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 1985

IN DIESER NUMMER Seite

Aktuelles

Terroristenangriffe gefährden Luftfahrtpersonal und Fluggäste 52

ITF-Werbezug: Erfolgreiches Bindeglied in der Kampagne der Europäischen Eisenbahnergewerkschaften zur Förderung der Bahn 52

Fair-Practices-Ausschuß beschließt Einfrieren der ITF-Heuer für Schattenflaggenschiffe 54

EG: Mitgliedsstaaten wegen Nicht-Festlegung gemeinsamer Verkehrspolitik verurteilt 55

Binnenverkehr

US-Eisenbahnen: AMTRAK gerettet; Lohnnachzahlung für Conrail-Personal 56

Österreich: Junge Eisenbahner konzentrieren sich auf Umweltschutz 56

Japan: Eisenbahnergewerkschaft bekämpft Privatisierung der Japanischen Staatsbahnen 57

EG: Neue Lenk- und Ruhezeiten für Straßentransportfahrer vorgeschlagen 57

Zivilluftfahrt

Lufttüchtigkeit: Wachsende Opposition gegen Schließung der 747-Ausgänge 58

Skandinavien: SAS stellt Flüge nach Südafrika ein 59

Großbritannien: 40 neue Flugingenieurs-Arbeitsplätze 59

Seeleute

ITF-Regionalausschuß beantragt Bemannungsquoten 59

nternational Transport Workers' Federation · Fédération Internationale des Ouvriers du Transport · Internationale Transportarbeiterföderation · Internationella Transportarbetarefederationen · Federación Internacional de los Trabajadores 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

Hafenarbeiter

Spanien: Hafenarbeiter protestieren gegen Regierungspläne zur Privatisierung der Häfen 60

Allgemeines

IBFG-Bericht über Gewerkschaftsrechte 60

IBFG-Vorstand fordert stärkere Maßnahmen gegen Apartheid 62

IBFG-Frauenkonferenz: Unabhängigkeit der Frau bleibt gemeinsames Ziel 63

Tarifverhandlungsergebnisse 64

Gewerkschaften

Dänemark: Zusammenschluß von Eisenbahnergewerkschaften 64

Kurznachrichten 64

Todesfälle 65

Personalien 65

Bevorstehende Tagungen 66

Anhang zu ITF-Nachrichten: Erklärung der Europäischen Eisenbahnergewerkschaften an die EG

AKTUELLES

TERRORISTENANGRIFFE GEFÄHRDEN LUFTFAHRTPERSONAL UND FLUGGÄSTE

Im Juni und Juli d.J. ist die Zahl der Terroristenangriffe auf Luftfahrtunternehmen und Flughäfen sehr stark angestiegen. Dies zeigt, daß die Sicherheitsmaßnahmen in wichtigen internationalen Flughäfen unzulänglich und die Fluggäste sowie die in der Zivilluftfahrt beschäftigten Arbeitnehmer großen Risiken ausgesetzt sind. Der tragischste Zwischenfall war die Zerstörung des Air India-Fluges 182 am 23. Juni mit 329 Personen an Bord. Man neigt stark zu der Annahme, daß die Ursache dieses Unglücks in einer im Passagiergepäck verborgenen Bombe bestand, und daß die gleiche Terroristengruppe für den Tod von zwei Gepäckverladern im Narita-Flughafen von Tokio verantwortlich war. Weitere Beispiele sind: die Entführung einer Boeing 727 der TWA von Athen nach Beirut und die Ermordung eines Fluggastes und die zwei Wochen lange Geiselnahme der Passagiere und der Besatzung; der Bombenangriff im Frankfurter Flughafen; eine spätere Explosion im Fiumicino-Flughafen bei Rom, sowie Angriffe auf Dienststellen von Luftfahrtunternehmen in Madrid. Alle diese Zwischenfälle haben in der Weltluftfahrt zunehmende Beängstigung ausgelöst. In Anbetracht dieser Gefährdung der zivilen Luftfahrt hat ITF-Generalsekretär Harold Lewis am 24. Juni in einem Telegramm an die Internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) in Montreal seiner tiefen Besorgnis darüber Ausdruck gegeben, daß trotz des Montreal-Abkommens über Flughafensicherheit ganz offensichtlich noch immer ernste Lücken auf dem Gebiete der Sicherheitskontrollen in Flughäfen zu verzeichnen sind.

Es sind bereits bestimmte Schritte unternommen worden, um dieses Problem zu bewältigen. Das Repräsentantenhaus der USA hat ein Gesetz erlassen, in dem die Regierung aufgefordert wird, die Sicherheitsvorkehrungen in allen internationalen Flughäfen zu überprüfen und jenen Flughäfen, die den amerikanischen Sicherheitsanforderungen nicht gerecht werden, 120 Tage zur Berichtigung der vorgefundenen Mängel einzuräumen; andernfalls würde der Flugverkehr zwischen den USA und diesen Flughäfen eingestellt werden. Kurz nach dem Unglück des Air India-Flugzeuges tagte in Montreal der Sicherheitsausschuß der IATA und beschloß, sein Programm zur Überprüfung der Flughafensicherheit auszubauen, und der Verwaltungsrat der ICAO beschloß die Formulierung eines Aktionsprogrammes, einschließlich einer Überprüfung der Sicherheitsnormen und einer Ausdehnung des Programmes zur Bereitstellung technischer Hilfe zwecks Verbesserung der Ausbildung auf dem Gebiete der Luftfahrtsicherheit und Verbesserung der Sicherheitsausrüstungen. Im Oktober d.J. tagt in Stockholm die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt. Die Luftfahrtsicherheit wird eines der Hauptthemen dieser Konferenz sein.

ITF-WERBEZUG: ERFOLGREICHES BINDEGLIED IN DER KAMPAGNE DER EUROPÄISCHEN EISENBAHNER-GEWERKSCHAFTEN ZUR FÖRDERUNG DER BAHN

Ein von der ITF organisierter Europa-Werbezug fuhr um 15.05 Uhr am 16. April 1985 vom Westbahnhof in Wien ab und kam am 25. April um 13.04 Uhr im Brüsseler Gare du Midi an. Der Zug setzte sich aus Eisenbahnwagen aus Österreich, Italien, der Schweiz, Deutschland, Frankreich und den Beneluxländern zusammen. Diese Wagen wurden

von Mitgliedern der zuständigen Gewerkschaften geschmückt und mit Plakaten und Werbeliteratur ausgestattet, um die Vorteile der Bahn und die Notwendigkeit der Bereitstellung staatlicher Investitionen für die Modernisierung der Bahn zu betonen. An der Außenseite der Wagen wurden Transparente mit Parolen der Kampagne angebracht - "Mehr Bahn - Bessere Umwelt", "Die Bahn schafft Arbeitsplätze", "Die Entwicklung der Bahn fördert die Entwicklung Europas".

Nach der Abfahrt von Wien hielt der Zug in Rom, Mailand, Brig, Bern, Basel, Karlsruhe, Frankfurt, Saarbrücken, Straßburg, Luxemburg, Liège und schließlich Brüssel. An den verschiedenen Haltepunkten fanden öffentliche Versammlungen, Kundgebungen, Demonstrationen und Pressekonferenzen statt, sowie öffentliche Diskussionen mit nationalen und lokalen Politikern. Der Zug war mit Funktionären von ITF-Gewerkschaften der Länder bemannt, von denen die verschiedenen Wagen bereitgestellt wurden. An jedem Haltepunkt wurde der Zug der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, um der größtmöglichen Besucherzahl die Vorteile der Eisenbahn anschaulich zu machen.

Der ITF-Werbezug bildete Teil einer breiteren Kampagne der einzelnen Länder zur Förderung und Publizierung der Eisenbahnen. Er war ein Symbol für die Bahn als internationales Verkehrsmittel sowie für die Entschlossenheit der europäischen Eisenbahner, die Bahn und ihre Arbeitsplätze gemeinsam zu verteidigen.

Vor der Abfahrt des Zuges fand in Wien im Hauptbüro der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner eine Europäische Eisenbahnerkonferenz statt, an der Vertreter angeschlossener Eisenbahnergewerkschaften aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Luxemburg, Österreich, Schweden, der Schweiz und Spanien teilnahmen. Die Konferenz nahm eine "Erklärung der Europäischen Eisenbahnergewerkschaften an die EG" an (sh. Anhang). Nach der Konferenz marschierten die Konferenzteilnehmer und 12.000 Gewerkschafter (sowohl Eisenbahner als auch Arbeitnehmer aus anderen von der Bahn abhängigen Beschäftigungsbereichen) zum Wiener Westbahnhof, wo eine Massenkundgebung stattfand, auf der der österreichische Verkehrsminister Ferdinand Lacina den Kundgebungsteilnehmern versicherte, daß seine Regierung die Eisenbahn unterstütze.

Nach der Ankunft des Zuges am 25. April in Brüssel marschierten 10.000 Eisenbahner aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, der Schweiz und Spanien durch das Stadtzentrum vom Gare du Midi zum Gare du Nord. Anschließend sprach eine Delegation, die sich aus je einem Vertreter der sich an der Kampagne beteiligenden Gewerkschaften zusammensetzte, bei Herrn Stanley Clinton Davis, dem für Transport und Verkehr zuständigen EG-Kommissionär vor. Piet Potums (Vorsitzender der ITF-Sektion Eisenbahn) überreichte die von den europäischen Eisenbahnern angenommene Erklärung und forderte eine grundlegende Änderung der EG-Verkehrspolitik - Koordinierung, Investitionen und Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten anstatt Liberalisierung und Entregulierung.

Herr Clinton Davis erwiderte, daß die Eisenbahnen ein unentbehrlicher Bestandteil der Infrastruktur der Gemeinschaft seien. Er teilte die Befürchtungen der Gewerkschaften bezüglich der Auswirkungen des ungeregelten Wettbewerbs und erkannte die Notwendigkeit des Umweltschutzes an. Zusätzlich zu den Aufgaben, für die sie eminent geeignet seien - Beförderung von Massengut, kombinierte Transporte, sichere und schnelle Beförderung von Fahrgästen über Entfernungen zwischen 100 km und 600 km - hätten die Eisenbahnen eine wichtige soziale Rolle als öffentliche Verkehrsmittel für Pendler in Ballungsgebieten und für die Bevölkerung entlegener ländlicher Gebiete. Darüber hinaus stellten die Eisenbahnen nicht nur eine Ver-

kehrsverbindung bereit, da sie auf dem Gebiete der Sicherheit, des Energiesparens, des Umweltschutzes und der Befriedigung öffentlicher Bedürfnisse zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen.

Herr Clinton Davis machte die Delegation auf die Aktivitäten der Europäischen Gemeinschaft in bezug auf die Eisenbahnen aufmerksam, und zwar:

- Entschädigung der Eisenbahnen für deren soziale Aufgaben;

- Unterstützung von Forschungsarbeiten;

- Unterstützung für und Ermutigung der internationalen Zusammenarbeit.

Die EG entwickle eine Politik zur Bewältigung der finanziellen Probleme der Eisenbahnen, zur Integration der Dienstleistungen und zur Bereitstellung von Infrastrukturinvestitionen. Ferner sei die EG bereit, Hilfe im Zusammenhang mit dem Bau eines Tunnels unter dem Ärmelkanal bereitzustellen. Abschließend sprach er sich für den Ausbau der Beziehungen mit der ITF und ihren Mitgliedsverbänden aus und betonte die Notwendigkeit eines Dialoges zwischen den Einrichtungen der Gemeinschaft und den Sozialpartnern.

FAIR-PRACTICES-AUSSCHUSS BESCHLIESST EINFRIEREN DER ITF-HEUER FÜR SCHATTENFLAGGENSCHIFFE

Am 10. und 11. Juni tagte in London der für die Durchführung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen zuständige Fair-Practices-Ausschuß (FPA). An der Sitzung nahmen 99 Delegierte und Beobachter von 58 Gewerkschaften aus 35 Ländern teil. Der Ausschuß beschloß, die im ITF-Kollektivvertrag für Schattenflaggenschiffe vorgesehenen Heuersätze (Beispiel: gegenwärtig $821 pro Monat für einen Vollmatrosen) für den Rest dieses Jahres beizubehalten. Grund für diesen Beschluß war die Stärke des US-Dollars. Das ITF-Sekretariat wurde gleichzeitig beauftragt, neue Mittel und Wege zur künftigen Errechnung und Berichtigung der ITF-Heuersätze zu erörtern. In den ITF-Kollektivvertrag wurden zwei neue Klauseln (Dienst in Kriegsgefahrenzonen und Entschädigung für Verlust der persönlichen Habe) aufgenommen. Unter der erstgenannten Klausel werden Seeleute das Recht haben, Fahrten nach Kriegsgefahrenzonen zu verweigern und in diesem Falle ferner Anspruch auf Heimbeförderung auf Kosten des Reeders ohne Verlust ihrer Vergütungen haben. Falls sie nach Kriegsgefahrenzonen fahren, erhalten sie während des Aufenthalts in diesen Gefahrenzonen eine Zulage in Höhe von 200% der Grundheuer, die für mindestens 5 Tage zahlbar ist. Sodann befaßte sich der FPA mit Anträgen auf Zulassung einiger vom normalen ITF-Vertrag abweichender ITF-Verträge für indische, philippinische, Hongkonger, chinesische und britische Seeleute, sie sich auf das sogenannte Gesamtbesatzungskostenkonzept stützen. Ferner befürwortete der Ausschuß einen neuen ITF-Kollektivvertrag für bewegliche Offshore-Schiffseinheiten (Semi-Submersible Jack-Up Rigs; Bohrschiffe; Zubringerschiffe usw.) unter Schattenflaggen, sowie Bemannungsnormen für Zubringerschiffe, Taucherschiffe, Semi-Submersibles und Bereitschaftsschiffe.

Was Schattenflaggenschiffe unter Bareboat-Charter betrifft, so bekräftigte der Ausschuß die Beibehaltung der jetzigen ITF-Politik, die gegen die Doppelregistrierung solcher Schiffe ist, und beschloß, daß beim Ankauf gecharterter Schiffe auf Raten die betreffenden Verträge fallweise geprüft werden sollen. Andere möglicherweise berechtigte Einsatzmöglichkeiten von Schiffen unter Schattenflaggen sind in Übereinstimmung mit der bestehenden ITF-Politik sorgfältig

zu kontrollieren, um zu vermeiden, daß die von der IMO festgelegten Normen untergraben oder umgangen werden. Letztens erklärte der Ausschuß, daß in allen Fällen Beiträge an den Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds der ITF zu entrichten sind.

Eine vom Regionalausschuß der Asiatischen Seeleute gemachte Empfehlung über die Festlegung von Bemannungsnormen wurde zur Weiterbehandlung an die nächste Konferenz der ITF-Seeleutesektion verwiesen. Der Vorsitzende der Singapore Organization of Seafarers, Kollege Karim, erklärte, daß ITF-Verträge in Asien sehr oft umgangen werden oder Gegenstand betrügerischer Praktiken sind, so daß es dringend notwendig ist, daß die zuständigen ITF-Inspektoren wirksame Kontrollen vornehmen. Bezüglich des geplanten neuen Hongkonger Schiffsregisters wurde das Sekretariat gebeten, weitere Diskussionen mit den Hongkonger Behörden und Reedern zu führen. Der Ausschuß beschloß, Hongkong vorläufig nicht auf die ITF-Liste der Schattenflaggenländer zu setzen, aber von Fall zu Fall zu prüfen, ob ein Schiff unter der Hongkonger Flagge als ein Schattenflaggenschiff zu betrachten ist.

Sodann dankte der Ausschuß den japanischen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter für eine im Jahre 1984 durchgeführte mehrwöchige Aktion gegen Schattenflaggenschiffe und empfahl den restlichen Mitgliedsgewerkschaften, ähnliche Aktivitäten zu organisieren. Der Ausschuß beschloß, in den für die Revision des ITF-Kollektivvertrages zuständigen Unterausschuß ein japanisches Mitglied (Kollege Nakanishi, JSU) aufzunehmen und daß die britische Vertretung in diesem Ausschuß zwischen der NUS und NUMAST (ehemals MNAOA) alternieren sollte. Letztens würdigte der Ausschuß die Verdienste des Kollegen Kihata (Alljapanische Seeleutegewerkschaft), der demnächst in den Ruhestand tritt und 17 Jahre lang im FPA aktiv war. Der Nachfolger des Kollegen Kihata im FPA ist der Kollege Nakanishi. An die Stelle des taiwanischen Mitgliedes C.C. Lie trat der Kollege D.S. King.

EG: MITGLIEDSSTAATEN WEGEN NICHT-FESTLEGUNG GEMEINSAMER VERKEHRSPOLITIK VERURTEILT

Der Europäische Gerichtshof hat Ende Mai die zehn Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft wegen ihres Verfehlens, eine gemeinsame Verkehrspolitik festzulegen, verurteilt. Der Vertrag von Rom schreibt die Festlegung einer solchen Verkehrspolitik vor. Der Europäische Gerichtshof gab dieses Urteil aufgrund einer Anklage ab, die ursprünglich vor zwei Jahren von Mitgliedern des Europäischen Parlamentes gestellt wurde. Das Urteil des Gerichtshofes ist nicht nur deswegen von großer Bedeutung, weil dadurch erhöhter Druck auf den Ministerrat ausgeübt wird, eine solche integrierte Verkehrspolitik zu erarbeiten, sondern auch weil durch dieses Urteil eindeutig das Recht des Gerichtshofes etabliert wird, an den Regierungen der Mitgliedsstaaten Kritik zu üben, falls sie den im Vertrag von Rom enthaltenen Verpflichtungen nicht nachkommen. Die ITF setzt sich bereits seit Jahrzehnten für die Festlegung einer gemeinsamen EG-Verkehrspolitik ein.

BINNENVERKEHR

US-EISENBAHNEN: AMTRAK GERETTET; LOHNNACHZAHLUNG FÜR CONRAIL-PERSONAL

Das amerikanische Intercity-Eisenbahnunternehmen AMTRAK wird weiterhin staatliche Subventionen erhalten, da der Senat den Budgetvorschlag der Reagan-Regierung abgelehnt hat, daß ab September 1985 sämtliche Subventionen der Regierung eingestellt werden sollten. Die Durchführung dieses Planes hätte die AMTRAK gezwungen, ihren Betrieb einzustellen, so daß 25.000 Eisenbahner arbeitslos geworden wären und vielen entlegenen Gebieten der USA die einzige noch bestehende öffentliche Langstrecken-Transportverbindung entzogen worden wäre. Infolge des Senatsbeschlusses sollen die staatlichen Subventionen nunmehr für ein weiteres Jahr in ihrer gegenwärtigen Höhe weitergezahlt werden. Danach sollen sie in der Zeit bis zum Jahre 1988 auf etwa 50% reduziert werden. Der AMTRAK sollte es jedoch möglich sein, selbst bei geringeren Subventionen ihren Betrieb aufrechtzuerhalten.

Im Nordosten und mittleren Westen der USA haben sich 30.000 Eisenbahner mit der Geschäftsleitung der Eisenbahngesellschaft Conrail über die Wiederaufnahme der Zahlung des vollen nationalen Tarifes rückwirkend vom 1. Juli 1984 geeinigt. Im Mai 1981 erklärte sich das Personal der Conrail bereit, eine Erhöhung der Löhne um 12% zu verschieben, um dem in finanziellen Schwierigkeiten befindlichen Unternehmen zu helfen. Obwohl die zuständigen Gewerkschaften die nunmehr vereinbarte Nachzahlung dieser 12% ab 1. Juli 1984 begrüssen, sind sie weiterhin der Ansicht, daß das Unternehmen verpflichtet ist, sein Personal auch für den zwischen 1981 bis 1984 erlittenen Lohnverlust zu entschädigen.

ÖSTERREICH: JUNGE EISENBAHNER KONZENTRIEREN SICH AUF UMWELTSCHUTZ

Vom 14. bis 19. April 1985 fand in Spital am Pyhrn in Österreich die 25. Internationale Jugendtagung der Transportarbeitergewerkschaften statt. Diese Tagungen werden jährlich unter den Auspizien der ITF abgehalten.

Die diesjährige Tagung betonte, daß die jahrzehntelange verfehlte Verkehrspolitik für das Waldsterben, die Lärmbelästigung, den erhöhten Energieverbrauch und eine große Anzahl von Unfallstoten und Verletzten verantwortlich ist, weil sie es zugelassen hat, daß dem Individualverkehr und Straßengüterfernverkehr stets der Vorrang vor dem öffentlichen Verkehr und dem Schienengüterverkehr eingeräumt wird. Aus diesem Grunde nahm die Tagung eine Entschließung an, in der ein verkehrspolitisches Umdenken in Richtung einer offensiven Bahnpolitik gefordert wird, sowie die Aufhebung von Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der Bahn, der Ausbau des umweltfreundlichen Schienennetzes, die Elektrifizierung sämtlicher Bahnstrecken und die Bereitstellung sicherer und bequemer Personenverkehrsdienste im Rahmen eines vollintegrierten Transportsystems.

Ferner werden auch die Eisenbahnunternehmen aufgefordert, ihrerseits Anstrengungen zu unternehmen, um dem Umweltschutz im Eisenbahnbetrieb einen höhrern Stellenwert zu geben, die Sicherheitsbestimmungen für den Transport von Gefahrgut laufend zu überprüfen und zu verbessern und im dienstlichen Unterricht sowie bei der Ausbildung von Nachwuchskräften zu betonen, daß ein umweltfreundliches Verhalten im Dienst erforderlich ist.

JAPAN: EISENBAHNERGEWERKSCHAFT BEKÄMPFT PRIVATISIERUNG DER JAPANISCHEN STAATSBAHNEN

Die der ITF angeschlossene Japanische Eisenbahnergewerkschaft (KOKURO) hat vor kurzem ihre Kampagne gegen die Pläne der Regierung zur Aufspaltung und Privatisierung der Japanischen Staatsbahnen (JNR) intensiviert. Ende Juli sollen weitere Protestkundgebungen stattfinden, weil dann im Parlament die von einem Regierungsausschuß gemachten Empfehlungen über die Zukunft der JNR zur Diskussion stehen werden. Ferner sind kurze Warnstreiks in allen JNR-Dienststellen vorgesehen, die gleichzeitig mit der Verlautbarung der Schlußfolgerungen des genannten Ausschusses erfolgen sollen. Falls notwendig, soll später ein landesweiter Eisenbahnerstreik durchgeführt werden. Die Gewerkschaft wird an die Stadt- und Gemeinderäte in allen Teilen des Landes herantreten und sie bitten, gegen die Pläne der Regierung Einspruch zu erheben. Außerdem soll eine landesweite Unterschriftenaktion gegen die Privatisierungspläne mobilisiert werden.

In gewisser Hinsicht sind die Bemühungen der KOKURO bereits erfolgreich gewesen. Vor kurzem wurde eine Vereinbarung mit der Geschäftsleitung der JNR getroffen, in der sich diese verpflichtet, nicht auf der vorzeitigen Pensionierung oder der Beurlaubung überzahligen Personals zu bestehen; noch sollen überzählige Personalmitglieder gezwungen werden, ihrer Versetzung nach einem anderen Unternehmen zuzustimmen. Durch diese Vereinbarung ist somit das bisherige Beschäftigungssicherheitsniveau des JNR-Personals wiederhergestellt worden.

EG: NEUE LENK- UND RUHEZEITEN FÜR STRASSENTRANSPORTFAHRER VORGESCHLAGEN

Die EG-Verkehrsminister haben am 24. Juni in Luxemburg eine Kompromißvereinbarung über die Revision der EWG-Verordnung 543 / 96 getroffen. Weder die Minister und ihre Vertreter noch die EG-Kommission scheinen sich jedoch darüber einig zu sein, was dieser am 24. Juni getroffene Kompromiß genau besagt.

Gemäß der Luxemburger Vereinbarung würde die tägliche Lenkzeit der Fahrer auf 9 Stunden (falls notwendig, zwei Mal die Woche auf 10 Stunden) erhöht werden. Die gegenwärtige wöchentliche Lenkzeitbegrenzung von 48 Stunden würde durch eine 90-Stunden-Begrenzung über zwei Wochen ersetzt werden, wobei jedoch nur sechs Tage hintereinander gefahren werden darf.

Was die Ruhezeiten betrifft, so würde die tägliche Mindestruhezeit entweder 11 Stunden durchgehend, aber bei einer möglichen Reduzierung auf 9 Stunden vier Mal die Woche betragen, oder 12 Stunden, aber nicht durchgehend, sondern in drei Perioden gespalten (davon eine 8-Stunden-Periode), und wiederum mit der Möglichkeit einer Reduzierung auf 9 Stunden vier Mal die Woche. Die Reduzierung der Ruhezeiten von 11 oder 12 auf 9 Stunden müßten dann vor Ende der folgenden Woche wiedergutgemacht werden.

Die wöchtentliche Ruhezeit würde durchschnittlich 45 Stunden über einen Zeitraum von vier aufeinanderfolgenden Wochen betragen, kann jedoch am Heimatort auf 36 Stunden und außerhalb des Heimatortes auf 24 Stunden reduziert werden, bei Wiedergutmachung dieser Reduzierungen im Laufe der folgenden drei Wochen.

Die europäischen Gewerkschaften der Straßentransportarbeiter haben diese Vorschläge verurteilt, weil sie:

- unverständlich und noch komplizierter sind als die bestehenden Vorschriften;
- nicht wirksam überwacht werden können; und
- eine Verschlechterung der Sozialbedingungen anstatt einen sozialen Fortschritt darstellen.

Die Gewerkschaften bezeichnen den Vorschlag der Minister als ein böses Omen für das von der EG verlautbarte europäische Jahr der Straßenverkehrssicherheit, das 1986 beginnen soll. Ferner haben die Minister kein festes Versprechen bezüglich der Beschränkung der Arbeitszeit abgegeben, wie die Gewerkschaften dies beantragt hatten.

ZIVILLUFTFAHRT

LUFTTÜCHTIGKEIT (AIRCRAFT SAFETY): WACHSENDE OPPOSITION GEGEN SCHLIESSUNG DER 747-AUSGÄNGE

Der Beschluß mehrerer Luftfahrtunternehmen, auf ihren Flugzeugen des Typs Boeing 747 zwei über den Tragflächen befindliche Notausgänge zu schließen, um 12 zusätzliche Sitze einzubauen, hat unter den Luftfahrtgewerkschaften eine Protestwelle ausgelöst, weil sie die Schließung dieser Ausgänge als eine Beeinträchtigung der Sicherheit betrachten. In den USA hat die uns angeschlossene Flugbegleitergewerkschaft AFA gegen den Beschluß der staatlichen Zivilluftfahrtbehörde (FAA) Einspruch erhoben, es den amerikanischen Luftfahrtgesellschaften zu gestatten, die obengenannte Modifizierung vorzunehmen. Der Protest der Gewerkschaft wurde von der für Transportsicherheit zuständigen Instanz (National Transportation Safety Board, NTSB) unterstützt, die erklärte, daß sich eine jede Reduzierung der Zahl der Ausgänge nachteilig auf das gegenwärtige Sicherheitssystem auswirken könne. Die Schließung der über den Tragflächen befindlichen Notausgänge würde - so die NTSB - besondere Probleme für Economy Class-Passagiere mit sich bringen und könnte sich bei bestimmten Unfällen sogar verheerend auswirken, weil die Notrutschen von den vor bzw. hinter den Tragflächen befindlichen Ausgängen nicht mehr zum Boden reichen würden, wenn ein Flugzeug bei einer Notlandung entweder "nose-up" bzw. "nose-down" zum Stillstand gelangt. Infolgedessen hat die ITF-Sektion Zivilluftfahrt einen starken Protest an die ICAO gerichtet und die der ITF angeschlossenen Luftfahrtgewerkschaften aufgefordert sicherzustellen, daß ihre Regierungen keine Erlaubnis für diese Modifizierung erteilen, die ohnehin ausschließlich aus Profitgründen geplant wurde. Vor kurzem jedoch scheint die FAA ihre Haltung etwas geändert zu haben und hat den amerikanischen Luftfahrtunternehmen zu verstehen gegeben, daß sie sehr für die Beibehaltung der 10 Ausgänge auf allen ursprünglich so konstruierten Flugzeugen des Typs 747 ist, weil dies eine größere Flexibilität in Notfällen und Dringlichkeitssituationen bietet. Gleichzeitig befaßt sich der amerikanische Kongreß weiterhin mit einer Untersuchung dieser Frage und es ist möglich, daß er am Ende diese Modifizierung gesetzlich verbietet. Die uns bis jetzt verfügbaren Informationen zeigen, daß amerikanische Luftfahrtunternehmen ihre Pläne zur Schließung der genannten Ausgänge suspendiert haben. Die einzigen Luftfahrtunternehmen, die bis jetzt diese Ausgänge geschlossen haben, sind British Airways, Thai International und KLM. Die Air France wurde durch eine Streikdrohung gezwungen, ihre diesbezüglichen Pläne rückgängig zu machen. Die ITF steht in dieser Angelegenheit in laufendem Kontakt mit ihren Mitgliedsgewerkschaften und hat das Problem auch im Verkehrsausschuß des Europäischen Parlamentes zur Diskussion gestellt. Ferner steht das Thema Lufttüchtigkeit auf der Tagesordnung der im Herbst d.J. stattfindenden Vollkonferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt.

SKANDINAVIEN: SAS STELLT FLÜGE NACH SÜDAFRIKA EIN

Die schwedische, dänische und norwegische Regierung (gemeinsame Inhaber des skandinavischen Luftfahrtunternehmen SAS) haben angekündigt, daß sie ihre wöchentlichen Flüge nach Johannesburg als Teil ihrer Sanktionskampagne gegen das Apartheidregime einstellen werden. Dieser Beschluß soll in sechs Monaten, nach Ablauf des gegenwärtigen Abkommens, in Kraft treten.

GROSSBRITANNIEN: 40 NEUE FLUGINGENIEURS-ARBEITSPLÄTZE

Die britische Gewerkschaft der Offiziere in der Schiffahrt und Zivilluftfahrt, NUMAST (früher MNAOA genannt) hat mit British Airways eine Vereinbarung getroffen, die während der nächsten zwei Jahre bis zu 40 neue Arbeitsplätze für Flugingenieure schaffen könnte. Die Britische Pilotengewerkschaft (BALPA) ist an der genannten Vereinbarung beteiligt. Die Vereinbarung sieht vor, daß die den dritten Sitz im Flugdeck einnehmenden Piloten auf allen Flugzeugen der British Airways am Ende durch Flugingenieure ersetzt werden sollen.

SEELEUTE

ITF-REGIONALAUSSCHUSS BEANTRAGT BEMANNUNGSQUOTEN

Der ITF-Regionalausschuß für Asiatische Seeleute hat auf seiner vom 8. bis 10. Mai in Solo (Indonesien) abgehaltenen Sitzung beschlossen, den Fair-Practices-Ausschuß der ITF zu bitten, die Möglichkeit der Festlegung eines weltweiten Quotensystems für die Bemannung von Schattenflaggenschiffen mit Seeleuten verschiedener Nationalitäten zu erörtern. Der Regionalausschuß betonte, daß die Reeder in zunehmendem Maße Seeleute eines Landes gegen die eines anderen Landes ausspielen, um die Löhne zu drücken, und außerdem mehr und mehr unausgebildete "Reisepaß-Besitzer" anheuern, wodurch das Befähigungs- und Ausbildungsniveau in der Schiffahrt untergraben wird. Als ersten Schritt beschloß der Ausschuß, eine besondere Arbeitsgruppe zu bilden, die sich in Zusammenarbeit mit der uns angeschlossenen Panhellenischen Seeleuteföderation mit der Anheuerung asiatischer Seeleute auf den im Besitz griechischer Reeder befindlichen Schattenflaggenschiffen befassen soll. Gleichzeitig verwiesen die Mitglieder des Ausschusses auf die Bedeutung der Ausbildungsnormen und Befähigungen, da der technische Wandel heutzutage zwar weniger aber besser ausgebildete Seeleute erfordert. In einer vom Ausschuß angenommenen Entschließung wird die Anheuerung von "Reisepaß-Besitzern" und von ausländischen Seeleuten, die ihre Seeleutedokumente in Ländern mit offenen Schiffsregistern erlangt haben, verurteilt und die ITF gebeten, alle mit solchen Seeleuten bemannten Schattenflaggenschiffe als nicht-normengemäß im Sinne der einschlägigen ITF-Politik zu betrachten und sie daher in allen internationalen Häfen zu boykottieren. Ferner gab der Ausschuß seiner ernsten Besorgnis über die Auswirkungen der Feindseligkeiten im Persischen Golf auf die Sicherheit der Seeleute Ausdruck und erörterte Mittel und Wege, um die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe in der Asiatisch/Pazifischen Region wirksamer zu machen. An der Sitzung nahmen Vertreter von Seeleutegewerkschaften aus 13 Ländern teil. Den Vorsitz führte K. Mols Sørensen (Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion). Das ITF-Sekretariat war durch Ake Selander, Brian Laughton und M.S. Hoda vertreten.

DEUTSCHLAND: ÖTV PROTESTIERT GEGEN GEPLANTEN FORTFALL DES NACHTAUSGUCKS

Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV hat gegen die von der Bundesregierung im Rahmen eines Versuchsprogrammes geplante Abschaffung des Ausgucks in der Nacht auf Seeschiffen einen scharfen Protest eingelegt. Das für Seeschiffahrt zuständige ÖTV-Hauptvorstandsmitglied Eike Eulen hat die diesbezüglichen Pläne als einen Verstoß gegen die Schiffssicherheit und das Internationale Recht bezeichnet. In einem Schreiben an Bundesjustizminister Engelhard erklärte Eulen, daß die BRD als einziges Land der Welt beabsichtige, den Nachtausguck wegfallen zu lassen, und forderte den Minister nachdrücklich auf, im Einvernehmen mit dem Verkehrsminister auf diesen Plan zu verzichten.

Zu den Pflichten des Nachtausgucks gehört insbesondere die Ausschau nach Schiffen in Seenot, Schiffbrüchigen, Notsignalen, Rettungsinseln, Wracks und Wrackteilen. Eulen wies insbesondere darauf hin, daß es gegenwärtig kein technisches Gerät gibt, daß den Menschen als Ausguck ersetzen kann. Es gelangen jedoch immer größere Schiffe zum Einsatz, deren Ladungen immer umweltgefährlicher werden. Somit stehen bei jedem Schiffsunfall die Leben vieler Seeleute und Millionen an Sachwerten auf dem Spiel.

Kollege Eulen hat angekündigt, daß die ÖTV in dieser Angelegenheit die ITF - und über diese die Internationale Organisation für Seeschiffahrt (IMO) - einzuschalten beabsichtigt.

HAFENARBEITER

SPANIEN: HAFENARBEITER PROTESTIEREN GEGEN REGIERUNGSPLÄNE ZUR PRIVATISIERUNG DER HÄFEN

Während der letzten Monate haben die spanischen Hafenarbeiter eine Reihe von Proteststreiks gegen die von der Regierung geplante Privatisierung der Häfen des Landes durchgeführt. Diese Streikaktionen verursachten betriebliche Störungen in allen wichtigen Häfen Spaniens sowie in den Kanarischen Inseln. Die der ITF angeschlossenen spanischen Transportarbeiterföderationen UGT und ELA-STV waren an diesen Protestaktionen aktiv beteiligt.

ALLGEMEINES

IBFG-BERICHT ÜBER GEWERKSCHAFTSRECHTE

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) hat im Mai seinen zweiten jährlichen Bericht über Verletzungen der Gewerkschaftsrechte veröffentlicht. Zur diesbezüglichen gegenwärtigen Situation in den verschiedenen Regionen der Welt stellt dieser Bericht folgendes fest:

In Afrika werden die Gewerkschaftsrechte in vielen Ländern weiterhin stark eingeschränkt, obwohl in Ghana und Marokko Verbesserungen zu verzeichnen sind und es in diesen beiden Ländern nunmehr wieder echte unabhängige Gewerkschaften gibt. Die Situation in Südafrika ist noch immer sehr schlimm und die unterdrückerischen Maßnahmen des Apartheid-Regimes richten sich in zunehmendem Maße gegen Gewerkschafter. Während der letzten 12 Monate wurden mehrere Funktionäre ermordet und eine große Anzahl aktiver Gewerkschafter festgenommen, wovon sich laut dem Bericht mindestens 21 noch immer in Haft befinden. Mit Bezug auf Tunesien stellt er fest, daß die Regierungen Maßnahmen getroffen haben, um gewerkschaftliche Versammlungen in Betrieben und Unternehmen zu verbieten und die Entlassung von Arbeitnehmern zu ermöglichen, die sich an Streikaktionen beteiligen. In Zimbabwe räumt die neue Arbeitsgesetzgebung der Regierung einen größeren Einfluß auf die Regelung der Beschäftigungsbedingungen ein.

Lateinamerika - In Kuba sind Versuche zur Bildung unabhängiger Gewerkschaften energisch unterdrückt worden. In Brasilien dauerten Verletzungen der Gewerkschaftsrechte - einschließlich der Ermordung von Gewerkschaftern durch Totschläger im Auftrage der Arbeitgeber - während des gesamten Jahres 1984 an, aber mit der Wiederherstellung der Demokratie im Januar 1985 hat sich die Situation wesentlich verbessert. In Chile dagegen ist aufgrund des Erlasses einer Notstandsverordnung im November 1984 eine weitere Verschlechterung eingetreten und viele führende Gewerkschafter sind verhaftet worden. Ernste Einschränkungen der Gewerkschaftsrechte sind ferner in der Dominikanischen Republik sowie in Ekuador, El Salvador, Guatemala, Nikaragua und Paraguay zu verzeichnen. In Uruguay wurde im November 1984 eine Zivilregierung gewählt, wonach alle in Haft befindlichen Gewerkschafter freigelassen und der vorher verbotene Gewerkschaftsbund CNT legalisiert wurde.

Asien - In den kommunistischen und bestimmten arabischen Ländern gibt es weiterhin nur gesetzlich aufgezwungene Einheitsgewerkschaften. Die Regierungen von Bangladesch und Pakistan haben ihre Maßnahmen zur Einschränkung der gewerkschaftlichen Tätigkeit weiter verschärft und in vielen anderen Ländern übt der Staat einen starken Einfluß auf die Gewerkschaften und Kollektivverhandlungen aus. Im November 1984 wurde in Iran ein Stahlarbeiterstreik in Isfahan brutal zerschlagen und das iranische Regime duldet keinerlei gewerkschaftliche Aktivitäten. 23 der insgesamt 67 Provinzen der Türkei stehen noch immer unter Kriegsrecht, und die türkischen Gewerkschaften arbeiten unter äußerst schwierigen Bedingungen. In den Philippinen befinden sich mehrere Gewerkschafter weiterhin in Haft.

Was die Situation in den europäischen Ostblockstaaten betrifft, so konzentriert sich der IBFG-Bericht auf die Behandlung der SMOT-Gruppe in der UdSSR und die andauernde Unterdrückung der polnischen Gewerkschaftsorganisation SOLIDARNOSC. Insbesondere wird darauf verwiesen, daß der im Juni 1984 veröffentlichte Bericht einer IAO-Untersuchungskommission infolge zahlreicher Verletzungen der IAO-Übereinkommen Nr. 87 und 98 scharfe Kritik an der polnischen Regierung geübt hat, und daß trotz der später verlautbarten Amnestie Gewerkschafter noch immer in Haft gehalten werden. Als Beispiele für die Einschränkung der Gewerkschaftsrechte in Westeuropa werden Tarifeinschränkungen in Belgien, die Aufhebung der Bindung der Löhne an die Lebenshaltungskostenziffer in Dänemark und die Entziehung der Gewerkschaftsrechte des GCHQ-Personals in Großbritannien angeführt.

Ein besonderes Kapitel des IBFG-Berichtes bezieht sich auf die Gewerkschaftsrechte im öffentlichen Sektor, die von den Regierungen zunehmend angefochten werden, selbst wenn diese Regierungen anderen Arbeitnehmerkategorien solche Rechte einräumen. Der Bericht enthält eine lange Liste von Ländern, in denen das Vereinigungsrecht, das

Kollektivverhandlungsrecht und das Streikrecht den im öffentlichen Dienst beschäftigten Arbeitnehmern ganz oder teilweise vorenthalten werden. Ferner wird festgestellt, daß die gesetzlich verankerten Rechte in vielen Ländern ohnehin unzureichend sind und sich die Regierungen dieser Länder darüber hinaus bemühen, selbst diese unzulänglichen Rechte abzubauen. In diesem Zusammenhange betont der Bericht, daß die internationale freie Gewerkschaftsbewegung ihren Kampf für die volle Anerkennung und Ausübung gewerkschaftlicher Rechte im öffentlichen Sektor fortsetzen wird.

Ferner enthält der Bericht erstmalig ein Kapitel über "Antigewerkschaftliche Diskriminierung und Aufreibungsversuche gegen Gewerkschaften". In Weiterverfolgung des Antrages der IBS-Generalkonferenz, daß der IBFG dieses Problem untersuchen möge, analysiert der Bericht die mehr und mehr um sich greifenden Taktiken der Arbeitnehmer mit dem Ziele einer Schwächung oder Zerstörung der gewerkschaftlichen Organisierung. Zu diesen Taktiken zählen: Versetzung, Suspendierung und allgemeine Belästigung gewerkschaftlicher Aktivisten; Schließung und Verlagerung von Produktionstätten; bewußte Verzögerung von Verhandlungen und Rechtsverfahren; Einmischung in die internen Angelegenheiten der Gewerkschaft; die Bildung "gelber" Gewerkschaften usw. Im Lichte der von den Internationalen Berufssekretariaten gesammelten Informationen stellt der Bericht fest, daß sich das Klima, in dem sich die freien Gewerkschaften betätigen, allgemein verschlechtert hat. "Gute Gesetze und eine konstruktive Haltung seitens der Arbeitgeber können zur Vermeidung antgewerkschaftlicher Aktivitäten beitragen" - so der IBFG-Bericht - "aber am Ende ist die gewerkschaftliche Stärke am Arbeitsplatz das einzige wirksame Abschreckungsmittel gegen derartige Aufreibungsversuche".

Exemplare des IBFG-Berichtes sind direkt vom IBFG, Rue Montagne-aux-Herbes-Potagères 37, 1000 Brüssel, erhältlich. Im Frühjahr 1986 findet in Washington eine gemeinsame IBFG/ISB-Konferenz über antigewerkschaftliche Politik und Praktiken statt.

IBFG-VORSTAND FORDERT STÄRKERE MASSNAHMEN GEGEN APARTHEID

Eine am 11. April in Washington abgehaltene Sitzung des IBFG-Vorstandes hat eine neue, sehr wichtige Erklärung zur Apartheidsfrage abgegeben. Ziel dieser Erklärung ist es, noch größeren Druck auf das südafrikanische Regime auszuüben und die schwarzen Gewerkschaften des Landes zu unterstützen. In der Erklärung werden die Regierungen aufgefordert: den Verkauf von Waffen an Südafrika noch strikter einzuschränken; keine Investitionsgarantien und Exportkredite mehr bereitzustellen; neue transnationale Investitionen zu verhindern; alle Verträge zu kündigen, deren Ziel es ist, die Kernenergie- und Petroleumindustrie in Südafrika zu fördern; die transnationalen Investitionen in den sogenannten schwarzen "Heimstätten" zu beenden; den Verkauf von Krügerrand-Münzen und die Einfuhr südafrikanischer Kohle zu verbieten; und einen obligatorischen Plan zur Zurückziehung von Anlagekapital von Unternehmen durchzuführen, die international anerkannte Sozialnormen verletzt haben. Mit Bezug auf die Rohölversorgung Südafrikas unterstützte der Vorstand den Aufruf des ITF-Generalsekretärs Harold Lewis zur Ergreifung von Maßnahmen seitens der betreffenden Flaggenländer gegen Reeder, deren Schiffe Rohöl nach Südafrika transportieren sowie gegen Unternehmen, die an der Umgehung des UNO-Rohölboykotts gegen Südafrika beteiligt sind. Ferner nahm Generalsekretär Harold Lewis am 4. Juni in Genf an einer Sitzung des IBFG-Koordinierungsausschusses über Südafrika teil, auf der die Durchführung der vom IBFG an Gewerkschaften gerichteten Empfehlungen zur Diskussion standen. Es handelt sich dabei um folgende Empfehlungen:

(1) Einleitung gezielter Kampagnen gegen bestimmte Unternehmen in Unterstützung der unabhängigen schwarzen Gewerkschaftsbewegung; (2) Durchführung einer Informationskampagne, um Weiße von der Auswanderung nach Südafrika abzuhalten; (3) Druck auf Regierungen zwecks Anwendung wirksamer Sanktionen; (4) Durchführung einer einer Kampagne zur Beendigung der politischen Zusammenarbeit mit der südafrikanischen Regierung; und (5) Fortsetzung der Kampagne für die Freilassung aller in Südafrika in Haft befindlichen Gewerkschafter.

Am 14. Mai entsandte Harold Lewis aufgrund der Tötung des schwarzen Gewerkschafters Andries Raditsela ein Protesttelegramm an den südafrikanischen Staatspräsidenten und erklärte gleichzeitig, daß die ITF den Kampf der südafrikanischen Gewerkschaften um eine echte Demokratie für alle Bürger des Landes weiter unterstützen werde.

IBFG-FRAUENKONFERENZ: UNABHÄNGIGKEIT DER FRAU BLEIBT GEMEINSAMES ZIEL

Trotz der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Unterschiede zwischen den verschiedenen Regionen der Welt ist das Ziel der Herbeiführung einer echten politischen, wirtschaftlichen und sozialen Gleichstellung der Frauen weiterhin allgemeingültig. Dies war eine der wichtigsten Feststellungen der 4. Welt-Frauenkonferenz des IBFG, die vom 23. bis 26. April 1985 - also im letzten Jahr des von den Vereinten Nationen verlautbarten Jahrzehnts der Frau - in Madrid stattfand. An der Konferenz nahmen 355 Delegierte von 107 Gewerkschaften aus 83 Ländern teil. Im Juli dieses Jahres sollen auf einer UNO-Konferenz in Nairobi die während des genannten Jahrzehnts der Frau erzielten Fortschritte geprüft werden.

Auf der IBFG-Konferenz in Madrid wurde insbesondere auf die Schwierigkeiten und Hindernisse verwiesen, die einer wahren Gleichberechtigung der Männer und Frauen weiterhin im Wege stehen. Obwohl in zahlreichen Ländern Gesetze verabschiedet worden sind, um eine solche Gleichberechtigung zu fördern, dauern die traditionellen gesellschaftlichen und kulturellen Auffassungen über Frauenarbeit und die gesellschaftliche Rolle der Frau an. Ferner sind die Frauen oft auch bildungsmäßig benachteiligt, was sich bedingterweise auf die ihnen zugänglichen Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten auswirkt.

Die IBFG-Konferenz diskutierte die sich mit der Frauenarbeit in Industrieländern und dem Thema "Frauen und Entwicklung" befassenden Kapitel der IBFG-Wirtschaftsstudie 1985. Diese Diskussion führte zur Annahme von Erklärungen über: Frauen und Arbeit; Friede und internationale Zusammenarbeit; und schwarze Frauenarbeiterinnen unter dem Apartheidsregime.

Zum Thema Beschäftigung wurde mit Bedauern festgestellt, daß bestimmte Regierungen dazu neigen, die Frauen vom Arbeitsmarkt zu vertreiben, um auf diese Weise der nationalen Wirtschaftskrise abzuhelfen und die Arbeitslosenziffer künstlich zu reduzieren. Ferner wurde die Schlüsselstellung und Bedeutung der arbeitenden Frau in der Landwirtschaft von Entwicklungsländern besonders hervorgehoben und auch darauf verwiesen, daß in den sogenannten Export Processing Zones (EPZ) - das sind Länder mit sehr niedrigen Löhnen und stark eingeschränkten Gewerkschaftsrechten - eine große Anzahl von Frauen bei transnationalen Unternehmen beschäftigt wird.

Zum Thema Frieden wurde beantragt, daß diese Frage einen integralen Bestandteil der gewerkschaftlichen Schulungsarbeit bilden sollte.

In der Erklärung zur Apartheidsfrage wird darauf verwiesen, daß Frauen in Südafrika besonders benachteiligt sind, weil 70 Prozent aller weiblichen Arbeitnehmer nicht unter die staatliche Arbeitsgesetzgebung fallen. Dennoch stehen diese Frauen im Vordergrund des Kampfes für eine unabhängige schwarze Gewerkschaftsbewegung.

Die ITF war auf der Konferenz durch die Verwaltungssekretärin Eva Leigh vertreten. Sie vertritt die Föderation außerdem im Frauenausschuß des IBFG, der für die genannte Konferenz drei Unterlagen erarbeitete: eine IBFG-Charta für arbeitende Frauen; ein Aktionsprogramm über Frauen und Gewerkschaften; und eine Erklärung über Frauen und Neue Technologie. Alle drei Dokumente wurden von der Konferenz gutgeheißen.

TARIFVERHANDLUNGSERGEBNISSE

Australien: Seeleute - 2,6% mehr ab 6. April; Deutschland: Seeleute - 3,5% mehr ab 1. Mai; Frankreich: Schiffsoffiziere und Mannschaftsdienstgrade - 2% mehr ab 1. April, 2,5% ab 1. Oktober und eine einmalige Pauschalzahlung in Höhe von 750 Franken für Offiziere und 600 Franken für Mannschaftsdienstgrade; Griechenland: Seeleute auf Hochseeschiffen über 4.500 Tonnen - Grundheuern und Zulagen rückwirkend ab 1. Januar um 17% erhöht; Norwegen: Offiziere und Mannschaftsdienstgrade auf beweglichen Offshore-Bohreinheiten und Zubringerschiffen - 5,7% ab 1. April; Österreich: Straßengütertransportfahrer - 4,2% ab 1. April; Schweden: Hafenarbeiter - Skr 2,28 pro Stunde mehr ab 1. Mai; Taxichauffeure - Skr 64 pro Woche mehr ab 15. Mai (erster landesweiter Tarifvertrag für diese Berufgruppe).

GEWERKSCHAFTEN

DÄNEMARK: ZUSAMMENSCHLUSS VON EISENBAHNERGEWERKSCHAFTEN

Die Dänische Eisenbahnergewerkschaft (Dansk Jernbaneforbund) und die Dänische Lokführervereinigung (Dansk Lokomotivmands Forening) werden sich Anfang nächsten Jahres zu einer nationalen Gesamtgewerkschaft der Eisenbahner zusammenschließen. Dieser Schritt wurde auf außerordentlichen Kongressen beider Organisationen beschlossen. Voriges Jahr schlossen sich bereits mehrere Gewerkschaften der Privateisenbahner diesen beiden Gewerkschaften an.

Die neue Gesamtgewerkschaft wird sich Dansk Jernbaneforbund nennen.

KURZNACHRICHTEN

Die Regierung von Brunei hat beim Sekretär der Vereinten Nationen seine Beitrittsurkunde zur IMO hinterlegt. Damit erhöht sich die Zahl der IMO-Mitgliedsstaaten auf 127 Vollmitglieder und ein assoziiertes Mitglied.

Zwei ITF-Gewerkschaften feiern diesen Monat Jubiläen. Die Norwegische Gewerkschaft der Steuerleute ist 75 Jahre alt und die Finnische Gewerkschaft des technischen Personals, die auch Arbeitnehmer im Straßentransport und in der Zivilluftfahrt organisiert, begeht ihr 60. Jubiläum. Wir gratulieren und wünschen ihnen recht viel Erfolg in der Zukunft.

TODESFÄLLE

William G. Lindner, seit 1979 Internationaler Präsident der amerikanischen Transportarbeitergewerkschaft TWU, ist am 1. Mai im Dienst gestorben. Er war 65 Jahre alt und fast 40 Jahre lang bei der TWU tätig. Auf Ebene der ITF war er Mitglied des Generalrates und spielte viele Jahre lang eine aktive Rolle in der ITF-Sektion Zivilluftfahrt. ITF-Generalsekretär Harold Lewis hat in einem Beileidstelegramm an die Gewerkschaft seiner Bestürzung und Trauer über den unerwarteten Tod dieses in der ITF sehr beliebten und angesehenen Kollegen Ausdruck gegeben.

Captain E.F. Lionnet, ehemaliger Zentralsekretär der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt, ist im Alter von 72 Jahren gestorben.

PERSONALIEN

John Evans ist zum nächsten Generalsekretär des Gewerkschaftlichen Beratungsausschusses (TUAC) der OECD gewählt worden. Gegenwärtig ist Kollege Evans in der Forschungsabteilung des Europäischen Gewerkschaftsinstitutes beschäftigt. Er wird sein Amt im Herbst d.J. antreten, wenn der jetzige Generalsekretär, Kollege Kari Tapiola, seine frühere Beschäftigung beim finnischen Gewerkschaftsbund SAK wiederaufnimmt.

Tony McGregor ist zum Stellvertretenden Zentralsekretär der britischen Seeleutegewerkschaft NUS ernannt worden.

Eric Nevin ist der erste Generalsekretär der neugebildeten Britischen Gewerkschaft der Schiffs- und Luftfahrtoffiziere (NUMAST). Bisher stand Nevin an der Spitze der britischen Offiziersgewerkschaft MNAOA - eine der drei Organisationen, die sich zur oben genannten neugebildeten Gewerkschaft zusammengeschlossen haben.

Gerhard Pohl, Vizevorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), ist vorigen Monat nach einer fast 35jährigen hauptamtlichen gewerkschaftlichen Laufbahn in den Ruhestand getreten. Kollege Pohl war Mitglied des

Ausschusses der ITF-Sektion Straßentransport und ferner aktiv an den Vorbereitungen für den Einsatz des ITF-Europawerbezuges beteiligt - eines der erfolgreichsten Projekte der ITF-Sektion Eisenbahn während der letzten Jahre.

Umraomal Purohit, Vorsitzender der Allindischen Eisenbahnerföderation, ist vor kurzem zum Generalsekretär eines der ältesten indischen Gewerkschaftsbünde - Hind Mazdoor Sabha - gewählt worden.

René Valladon ist der neugewählte Generalsekretär der Französischen Föderation der Hafenarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter (FO). Sein Vorgänger war der Kollege Yves Lequoy, der sich nicht zur Wiederwahl stellte. Kollege Lequoy vertritt Frankreich im ITF-Vorstand und hat die Leitung der Internationalen Abteilung seiner Gewerkschaft übernommen.

Kevin Murphy, seit 1968 Generalsekretär der Britischen Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere (REOU), ist vorigen Monat infolge des Beitritts seiner Organisation zu einer neugebildeten Offiziersgewerkschaft (sh. oben) in den Ruhestand getreten. Er war viele Jahre lang ein aktiver Mitarbeiter in der ITF-Seeleutesektion und hat die ITF während der letzten Jahre regelmäßig auf Sitzungen des IMO-Unterausschusses für Funkverbindungen vertreten. Er wird die Interessen der ITF-Funkoffiziersgewerkschaften zumindest bis Oktober d.J. weiterhin auf internationaler Ebene vertreten. Er ist außerdem Mitglied des Ausschusses der Seeleutesektion und hat wertvolle Beiträge zur Arbeit des Ausbildungs- und Bemannungsausschusses dieser Sektion gemacht.

Der Stellvertretende Generalsekretär der REOU, Kollege Jack Bromley, tritt ebenfalls in den Ruhestand. Er ist Mitglied des für Offshore-Schiffseinheiten zuständigen Ausschusses der ITF-Seeleutesektion.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Konferenz der Sektion Eisenbahn	-- Nürnberg, 17.-19. September 1985
Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt	-- Stockholm, 1.-3. Oktober 1985
Funkoffizierssitzung	-- London, 12. Oktober 1985
ITF-Vorstand	-- London, 15.-16. Oktober 1985
Konferenz der Sektion Straßentransport	-- Rom, 6.-8. November 1985

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

ERKLÄRUNG DER EUROPÄISCHEN EISENBAHNERGEWERKSCHAFTEN AN DIE EG

Die europäischen Eisenbahnergewerkschaften vertreten (1.400.000) Eisenbahner der Mitglieds- und Nicht-Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft.

Die europäischen Eisenbahner sind der Ansicht, daß der öffentliche Verkehr eine grundlegende Voraussetzung des sozialen und wirtschaftlichen Fortschritts ist und daß die Menschen Europas ein Recht auf Mobilität und auf Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu einem erschwinglichen Preis haben. Das europäische Eisenbahnnetz bietet ein einzigartiges Transportsystem in bezug auf Sicherheit, Sauberkeit, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit und ist in der Lage, wesentlich mehr Personen und Frachtgut zu befördern als dies heute der Fall ist.

Die europäischen Eisenbahner sind der Ansicht, daß die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft für die Eisenbahnen als wichtige Träger von Fahrgästen und Fracht im nationalen und internationalen Verkehr schädlich ist.

Aus diesem Grunde fordern die europäischen Eisenbahner die Europäische Gemeinschaft auf, ihre Verkehrspolitik zu revidieren, um sicherzustellen:

1. daß die Eisenbahnen weiterhin in der Lage sind, ihre Verpflichtungen als öffentlicher Dienst zu erfüllen und für ihre diesbezüglichen Dienstleistungen voll entschädigt werden;

2. daß den Einwohnern der ländlichen Gebiete weiterhin Eisenbahndienste zur Verfügung stehen;

3. daß künftige Investitionen für die Entwicklung des im öffentlichen Besitz stehenden Eisenbahnnetzes gewährleistet sind;

4. daß den Erfordernissen der Sicherheit, des Umweltschutzes und des Energiesparens bei der Festlegung der Verkehrspolitik gebührende Bedeutung beigemessen wird;

5. daß die Notwendigkeit der Beschäftigungsstabilität anerkannt wird und Projekte, die Beschäftigungsmöglichkeiten schaffen, zur Entwicklung auserwählt werden;

6. daß parallel zu Maßnahmen zur Herbeiführung einer Gemeinsamen Verkehrspolitik Maßnahmen ergriffen werden, um eine Harmonisierung der Arbeits- und Sozialbedingungen der Arbeitnehmer im Transportsektor herbeizuführen;

7. daß Entwicklungen auf dem Gebiet der Eisenbahntechnologie genutzt werden, um sowohl die Servicequalität für Bahnbenutzer und die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals zu verbessern - und nicht als Vorwand für eine Reduzierung der Beschäftigungsmöglichkeiten;

8. daß im Transportsektor keine zusätzliche Überkapazität durch die Konstruktion oder Förderung paralleler Infrastrukturen verursacht wird;

9. daß ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen den Interessen der Verkehrsträger, deren Personal und den Speditionsfirmen/Benutzern besteht;

../

10. daß die Eisenbahnen nicht dem unfairen Wettbewerb von Verkehrsträgern ausgesetzt sind

    (a) die im großen und ganzen keinen festen Ordnungsvorschriften unterstehen,

        und/oder

    (b) falls solche Ordnungsvorschriften bestehen, deren Erfüllung nur minimal und sporadisch kontrolliert wird,

        und/oder

    (c) deren Arbeitnehmer unter schlechten Sozial- und Arbeitsbedingungen leiden;

11. daß die Interessen der Eisenbahnnetze der Nicht-EG-Staaten geschützt werden;

12. daß Maßnahmen ergriffen werden, um den internationalen Eisenbahnverkehr durch den Ausbau der Nord/Süd-Verbindungen und die Abschaffung von Verzögerungen und Stockungen an Grenzübergängen zu erleichtern;

13. daß die Konstruktion eines Tunnels unter dem Ärmelkanal aktiv gefördert wird;

14. daß Maßnahmen ergriffen werden, um kombinierte Transporte zu fördern und auszubauen.

Die europäischen Eisenbahner bestehen darauf, daß eine den Eisenbahnsektor zersplitternde und liberalisierende Politik vermieden werden muß und daß Maßnahmen gefördert werden, deren Ziel in einer Koordinierung der Verkehrsträger besteht. Europa benötigt ein koordiniertes Transportsystem für seine wirtschaftliche Entwicklung und seinen Wohlstand. Dieses Transportsystem sollte auf die Bedürfnisse der gesamten Öffentlichkeit ausgerichtet sein. Der Sektor Transport und Verkehr ist als ein Ganzes zu betrachten, wobei die einzelnen Verkehrsträger einander ergänzen sollten, anstatt einen verschwenderischen Konkurrenzkampf zu führen.

April 1985