



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)

++++++  
+ Die verspätete Veröffentlichung dieser Nummer der ITF-Nachrichten +  
+ ergibt sich aus dem Streik der britischen Postarbeiter. +  
++++++

Nr. 1

Januar 1971

INHALT

Seite

## Transport und Verkehr

ITF-Funkoffiziere setzen Modifizierung der Funkvorschriften  
des Abkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens  
zur See (1960) durch 2  
USA: Regierungsbeihilfe für United Seamen's Service 2

## Gewerkschaften

Grossbritannien: Neue Schiffsoffiziere müssen zuständiger  
Gewerkschaft beitreten 3  
Lohnstreit der Boeing 747-Piloten mit BOAC beigelegt 3  
Niederlande: Einstündige Arbeitsniederlegung 3

## Aus der Welt der Arbeit

Australien: Streik des Qantas-Bodenpersonals 4  
Frankreich: Neuer Kollektivvertrag für Eisenbahner 4  
Italien: Seeleute ergreifen Streikmassnahmen 4  
Kanada: Bessere Hinterbliebenen-Fürsorge für Seeleute 4  
Malta: Streik der Hafenarbeiter von Valletta 5  
Norwegen: Besatzungen von Ueberseeschiffen nehmen  
revidiertes Lohnangebot an 5  
Höhere Heuern für norwegische Steuerleute 5  
USA: Luftfahrts-Büropersonal nimmt Arbeit wieder auf 6  
USA: Oberster Gerichtshof entscheidet zugunsten der  
IAM-Mechaniker 6  
Neuer Tarifvertrag für amerikanisches Bahnhofspersonal 6

PERSONALIEN 7

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN 7

## Anhang

Bericht (in Englisch) der 8. Sitzung des IMCO-Unterausschusses  
für Funkverbindungen

TRANSPORT UND VERKEHR

INTERNATIONALES

ITF-Funkoffiziere setzen Modifizierung der Funkvorschriften des Abkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (1960) durch

Auf der 8. Sitzung des IMCO-Unterausschusses für Funkverbindungen wurde nach einer ausgiebigen Diskussion beschlossen, dem Schiff-fahrtsicherheitsausschuss zu empfehlen, die Bestimmungen Nr. 6 und 16 des Kapitels IV des Abkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See zu revidieren. Ein englischer Bericht über die Sitzung befindet sich, zusammen mit dem Text der von Vertretern angeschlossener Funkoffiziersverbände beantragten Aenderungen, im Anhang zu dieser Nummer der ITF-Nachrichten.

USA

Regierungsbeihilfe für United Seamen's Service

Die amerikanische Regierung hat den seit 28 Jahren bestehenden Seeleute-Betreuungsdienst United Seamen's Service als Hilfsorganisation anerkannt und Präsident Nixon bevollmächtigt, diese Organisation auf dem Gebiete der Betreuung amerikanischer Seeleute in ausländischen Häfen zu unterstützen. Insbesondere wurde der Präsident bevollmächtigt, die zuständigen Regierungsinstanzen zu beauftragen:

- amerikanischen Seeleute in ausländischen Häfen Transportmittel zum und vom Hafen bereitzustellen;
- Verpflegung und Unterkünfte auf Kosten des United Seamen's Service bereitzustellen;
- Büro-, Unterhaltungs- und Lagerräume sowie Verbindungsmittel bereitzustellen;
- in ausländischen Häfen die Möglichkeit zu bieten, die Heuern in die Währung des Landes umzuwechseln.

Der United Seamen's Service hat zurzeit 14 Zweigstellen, durch die er Seeleute in insgesamt 34 Häfen aller Welt betreut.

GEWERKSCHAFTEN

GROSSBRITANNIEN

Neue Schiffsoffiziere müssen zuständiger Gewerkschaft beitreten

Mit Wirkung vom 31. März 1971 werden alle neuen Offiziere der britischen Handelsmarine verpflichtet sein, der zuständigen Gewerkschaft beizutreten. Als zuständig wurden erklärt: die der ITF angeschlossene Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt, der der ITF angeschlossene Funkoffiziersverband und die Mercantile Marine Service Association. Seeleute, die sich nicht auf gewerkschaftlicher Ebene zu betätigen wünschen, brauchen dies nicht zu tun, solange sie ihre Gewerkschaftsbeiträge zahlen und Mannschaftsdienstgrade, die keiner Gewerkschaft beizutreten wünschen, können einen ihrem Gewerkschaftsbeitrag entsprechenden Betrag an eine Wohltätigkeitsorganisation zahlen.

Lohnstreit der Boeing 747-Piloten mit BOAC beigelegt

Nach mehr als einjährigen Verhandlungen hat sich die britische Pilotengewerkschaft BALPA mit der Luftfahrtsgesellschaft BOAC über die Gehälter und Arbeitsbedingungen der auf Flugzeugen des Typs Boeing 747 beschäftigten Piloten geeinigt. Alle Flugkapitäne werden Anspruch auf das Höchstgehalt von £ 9.000 pro Jahr haben. Das gesamte Höchstgehalt wird bei Erreichen des Rücktrittsalters als Rentenberechnungslage dienen. Ferner hat sich die BOAC be-reiterklärt, während einer Versuchsperiode drei Piloten im Flug-deck zu beschäftigen. Die während des Lohnstreits unterbrochene Ausbildung der B 747-Piloten wird nunmehr wieder aufgenommen werden, um diesen Flugzeugtyp so bald wie möglich in Betrieb zu stellen. Das auf den neuen Riesenjets vorgesehene Kabinen-personal hat sich jedoch geweigert, auf dem Flugzeug zu arbeiten, solange keine Einigung über noch ausstehende Lohnforderungen und verschiedene andere Beschwerden erzielt werden kann. Die Ver-handlungen über diese Forderungen sollen demnächst wieder auf-genommen werden.

NIEDERLANDE

Einstündige Arbeitsniederlegung

Am 15. Dezember legten die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter der Niederlande als Protest gegen die anti-Inflationsmassnahmen der Regierung für eine Stunde die Arbeit nieder.

AUS DER WEIT DER ARBEIT

AUSTRALIEN

Streik des Qantas-Bodenpersonals

Das bei der australischen Fluggesellschaft QANTAS beschäftigte Bodenpersonal hat einen 3-wöchigen Proteststreik durchgeführt, weil ein Vertrauensmann, der angeblich einen Lehrling eingeschüchtert hatte, entlassen worden war. Am Ende des Streiks wurde beschlossen, die Streitfrage einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

FRANKREICH

Neuer Kollektivvertrag für französische Eisenbahner

Die Gewerkschaften der Eisenbahner, darunter die der ITF angeschlossene Eisenbahner-Föderation (FO) und die Vereinigung des Eisenbahnverwaltungspersonals, haben mit der Geschäftsleitung der französischen Staatsbahnen einen neuen Kollektivvertrag abgeschlossen, der eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um 6 % im Laufe des Jahres 1971 vorsieht. Falls die Lebenshaltungskosten um mehr als 4 % ansteigen, soll eine weitere Erhöhung erfolgen, um die 2%ige Erhöhung der Kaufkraft des Verdienstes zu garantieren. Die wöchentliche Arbeitszeit wird ab September 1971 um eine Stunde reduziert. Ferner ist eine Verbesserung der beruflichen Renten vorgesehen.

ITALIEN

Seeleute ergreifen Streikmassnahmen

Anfang Januar dieses Jahres ergriffen die an Land befindlichen Seeleute in mehreren italienischen Häfen Streikmassnahmen, um das Auslaufen ihrer Schiffe zu verhindern. Diese Streiks begannen am 5. Januar und dauerten in einigen Fällen eine Woche. Sie hatten ihren Grund im Abbruch der Verhandlungen über einen neuen Heuervertrag.

KANADA

Bessere Hinterbliebenen-Pfursorge für kanadische Seeleute

Aufgrund einer Revision der einschlägigen Gesetzgebung ist die an Seeleutewitwen zu zahlende Rente von \$ 75 auf \$ 100 pro Monat erhöht worden. Die Zulage für Waisen und hinterbliebene Kinder wurde auf \$ 45 bzw. \$ 35 pro Monat erhöht. Insgesamt 2450 Seeleute, die im Dienste 37 verschiedener Reedereien stehen, fallen unter die neue Gesetzgebung.

## MALTA

### Streik der Hafendarbeiter von Valletta

Die im Hafen von Valletta beschäftigten Mitglieder des der ITF angeschlossenen Arbeiterverbandes von Malta legten Anfang Januar ihre Arbeit nieder, weil die zuständige Regierungsinstanz Hafenvizen-Patente an sechs Personen ausgehändigt hatte, die keine Erfahrung als Hafendarbeiter besaßen. Die Gewerkschaft vertrat den Standpunkt, dass die Regierung dadurch eine Vereinbarung verletzt hatte, die besagte, dass die zuständige Instanz mit der Gewerkschaft über die Ausstellung neuer Patente Rücksprache halten und solche Patente nur an erfahrene Hafendarbeiter aus-händigen sollte. Nachdem die Regierung die sechs erwähnten Patente wieder eingezogen hatte, wurde der Streik eingestellt.

## NORWEGEN

### Besatzungen von Ueberseeschiffen nehmen revidiertes Lohnangebot an

Die der ITF angeschlossene Norwegische Seeleutegewerkschaft hat ein revidiertes Angebot der Reeder auf Erhöhung der Heuern der Besatzungen von Ueberseeschiffen angenommen. Das ursprüngliche Angebot der Reeder war abgelehnt worden, worauf die Streitfrage einer Schiedsinstanz unterbreitet wurde. Das neue Angebot enthält folgende Verbesserungen: Erhöhung der Zwei-Wachen-Zulage für Mannschaftsdienstgrade an Deck und im Maschinenraum um 20 %; Erhöhung der Grundheuer der Alleinstewards und Funkoffiziere um nkr 100; Einführung zweier neuer Tarifklassen für Stewards und Köche; Zahlung einer Zulage für Dienstbereitschaft an Elektriker, Stewards und Funkoffiziere ab 1. März 1971. Die neuen Grundheuern für Vollmatrosen sind wie folgt: auf Fracht- und Fahrgastschiffen bis zu 2.000 Tonnen: nkr 1.833 pro Monat im ersten Dienstjahr; nkr 1.983 pro Monat im zweiten Dienstjahr; nkr 2.108 pro Monat nach drei Dienstjahren usw. bis zu nkr 2.233 nach acht Dienstjahren. Die Ueberstundentarife wurden um 3,2% erhöht. Daraus ergibt sich eine Gesamterhöhung des Verdienstes der Vollmatrosen mit einem Dienstjahr um 28,2%.

### Höhere Heuern für norwegische Steuerleute

Die der ITF angeschlossene Norwegische Gewerkschaft der Steuerleute hat einen neuen Tarifvertrag unterzeichnet, der beachtliche Verbesserungen des Verdienstes für die auf Ueberseeschiffen beschäftigten Steuerleute vorsieht. Der neue Vertrag tritt rückwirkend ab 1. Dezember 1970 in Kraft und enthält folgende Einzelheiten: eine Erhöhung der monatlichen Grundheuer um nkr 100; Erhöhung der Zulage für Dienst auf Zwei-Wachen-Schiffen um 20%; Erhöhung des Verpflegungsgeldes auf nkr 15 pro Tag (während des jährlichen Urlaubs auf nkr 35 pro Tag); Verbesserungen der Zulagen für Arbeit an öffentlichen Feiertagen.

---

nkr 1,00 = DM 0,50

## USA

### Luftfahrts-Büropersonal nimmt Arbeit wieder auf

Der fünf Monate lange Streik des amerikanischen Büropersonals der Northwest Airlines ist zu Ende. Nachdem sich die zuständige Gewerkschaft (BRAC) mit der Gesellschaft auf die Einzelheiten eines neuen Vertrages geeinigt hatte, stimmten die im Streik befindlichen Mitglieder mit grosser Mehrheit für eine Wiederaufnahme der Arbeit. Der neue Vertrag sieht eine rückwirkende Erhöhung der Löhne ab Oktober 1969 um insgesamt 37,6% vor und gilt bis Ende 1972. Dazu kommt eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Dienstalterszulage. Der internationale Präsident der BRAC, Kollege C.L. Dennis, hat die ITF gebeten, allen Mitgliedsverbänden, die seine Organisation während dieses äusserst schwierigen Arbeitskonflikts unterstützt haben, seinen aufrichtigen Dank auszusprechen.

### Oberster Gerichtshof entscheidet zugunsten der IAM-Mechaniker

Der Oberste Gerichtshof der USA hat sich geweigert, die Entscheidung eines Berufungsgerichts rückgängig zu machen, die besagte, dass die Entlassung von 1.000 Mechanikern durch die Luftfahrtsgesellschaft National Airlines nicht gerechtfertigt war. Dieses Urteil bedeutet, dass die Luftfahrtsgesellschaft ihren während des Arbeitskonflikts ausgesperrten Arbeitnehmern das volle Gehalt für die Dauer der Aussperrung nachzahlen muss. Ueber diesen Arbeitskonflikt wurde in den Nummern 4 und 7 der ITF-Nachrichten vom Vorjahre berichtet.

### Neuer Tarifvertrag für das Bahnhofspersonal

Die der ITF angeschlossene Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) hat einem Angebot der Arbeitgeber zugestimmt, das die Grundlage für einen neuen Tarifvertrag, der nach 3 Jahren ablaufen wird, darstellt. Der Vertrag tritt rückwirkend ab Januar 1970 in Kraft und sieht eine gestaffelte Erhöhung der Gehälter um fast 44 % über eine Zeitspanne von 3 1/2 Jahren als Gegenleistung für Zugeständnisse auf dem Gebiete der Dienstvorschriften vor. Die übrigen drei Gewerkschaften der amerikanischen Eisenbahner (UTU, MWS und die Vereinigung des Speisewagenpersonals) haben sich noch nicht mit den Arbeitgebern geeinigt. Die Verhandlungen zwischen ihnen und den Eisenbahngesellschaften dauern an.

SUPPLEMENT TO NEWSLETTER No. 1, 1971

8th Session of IMCO's Sub-Committee on Radiocommunications

London, 11-15 January 1971

The above Session was attended by the following representatives of ITF-affiliated Radio Officer organizations: S. Bøje Larsen (Denmark), A. Helin (Finland), E. Sjöbom (Sweden), H. Strichartz (USA), all as members of their respective Government delegations, and K.A. Murphy (United Kingdom), as a representative of the ICFTU. The ITF Secretariat was represented by A.G. Selander.

At the last Session of the Sub-Committee (see NL No.8, 1970) a proposal concerning re-allocation of the hours of watch-keeping for Radio Officers, which was supported by the ITF Radio Officers, was narrowly defeated. However, at the January meeting of the Sub-Committee the following modified proposal to replace Regulation 6 (d) and to be added to Regulation 16 (a) of Chapter IV of the 1960 Safety Convention was adopted, albeit with a slender majority.

Regulation 6(d)

- (i) During the period when a radio officer is required by this Regulation to listen on the radiotelegraph distress frequency, the radio officer may discontinue such listening during the time when he is handling traffic on other frequencies, or performing other essential radio duties, but only if it is impracticable to listen by split headphones or loudspeaker. The listening watch shall always be maintained by a radio officer using headphones or loudspeaker during the silence periods provided for by the Radio Regulations.

The term "essential radio duties" in this Regulation includes urgent repairs of:

- (1) equipment for radio communication used for safety;
- (2) radio navigational equipment by order of the master.

- (ii) In addition to the provisions of sub-paragraph (i) of this Regulation, on ships other than multi-radio officer passenger ships, the radio officer may, in exceptional cases i.e. when it is impractical to listen by split headphones or loudspeaker, discontinue listening by order of the master in order to carry out maintenance required to prevent imminent malfunction of:

- (1.) equipment for radiocommunication used for safety;
- (2) radio navigational equipment;
- (3) other electronic navigational equipment including its repair;

provided that:

- (1) the radio officer, at the discretion of the Administration concerned, is appropriately qualified to perform these duties; and
- (2) the ship is fitted with a receiving selector which meets the requirements of the Radio Regulations;
- (3) the listening watch is always maintained by a radio officer using headphones or loudspeaker during the silence periods provided for by the Radio Regulations.

Regulation 16(a)

- (viii) the time at which the listening watch was discontinued in accordance with paragraph (d) of Regulation 6 of this Chapter, together with the reason and the time at which the listening watch was resumed. (The proposal will now go to the Maritime Safety Committee for discussion and approval, most likely at its September Session 1971.)

In following up the IMCO Recommendation on Maritime Requirements for the Use of Space Techniques the Sub-Committee approved an additional statement on the subject in order to supplement, amplify and up-date the Recommendation. This additional statement covered, inter alia, the aim and functions of the System, joint use of satellite techniques by shipping and aviation, geographical areas, categories of participating vessels, certain operational conditions and proposed amendments to the ITU Frequency Allocation Table. The Sub-Committee expressed its belief that the International Maritime Satellite System might in the long run make a considerable contribution to the safety of life at sea by making the navigation and operation of ships safer.

In view of the congestion on the R/T distress and calling frequency and certain other difficulties in this connection, the Sub-Committee agreed to retain the present criteria for watch-keeping requirements until further notice. The International Chamber of Shipping had suggested that the 1960 Safety Convention should be amended so that ships, irrespective of tonnage, could be authorized to maintain watch on the international R/T distress frequency but only when in areas of good R/T coverage - a view which was not shared by the Radio Officer representatives present.

The Sub-Committee further agreed that steps should be **taken** to urge administrations to set up as soon as possible a world-wide selective calling system and to equip coast stations with encoders. In the absence of any other reliable systems the SSFC system (introduced in 1967) should be considered as a basis for meeting immediate requirements.

The Sub-Committee also agreed to prepare operational requirements for a new type of auto alarm; that there was no need to specify additional technical characteristics for emergency position-indicating radio beacons; and to recommend that all SAR aircraft should be equipped with means of communicating and homing on 2182 kHz.

Finally, as regards Part B of the Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels, the Sub-Committee was of the opinion that the requirements for fishing vessels should as far as possible correspond to those contained in the 1960 Safety Convention. Owing to shortage of time the Sub-Committee decided to prepare on a temporary basis general provisions concerning radio equipment for fishing vessels and to recommend that the corresponding provisions of the Safety Convention (the whole of Chapter IV as amended) should be annexed to Chapter IX of the Code for guidance. It also adopted a revised version of Chapter IX, prescribing the fitting of W/T or R/T equipment in vessels of categories 1 and 2. The Sub-Committee further felt that, in the interest of the co-ordination of international safety at sea measures and in view of operational circumstances, administrations should pay special attention to the carriage of radio direction finders capable of homing on 2182 kHz (only new vessels), watch receivers (2182 kHz) and emergency position-indicating radio beacons.