übrigen Flugzeuge benutzten das übliche Enteisungsmittel - Glycol. Andere Flugzeuge haben Treibstoff auf die Rampe verloren, sind über die Rollbahn geschleudert, haben Schneepflüge angefahren und sind mit fehlerhaften Navigationslichtern gestartet. In einem Falle startete ein Flugzeug die Triebwerke, obwohl der Tankwagen die Betankung der Maschine noch nicht beendet hatte, was ein äußerst gefährliches Feuerrisiko darstellte.

Nach letzten Berichten soll NEW CONTINENTAL nunmehr mit einer positiven Bilanz oder sogar mit einem leichten Profit abschließen. Da kan man sich nur noch die Frage stellen, welchen "immensen" Wert die Flugsicherheit bei NEW CONTINENTAL einnimmt.

SCHIEDSENTSCHEID BRINGT SCHWARZEN SÜDAFRIKANISCHEN AUTOBUSFAHRERN
ENORMEN TARIFERFOLG

Gegen Ende vorigen Jahres scheiterten die Verhandlungen zwischen einem der größten Autobusunternehmen Südafrikas, PUTCO, und zwei Mitgliedsgewerkschaften der ITF, die schwarze Arbeitnehmer organisieren, nämlich die Transport and General Workers' Union (TGWU) und die Transport and Allied Workers' Union (TAWU). Beide diese Gewerkschaften waren von dem Unternehmen als gemeinsame Verhandlungspartner für die bei PUTCO beschäftigten Arbeitnehmer anerkannt worden. Das im Privatbesitz stehende Unternehmen bedient mit seinen Bussen die Strecken zwischen den Wohnsiedlungen für Schwarze (vorwiegend Transvaal) und den einzelnen Ballungsgebieten (vor allem Johannesburg), wo diese schwarzen Arbeitnehmer beschäftigt sind, aber nicht wohnen dürfen. Der PUTCO wurde von der Regierung für diese Dienstleistung ein Monopol zugesprochen, wobei die Regierung die Fahrpreise überwacht und das Unternehmen subventioniert, wenn es bei Anwendung der vorgeschriebenen Fahrpreise keinen Gewinn erzielen kann. Die südafrikanischen Autobusfahrer arbeiten unter enormem Stress: die Busse sind ständig überfüllt, die Fahrpläne äußerst dicht, die Straßen in den Wohnsiedlungen sehr schlecht (sehr oft ungeteert und ohne Verkehrszeichen) und auch der mechanische Zustand der Busse läßt allgemein zu wünschen übrig.

Das Unternehmen erklärte, es könne es sich nicht leisten, die Tarifforderung der beiden Gewerkschaften zu befriedigen. Für diesen Fall sieht der Kollektivvertrag die Anwendung eines Schiedsverfahrens vor, entweder intern oder durch ein Arbeitsgericht. Am Ende einigten sich die Tarifpartner darauf, den Streitfall dem Arbeitsgericht zu unterbreiten. Dieses Gericht wurde vor einigen Jahren gebildet, als die Regierung sich bemühte, der Arbeitsgesetzgebung für schwarze Arbeitnehmer ein liberales Image zu geben. Viele Außenstehende waren der Meinung, daß dies lediglich eine Art Schönheitsoperation seitens der Regierung war, aber zu jedermanns Überraschung - und vor allem zur zunehmenden Bestürzung der Regierung und Arbeitgeber - hat dieses Gericht sehr unabhängig gehandelt und eine Reihe von Urteilen abgegeben, die für die Gewerkschaften der schwarzen Arbeitnehmer sehr vorteilhaft waren. Im vorliegenden Fall stellte der Rechtsberater der Gewerkschaft Ermittlungen an, deren Ergebnis ihn mehr oder weniger überzeugte, daß das Unternehmen genügend Geld hatte. Die Gewerkschaften argumentierten jedoch darüber hinaus, daß im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Unternehmens die Arbeitnehmer nicht die Leidtragenden einer schlechten Finanzpolitik sein dürfen.

Am 27. Juni 1984 gab der Arbeitsrichter seinen Schiedsentscheid ab und sprach allen schwarzen PUTCO-Arbeitnehmern eine auf den 1. Januar 1984 zurückdatierte Erhöhung der Löhne um 15,5% zu, die darüber hinaus noch mit 3% zu verzinsen war. Damit blieb nur noch die Tarifforderung für die letzten sechs Monate des Jahres 1983 ungeklärt. Die beiden Gewerkschaften nahmen mit dem Unternehmen unverzüglich Verhandlungen über die Tarifvergütung für diesen Zeitraum auf und einigten sich nach zwei Tagen auf eine Erhöhung der Löhne um 6,75% mit einer Verzinsung in Höhe von 9%.

Wie groß der Tariferfolg der beiden Gewerkschaften ist, läßt sich daraus ersehen, daß das "letzte Angebot" der Arbeitgeber beim Abbruch der Verhandlungen sich auf 4 - 5% belief. Die arbeitsgerichtliche Entscheidung ist aus zwei Gründen von enormer Bedeutung: erstens wurden die Arbeitgeber vom Gericht gezwungen, umfassende und äußerst detaillierte Informationen bereitzustellen, und zweitens wurde die vorgegebene "Zahlungsunfähigkeit" in keiner Hinsicht anerkannt - ein Umstand, von dem die südafrikanischen Gewerkschaften des Personals der dienstleistenden Industrien in Zukunft mit Sicherheit Gebrauch machen werden, um ihre Verhandlungskraft zu stärken.

Das Ergebnis dieses Arbeitskampfes wurde von den Gewerkschaftsmitgliedern mit großer Begeisterung zur Kenntnis genommen. Viele von ihnen hatten das arbeitsgerichtliche Verfahren mit großem Interesse verfolgt und auch den Sitzungen des Arbeitsgerichtes beigewohnt, wenn immer ihre Schichteinteilung dies zuließ. Als das Gericht seine Entscheidung abgab, befanden sich etwa 350 Arbeitnehmer im Gerichtssaal und brachen nach der Verkündung des Urteils in Hurra-Rufe und Gesang aus.