



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)

WIR WÜNSCHEN ALLEN UNSEREN LESERN EIN RECHT
GESUNDES UND GLÜCKLICHES NEUES JAHR

Nr. 12

Dezember 1971

INHALT

Seite

Neues aus der ITF

ITF verurteilt rhodesische Einigung 113
ITF appelliert um Einstellung der Feindseligkeiten
zwischen Indien und Pakistan 114

Transport und Verkehr

ICAO ist besorgt über zunehmende Gefahr von Flugzeug-
zusammenstößen im europäischen Luftraum 115
Italien: Bologna plant Nulltarif für städtische Autobusdienste 115

Gewerkschaften

Grossbritannien ratifiziert zwei weitere wichtige
IAO-Uebereinkommen 115
Gewerkschaft der Karosseriebauer wählt für Zusammenschluss
mit Britischem Transportarbeiterverband 116
Italien: Gewerkschaftsbünde beschliessen Zusammenschluss 116
Kanadische Gewerkschaften unterstützen Besatzung des
Schiffes "AMALRIC" 117
USA: AFL/CIO-Kongress unterstützt Prinzip des Nulltarifs 117

Aus der Welt der Arbeit

Barbados: Hafenstreik 118
Deutschland: OeTV kündigt Tarifverträge in der Seeschifffahrt 118
Frankreich: Schiffsoffiziere einigen sich mit Reedern
über höhere Bezüge 119
Grossbritannien: Generalsekretär der NUS protestiert gegen
Disziplinarklausel der Handelsschifffahrts-Gesetzgebung 119
6% Lohnerhöhung für Hafearbeiter von Hull 120
Britische Eisenbahner fordern wesentliche Erhöhung ihrer Löhne 120
Kürzere Arbeitswoche für Fahrer der Containerbase-Föderation 120

bitte wenden!

Norwegen ratifiziert IAO-Uebereinkommen über Personal- ausweise der Seeleute	120
Reduzierung des Rücktrittsalters in Norwegen vorgesehen	121
USA: Hafenarbeiter der Ost- und Golfküste nehmen Arbeit wieder auf	121
Beachtliche Erhöhungen für amerikanische Weichensteller	121

PERSONALIEN 122/123

BEI REDAKTIONSSCHLUSS:

Zyprisches Schiff "BLUE CALYPSO" in Schweden festgehalten	124
---	-----

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN 124

Anhänge:

- I - Sitzung des ITF-Vorstandes (London, 16.-17. November 1971)
Entschiessung über Fischereigrenzen
- II - Bericht über die 7. Sitzung der IMCO-Versammlung
(in Englisch)
- III - Abkommen über Zahlung von Kriegsgefahrenzulagen
an Schiffsbesatzungen während ihres Aufenthalts
in indisch/pakistanischen Gewässern

ITF-Büro in Asien -- Aenderung der Adresse

Die neue Adresse lautet:

Mr. Donald U'ren,
ITF Asien Representative,
No. 9 Jalan Barat (3rd. Floor),
Petaling Jaya,
Selangor - MALAYSIA

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES

ITF verurteilt rhodesische Einigung

Die ITF lehnt die zwischen der britischen Regierung und dem illegalen Regime von Zimbabwe (Südrhodesien) getroffene Vereinbarung über die Rechte der farbigen Bevölkerung des Landes mit aller Entschlossenheit ab, weil diese Einigung weder mit den fünf von mehreren britischen Regierungen erklärten Grundsätzen noch mit den Interessen der afrikanischen Mehrheit von Zimbabwe vereinbar ist. Sie steht in direktem Widerspruch zu der am 22. November mit 102 Stimmen gegen 3 (Portugal, Südafrika und Grossbritannien) angenommenen Entschliessung des UNO-Generalrates, die besagte, dass keine Unabhängigkeit gewährt werden sollte, solange nicht alle Einwohner Südrhodesiens Gleichberechtigung bei den Wahlen besitzen, und dass etwaige Vereinbarungen über die Zukunft des Landes bei voller Rücksprache mit allen die Mehrheit der Bevölkerung des Landes vertretenden Personen getroffen und darüberhinaus von der Bevölkerung des Landes gutgeheissen werden müssen.

Selbst wenn man annimmt, dass die Absichten des Smith-Regimes ehrlich sind (was angesichts der bisherigen Erfahrungen mit diesem Regime in Frage steht), lässt sich nicht leugnen, dass die in der Vereinbarung enthaltenen Vorschläge über die Verbesserung des Wahlrechts der afrikanischen Einwohner die europäische Minderheit ausserordentlich begünstigen und die Verwirklichung eines allgemeinen Wahlrechts viele Jahre hinaus hemmen werden. In diesem Zusammenhange hat die Londoner "Sunday Times" in einer statistischen Analyse prophezeit, dass das allgemeine Wahlrecht frühestens im Jahre 2035 zur Realität werden könnte und auch dann nur, wenn Herr Smith und seine Nachfolger mit gewissenhafter Ehrlichkeit handeln.

Die Vereinbarung bietet keine konkreten Garantien dafür, dass die vom Zimbabwe-Regime erlassene diskriminierende Gesetzgebung rückgängig gemacht werden wird. Bestenfalls steht zu hoffen, dass diese Gesetzgebung von einer "unabhängigen Kommission" überprüft werden wird, wonach das Smith-Regime dem Parlament etwaige Abänderungsvorschläge unterbreiten würde, vorausgesetzt, "dass genügend wichtige Gründe dafür bestehen."

Die vorgesehene Bevölkerungsbefragung durch eine britische Kommission, um zu ermitteln, ob die vom britischen Aussenministerium formulierten Vorschläge annehmbar sind, muss unter den heutigen Verhältnissen in Südrhodesien als ein Scheinmanöver betrachtet werden. Die Befragung selbst erfolgt unter einem

diktatorischem Regime, das zweifellos Rassenvorurteile hat; in einem Land, wo Oppositionsparteien und deren führende Funktionäre (wie z.B. Joshua Nkomo, ehemaliger Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Verbandes der afrikanischen Eisenbahner Rhodesiens) entweder verboten bzw. verhaftet worden sind. Der offizielle Text der zwischen Sir Alec Douglas-Home und Mr. Smith getroffenen Vereinbarung lässt keinen Zweifel darüber bestehen, dass während der Befragungszeitpanne die normale politische Tätigkeit unbeeinträchtigt andauern würde. Das bedeutet, dass nur den im Parlament bereits vertretenen Parteien Sendezeit im Rundfunk und Fernsehen zugesprochen werden würde, sodass der afrikanischen Mehrheit nicht die Möglichkeit geboten wäre, über die Massenmedien für ihre Sache zu plädieren.

Die Vertreter der britischen Regierung haben versucht, die spärlichen Resultate ihrer Einigung mit Herrn Smith damit zu entschuldigen, dass unter den gegebenen Umständen keine bessere Vereinbarung getroffen werden konnte und dass das Smith-Regime sich in Ermangelung einer solchen Vereinbarung mehr und mehr in Richtung der südafrikanischen Verhältnisse und somit einer uneingeschränkten Apartheidspolitik orientiert haben würde. Für uns in der ITF ist dies das gleiche, als ob ein Polizist behauptete, er habe mit einem Verbrecher eine Vereinbarung treffen müssen, weil dieser sonst noch schlimmere Verbrechen begangen haben würde. Aus diesem Grunde sind wir gleich dem Führer der britischen Labour-Partei der Meinung, dass es unter derartigen Umständen besser und ehrenhafter gewesen wäre, die Verhandlungen mit Herrn Smith einfach abzubrechen.

ITF appelliert um Einstellung der Feindseligkeiten zwischen Indien und Pakistan

ITF-Generalsekretär Charles Blyth hat an UNO-Generalsekretär U Thant ein Telegramm gerichtet, in dem er im Namen der ITF um Einstellung der Feindseligkeiten zwischen Indien und Pakistan appelliert. Das Telegramm lautet:

"Die Internationale Transportarbeiter-Föderation ist über die zufolge der Feindseligkeiten zwischen Indien und Pakistan entstandenen zusätzlichen menschlichen Leiden in einem Teil der Welt, wo Elend und Entbehrung zufolge von Katastrophen natürlichen und menschlichen Ursprungs alltäglich sind, aufs tiefste erschüttert und fordert die Vereinten Nationen und alle UNO-Mitgliedsstaaten dringendst auf, sich mit allen ihnen gebotenen Mitteln für eine sofortige Einstellung der Feindseligkeiten und die Herbeiführung einer politischen Lösung der Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden Ländern einzusetzen, um in diesem Teil der Welt einen andauernden Frieden herbeizuführen. Unseres Erachtens sollte der Sicherheitsrat der UNO unverzüglich alle hierfür erforderlichen Schritte unternehmen."

TRANSPORT UND VERKEHR

EUROPA

ICAO ist besorgt über zunehmende Gefahr von Flugzeugzusammenstößen im europäischen Luftraum

Vorigen Monat tagte in Genf eine regionale Flugnavigationskonferenz der ICAO. Die Delegierten zu dieser Konferenz nahmen einen Bericht über einen beachtlichen Anstieg der Zahl der Situationen entgegen, in denen im europäischen Luftraum ein ernstes Risiko eines Zusammenstosses zwischen einerseits Zivilflugzeugen und andererseits Militärflugzeugen aufgetreten ist. Die Konferenz empfahl, dass alle derartigen Situationen gründlich und systematisch untersucht werden sollten. Gleichzeitig wurde die Einführung einer gemeinsamen Flugsicherheitskontrolle für zivile Flugzeuge und Militärflugzeuge vorgeschlagen.

ITALIEN

Bologna plant Nulltarif für städtische Autobusdienste

Der Stadtrat von Bologna hat vorgeschlagen, dass die Beförderung von Fahrgästen auf städtischen Autobussen während bestimmter Tageszeiten entgeltlos erfolgen sollte. Dieser Nulltarif würde vor 9.00 Uhr vormittags und zwischen 17.00 und 20.00 Uhr am Abend zur Anwendung gelangen. Gleichzeitig wurde die Bereitstellung zusätzlicher Autobusdienste sowie die Einführung besonderer Autobusfahrbahnen vorgeschlagen, um eine reibungslosere Abwicklung des Verkehrs zu ermöglichen. Der Stadtrat hofft, dass diese Massnahmen die zur Zeit private Verkehrsmittel benutzenden Personen ermutigen werden, auf öffentliche Verkehrsmittel umzuwechseln und somit zur Reduzierung des Verkehrsandrangs in der Stadt beitragen werden. Das Endziel dieser Massnahmen besteht in der uneingeschränkten Einführung des Nulltarifs zu allen Tageszeiten.

GEWERKSCHAFTEN

GROSSBRITANNIEN

Grossbritannien ratifiziert zwei weitere wichtige IAO-Übereinkommen

Die britische Regierung hat bekanntgegeben, dass sie die auf der 55. (Schiffahrts)-Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz

(Genf, 1970) angenommenen Uebereinkommen Nr. 133 (Quartierräume der Schiffsbesatzungen) und Nr. 134 (Unfallverhütung an Bord auf See und im Hafen) zu ratifizieren beabsichtigt. Ferner wurde die Erfüllung der auf der gleichen Konferenz angenommenen sechs Empfehlungen über folgende Fragen beschlossen:

- Berufliche Ausbildung der Seeleute;
- Aufenthaltsverhältnisse auf See und im Hafen;
- Probleme, die sich aus der technischen Entwicklung der Modernisierung an Bord ergeben;
- Bereitstellung von Klimaanlage in Quartierräumen und bestimmten anderen Räumen an Bord;
- Abdämpfung von gesundheitsschädlichem Lärm in Unterkunfts- räumen und Arbeitsplätzen an Bord;
- Verhütung von Berufsunfällen,

Gewerkschaft der Karosseriebauer wählt für Zusammenschluss mit Britischem Transportarbeiterverband

Die Mitgliedschaft der 82.000 Mitglieder starken Britischen Gewerkschaft der Karosseriebauer (National Union of Vehicle Builders, NUVB) hat beschlossen, dem der ITF angeschlossenen Britischen Transportarbeiterverband (TGWU) beizutreten. Die NUVB vertritt angelernte Arbeiter in der Autoindustrie, gelernte Arbeiter im Personen- und Güterstrassentransport sowie in der Luftfahrt und im Garagen- und Autoreparatursektor. Durch den Beitritt der NUVB zum Britischen Transportarbeiterverband vereint die letztgenannte Organisation nunmehr über zwei Drittel aller Arbeitnehmer in der Autoindustrie in sich. Kollege Moss Evans, der Sekretär der zuständigen TGWU-Fachabteilung wird nunmehr als Zentralsekretär der Fachgruppen Automobilbau und Mechaniker fungieren. Ferner plant der TGWU die Bildung eines neuen Fachausschusses für die Autoindustrie, dem die jetzigen neun Mitglieder der zuständigen TGWU-Fachgruppe, zusammen mit dem aus zwölf Personen bestehenden NUVB-Zentralvorstand, angehören werden.

ITALIEN

Gewerkschaftsbünde beschliessen Zusammenschluss

Die drei grossen Gewerkschaftsbünde Italiens haben bekanntgegeben, dass sie sich im Frühjahr 1973 zu einer Organisation zusammenschliessen werden. Diese Bekanntmachung erfolgte im Anschluss an eine Sitzung, die vorigen Monat in Florenz stattfand und auf der Delegierte der drei gewerkschaftlichen Dach-

organisationen (die katholische CISL, die linksorientierte CGIL und die sozialdemokratische UIL) mit überwiegender Stimmenmehrheit für den genannten Zusammenschluss wählten.

KANADA

Kanadische Gewerkschaften unterstützen Besatzung des Schiffes "AMALRIC"

Mitglieder der Zweigstelle Vancouver des der ITF angeschlossenen Kanadischen Eisenbahner- und Transportarbeiterverbandes und des kanadischen Hafnarbeiterverbandes ILWU leisteten vor kurzem der Hongkonger Besatzung des in Vancouver liegenden britischen Schiffes "AMALRIC" äusserst tatkräftige Unterstützung. Die 37 chinesischen Besatzungsmitglieder des Schiffes, das im Linienverkehr zwischen Neuseeland und verschiedenen Häfen an der amerikanischen und kanadischen Westküste verkehrt, hatten das Schiff in Vancouver verlassen, weil sich dessen Reeder geweigert hatten, ein Landgangsgeld in Höhe von 25 Cent pro Tag zu zahlen. Die Zahlung dieses zusätzlichen Landgangsgeldes wurde gefordert, weil es der Besatzung aufgrund ihrer niedrigen Heuer praktisch unmöglich war, die hohen Kosten des Aufenthalts in nordamerikanischen Häfen zu decken. Die Arbeitsniederlegung der Schiffsbesatzung wurde von den Hafnarbeitern unterstützt, die beschlossen, die von der Besatzung aufgestellten Streikposten zu respektieren, sodass die Ladung des Schiffes nicht gelöscht werden konnte. Nachdem ein aus dem Rechtsanwalt der Besatzung und Vertretern der in Vancouver befindlichen Zweigstelle des Kanadischen Eisenbahner- und Transportarbeiterverbandes sowie der Seafarers' International Union of North America (beide Organisationen gehören der ITF an) und der International Longshoremen's and Warehousemen's Union bestehender Ausschuss bei den lokalen Agenten des Reeders der "AMALRIC" vorgesprochen hatte, erklärten sich die Reeder zur Zahlung einer Teuerungszulage in Höhe von US\$ 7,50 pro Monat bereit. Daraufhin beschlossen die Besatzungsmitglieder, wieder an Bord zurückzukehren. Ferner wurde vereinbart, dass diese Teuerungszulage rückwirkend ab 1. November 1970 zu zahlen ist und bis zum Ablauftermin der Heuerverträge der einzelnen Besatzungsmitglieder weitergezahlt werden soll. Ausserdem versprachen die Reeder, keinerlei Disziplinar massnahmen gegen die an der Arbeitsniederlegung beteiligten Besatzungsmitglieder des Schiffes zu ergreifen.

USA

AFL/CIO-Kongress unterstützt Prinzip des Nulltarifs

Der vorigen Monat in Florida abgehaltene 9. AFL/CIO-Kongress hat eine wichtige von zwei amerikanischen ITF-Mitgliedsverbänden (US Amalgamated Transit Union und Transport Workers' Union) eingereichte Entschliessung angenommen, die energische Massnahmen

seitens der zuständigen Behörden fordert, um der andauernden Schrumpfung der öffentlichen Personenverkehrsdienste ein Ende zu bereiten. Insbesondere wird die Bereitstellung von Subventionen aus den Steuereinnahmen der lokalen Behörden, der einzelnen Staaten und der Federalregierung beantragt, um die genannten Verkehrsdienste zu verbessern und die Tarife entweder zu reduzieren oder ganz abzuschaffen.

Ferner wird empfohlen, dass alle privaten Verkehrsunternehmen in den öffentlichen Besitz überführt werden sollten, jedoch bei vollem Schutz der bestehenden Rechte der Arbeitnehmer. Dem amerikanischen Verkehrsministerium wird nahegelegt, versuchsweise in zumindest einer amerikanischen Grossstadt den Nulltarif einzuführen, da das Weiterbestehen der amerikanischen Grossstädte nach Ansicht des Kongresses von der Bereitstellung zulänglicher öffentlicher Verkehrsdienste abhängt, die eine vernünftige Alternative zum Privatwagen darstellen.

AUS DER WELT DER ARBEIT

BARBADOS

Hafenstreik

Am 5. November traten die im Hafen von Bridgetown (Barbados) beschäftigten Mitglieder des der ITF angeschlossenen Arbeiterverbandes von Barbados aus Protest gegen die Entlassung zweier ihrer Arbeitskollegen in den Streik. Dieser Streik endete am 19. November, nachdem sich die Arbeitgeber-Vereinigung bereiterklärt hatte, diese zwei Arbeitnehmer wieder anzustellen. Am 10. und 17. November gelangten in Barbados zwei Generalstreiks zur Durchführung, sowohl in Unterstützung der Hafentarbeiter als auch der Verteilungsarbeiter, die sich ebenfalls aufgrund des erfolglosen Ausgangs ihrer Tarifverhandlungen im Streik befanden. Diese beiden Streiks legten alle lebenswichtigen Dienste des Landes still.

DEUTSCHLAND

OeTV kündigt Tarifverträge in der Seeschifffahrt

Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft OeTV hat für alle Beschäftigten in der Seeschifffahrt eine lineare Erhöhung ihres Verdienstes um 10% gefordert, und infolgedessen den Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt sowie die Vereinbarung über die Bezüge der Kapitäne in der deutschen Seeschifffahrt fristgemäss zum 31. Dezember 1971 gekündigt. Der Verband

Deutscher Reeder und der Verband Deutscher Küstenschiffer wurden gleichzeitig aufgefordert, unverzüglich in Tarifverhandlungen einzutreten. In der deutschen Seeschifffahrt sind rund 45.000 Kapitäne und Besatzungsmitglieder beschäftigt.

FRANKREICH

Schiffsoffiziere einigen sich mit Reedern über höhere Bezüge

Gegen Ende vorigen Monats war es den französischen Schiffsoffizieren möglich, sich mit Vertretern der Reeder über erhöhte Bezüge zu einigen. Damit endete der sechs Monate lange Arbeitskonflikt über Forderungen auf höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen. Die getroffene Vereinbarung sieht Erhöhungen der Offiziersheuern um Fr. 100 bis Fr 370 pro Monat vor, je nach Schiffstyp und Befähigungsnachweis. Diese Erhöhungen erfolgen rückwirkend ab 1. November 1971. Ferner wurden die Heuern aller Offiziere rückwirkend ab 1. Mai 1971 um 4% erhöht und ab 1. Oktober 1971 um weitere 1,5%. Ab Januar 1972 wird eine weitere Erhöhung der Heuern um 1,8% erfolgen. Während des sechsmonatigen Arbeitskonflikts ergriffen die Schiffsoffiziere Kampfmaßnahmen, durch die das Auslaufen französischer Schiffe aus französischen Häfen zeitweilig verhindert wurde. +)

+) Siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 6, 7, 10, und 11.)

GROSSBRITANNIEN

Generalsekretär der NUS protestiert gegen Disziplinklausel der Handelsschiffahrts-Gesetzgebung

Kollege Bill Hogarth, der Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Britischen Seeleuteverbandes (NUS) hat in der Verbandszeitschrift "The Seaman" das britische Handelsschiffahrtsgesetz vom Jahre 1970 und insbesondere dessen Paragraphen 9A scharf angegriffen. Dieser Paragraph gestattet die Abziehung einer Geldstrafe von der Heuer der Besatzungsmitglieder, wenn diese der Nichterfüllung ihrer Verpflichtungen beschuldigt werden. Die ungeschickte Formulierung dieser Bestimmung und die Höhe der maximalen Strafe (£ 100) wurden von Kollege Hogarth als "unglaublich" bezeichnet. Er erklärte in diesem Zusammenhang, dass keine andere Arbeitgeberkategorie gesetzlich das Recht hat, aufgrund einer blossen Beschuldigung derartige hohe Abziehungen vom Lohn vorzunehmen.

Kollege Hogarth verweist darauf, dass der zuständige Minister zur Zeit der Erörterung dieser Frage im britischen Unterhaus erklärt hatte, dass sich diese Strafen auf geringe Beträge beschränken würden. Niemand könne jedoch £ 100 als eine Lappalie bezeichnen, vor allem nicht im Falle eines Seemannes, dessen

Beschäftigungsverhältnis weitaus weniger sicher sei als das anderer Arbeitnehmerkategorien.

Kollege Hogarth liess keinen Zweifel darüber bestehen, dass seine Organisation, die von Anfang an gegen derartige Geldstrafen protestiert habe, nicht nur den Reedern, sondern auch den zuständigen Ministern und den Abgeordneten der parlamentarischen Labour-Partei unverhohlen ihre Ansichten darzulegen beabsichtige.

6% Lohnerhöhung für Hafentarbeiter von Hull

Die im britischen Hafen Hull beschäftigten Mitglieder des der ITF angeschlossenen Britischen Transportarbeiterverbandes (TGWU) haben ein Angebot der Arbeitgeber auf Erhöhung der Grundlöhne um 6% angenommen. Dadurch erhöht sich der Grundlohn der Hafentarbeiter mit Wirkung vom 22. November 1971 um £ 2,25 auf £ 34 pro Woche. Vor etwa zwei Monaten wurde eine ähnliche Tarifregelung für die in London beschäftigten Hafentarbeiter getroffen. (Siehe ITF-Nachrichten Nr. 10/1971, Seite 97.)

Britische Eisenbahner fordern wesentliche Erhöhung ihrer Löhne

Die drei der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnerverbände (National Union of Railwaymen, Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen und Transport Salaried Staffs' Association) haben der britischen Eisenbahnverwaltung im Namen der 290.000 Eisenbahner des Landes eine Forderung auf eine wesentliche Erhöhung der Löhne unterbreitet, weil seit der letzten Tarifregelung im April dieses Jahres [†]) die Lebenshaltungskosten scharf angestiegen sind.

[†]) Siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 4/1971, Seite 34.

Kürzere Arbeitswoche für Fahrer der Containerbase-Föderation

Die bei der Britischen Container-Transportfirma (Containerbase Federation) beschäftigten Mitglieder des der ITF angeschlossenen Britischen Transportarbeiterverbandes (TGWU) sind die ersten Berufslastfahrer Grossbritanniens, deren wöchentliche Arbeitszeit gemäss den Bedingungen einer neuen Kollektivvereinbarung von 40 auf 37 $\frac{1}{2}$ Stunden reduziert worden ist.

NORWEGEN

Norwegen ratifiziert IAO-Uebereinkommen über Personalausweise der Seeleute

Norwegen hat nunmehr das IAO-Uebereinkommen Nr. 108 über die Personalausweise der Seeleute ratifiziert. Zweck dieses Ueber-

einkommens besteht in der Vereinfachung der Formalitäten, die im Zusammenhang mit dem Hafenuurlaub der Seeleute in ausländischen Häfen zu erfüllen sind, sowie in der Verhinderung von Verzögerungen im Zusammenhang mit der Heimbeförderung von Seeleuten. Die auf norwegischen Hochseeschiffen oder auf ausländischen Schiffen dienenden norwegischen Seeleute werden nunmehr einen für 10 Jahre geltenden Personalausweis erhalten. Das bereits von 26 Ländern ratifizierte Uebereinkommen trat am 26. Oktober dieses Jahres in Norwegen in Kraft.

Reduzierung des Rücktrittsalters in Norwegen vorgesehen

Gemäss einem Gesetzesantrag der norwegischen Regierung soll das offizielle Rücktrittsalter in Norwegen ab 1. Januar 1973 von 70 Jahren auf 67 Jahre herabgesetzt werden. Für den Schutz der Rechte älterer Arbeitnehmer sind alle erforderlichen Vorkkehrungen getroffen worden und in bestimmten Umständen können Arbeitnehmer auch noch nach Erreichen des 67. Lebensjahres im Beschäftigungsverhältnis bleiben. Die Renten der Personen zwischen 67 und 69 Jahren werden sich auf eine Schätzung des Verdienstes stützen.

USA

Hafenarbeiter der Ost- und Golfküste nehmen Arbeit wieder auf

Die in den Häfen der amerikanischen Ost- und Golfküste beschäftigten Arbeiter (Mitglieder des der ITF angeschlossenen amerikanischen Hafenarbeiterverbandes ILA) haben am 29. November zufolge des Erlasses einer zeitweiligen gerichtlichen Verfügung die Arbeit wieder aufgenommen. Zu Beginn dieses Monats brachte Präsident Nixon das Taft-Hartley-Gesetz zur Anwendung und beauftragte sein Justizministerium, einen Gerichtsentscheid herbeizuführen, durch den die 45.000 streikenden Hafenarbeiter gezwungen wurden, für eine Abkühlungsperiode von 80 Tagen wieder an die Arbeit zu gehen. Während dieser Abkühlungsperiode werden erneute Verhandlungen erfolgen. Die Hauptstreitfrage besteht in den Verhandlungen über eine Klausel, die den Hafenarbeitern einen garantierten Jahresverdienst versichert, und die sich die Arbeitgeber in den neuen Tarifvertrag aufzunehmen weigern.

Siehe auch ITF-Nachrichten Nr. 10/1971, Seite 98.

Beachtliche Erhöhungen für amerikanische Weichensteller

Die der ITF angeschlossene amerikanische Brotherhood of Railroad Signalmen hat im Namen von 13.000 amerikanischen Eisenbahn-Weichenstellern einen neuen Tarifvertrag mit einer Laufzeit von 42 Monaten abgeschlossen, der folgende Verbesserungen vorsieht:

Gestaffelte Erhöhung der Löhne um insgesamt 46%, wovon 26% bereits gewährt worden sind. (Diese Ziffer enthält eine Interimserhöhung von 12% für geschulte Facharbeiter, die den Weichenstellern zu einem früheren Zeitpunkt dieses Jahres zugesprochen wurde.) Die verbleibenden 20% der insgesamt 46% sollen in vier Etappen (jeweils 5% am 1. Januar, 1. April und 1. Oktober 1972 und am 1. April 1973) gezahlt werden. Die zugesprochene Erhöhung liegt ganz offensichtlich über der von der staatlichen amerikanischen Tarifsinstanz empfohlenen Tariferhöhungsnorm (5,5 % pro Jahr) und bedarf somit der Zustimmung dieser Instanz. In dieser Hinsicht stellt das Verhandlungsergebnis einen Testfall dar.

PERSONALIEN

H. J. Kanne, der frühere Präsident des Niederländischen Transportarbeiterverbandes (NBV), ist in der Nacht vom 21. auf den 22. November im Alter von 75 Jahren gestorben. Kollege Kanne wurde im Jahre 1951 zum Präsidenten des NBV gewählt und bekleidete dieses Amt bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1961. Vor seiner Ernennung zum Präsidenten war er Generalsekretär seiner Organisation. Auf internationaler Ebene war Kollege Kanne viele Jahre lang eng an der Arbeit der ITF beteiligt. Von 1958 bis 1960 war er Vizepräsident der ITF und von 1952 bis 1962 Mitglied des Exekutivkomitees (jetzt Vorstand genannt). Ferner war er ein aktives Mitglied der Sektionen Eisenbahn und Strassentransport. In den Niederlanden fungierte er als Vorsitzender des Personalrates der Niederländischen Staatsbahnen und war ausserdem Mitglied der Exekutive des Niederländischen Gewerkschaftsbundes. Bei der Beerdigung war die ITF durch Kollege G.J.H. Alink, Präsident des NBV und Mitglied des ITF-Vorstandes, vertreten.

J. van den Berg, ein Funktionär des Niederländischen Transportarbeiterverbandes (NBV), ist in der Nacht vom 13. auf den 14. November im Alter von 64 Jahren gestorben.

Errol Johnstad ist als Nachfolger des Kollegen Bill Gill zum Präsidenten der Internationalen Vereinigung der Flugingenieure (FEIA) gewählt worden. Kollege Johnstad ist ein ehemaliger Vizepräsident der Organisation, mit besonderer Verantwortung für internationale Fragen und für die Wahrung der Interessen der Pan American-Ingenieure.

Jack A. Wahle ist zum Vizepräsidenten und Leiter der Flugsicherheitsabteilung der Internationalen Vereinigung der Flugingenieure (FEIA) gewählt worden. Kollege Wahle ist Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion Zivilluftfahrt und des Technischen Ausschusses der Flugingenieure.

George Agius, Generalsekretär des Arbeiterverbandes von Malta, ist zum Mitglied des Maltesischen Arbeitsrates ernannt worden.

Anton Benya, der Präsident des Oesterreichischen Gewerkschaftsbundes, wurde am 4. November 1971 zum Präsidenten des Nationalrates für die 13. Legislaturperiode gewählt. Damit bekleidet er nach dem Bundespräsidenten das zweithöchste Amt, das die Republik Oesterreich zu vergeben hat.

Harm G. Büiter, dem ehemaligen Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), wurde am 22. Oktober 1971 das Grosse Bundesverdienstkreuz der Bundesrepublik Deutschland verliehen. Diese Ehrung erfolgte in Anerkennung seiner Verdienste um die europäische Gewerkschaftsbewegung.

BEI REDAKTIONSSCHLUSS

Zyprisches Schiff "BLUE CALYPSO" in Schweden festgehalten

Ein weiteres zyprisches Schiff ist wegen seines äusserst reparaturbedürftigen Zustandes in einem schwedischen Hafen festgehalten worden. Es handelt sich diesmal um das Schiff "BLUE CALYPSO", das am 29. November in den schwedischen Hafen Ystad vom schwedischen Küstenrettungsdienst abgeschleppt werden musste, nachdem es zwei Notrufe ausgesandt hatte, weil die Steueranlage des Schiffes versagte. In Ystad inspizierte ein Kontrolleur des schwedischen Schiffsinspektionsdienstes das Schiff und erliess sofort ein Auslaufverbot, weil umfassende Reparaturen am Schiffkörper und den Lebensrettungseinrichtungen erforderlich waren. Ferner besuchten zwei Funktionäre des Schwedischen Seeleuterverbandes, Kollege Lars Jansson und Kollege Erik Andersson, das Schiff und erstatteten der ITF Bericht über die Lebensverhältnisse der Besatzung und den Zustand der Sicherheitseinrichtungen des Schiffes. Sie fanden vor, dass die Rettungsboote derartig verrottet waren, dass man ihre Wände mit den Händen durchdrücken konnte und dass auch der grösste Teil der Schwimmwesten verrottet waren. Bei dem Versuch, ein Rettungsboot ins Wasser zu lassen, brachen die Läufer des Bootes und eines der Davitspurlager löste sich vom Deck. Der Motor des Lebensrettungsbootes war ebenfalls nicht funktionsfähig. Eine weitere Inspektion des Schiffes zeigte, dass an mehreren Stellen die Deckplatten durchrostet und mit Heftpflaster und einem Farbanstrich "repariert" worden waren. Die Ankerwinde waren ausser Funktion; im Maschinenraum waren die Leitungen nicht öldicht und in die Quartierräume war Wasser eingesickert. Ausserdem bedurfte der Kompass einer Berichtigung. Die einzigen Nahrungsmittel an Bord für eine 10 Mann starke gemischte Besatzung (Griechen, Marokkaner, Indonesier und Singalesen) waren 20 Kilo Kartoffeln und ein paar Bündel Zellerie und eine Kiste halbverfaulte Zwiebeln.

Der der ITF angeschlossene Schwedische Seeleuterverband hat für die Verpflegung der Besatzung gesorgt und bereits einen ITF-Schutzvertrag mit den Reedern des Schiffes abgeschlossen.

Die ITF hat bei Lloyds Schiffsregister angefragt, wie es möglich war, dass einem Schiff in derartig schlechtem Zustand noch Mitte November dieses Jahres ein Sicherheitspatent ausgestellt wurde. Seitdem hat uns die Firma Lloyds mitgeteilt, dass ihre eigenen Inspektoren beauftragt worden sind, unverzüglich an Ort und Stelle eine Untersuchung des Sicherheitszustandes des Schiffes vorzunehmen.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

- | | | |
|---|---|---|
| Sektionsausschuss der Eisenbahner | - | Istanbul, 1.-3. März 1972 |
| Technischer Ausschuss der Flugingenieure | - | London, 13. März 1972
(provisorisch) |
| Sicherheitsausschuss der Sektion Zivilluftfahrt | - | London, 14. März 1972
(provisorisch) |

WEITERE INFORMATIONEN UEBER DIE IN DIESER NUMMER ENTHALTENEN MITTEILUNGEN SIND VOM SEKRETARIAT AUF ANFRAGE ERHAELTLICH.

Anhang I zu ITF-Nachrichten Nr. 12/Dezember 1971

SITZUNG DES ITF-VORSTANDES --- London, 16.-17. November 1971

Der ITF-Vorstand tagte in London am 16. und 17. November 1971. Anwesend waren: F. Prechtl (Präsident), H. Kluncker (Vizepräsident), H. Aasarød, A. Ayoub, G.J.H. Alink, J.R. Baiden, D.S. Beattie, L. Buonaccorsi, W. Cassiers, J. Elliott, L. Gallardo R., S.F. Greene, J.L. Jones, K. Kihata, W. Meier, W.C.Y. McGregor, C. Melgarejo, R.S. Oca, D. Secord, E. Svensson, Y. Yagol, C.H. Blyth (Generalsekretär), sowie Harold Lewis (Stellvertretender Generalsekretär), M.S. Hoda, C. Iddon, K.A. Golding, B. Laughton, A. Selander (Sektionssekretäre) und B. Jonckheere (Sekretär des Brüsseler Ausschusses der Gemeinschaft (ITF)). Ph. Seibert liess sich entschuldigen. Den Vorsitz führte ITF-Präsident F. Prechtl.

Ernennung des ITF-Vertreters in Tokio

Der Vorstand beschloss, als Nachfolger von Kollege Kawazoe, der Ende dieses Jahres in den Ruhestand tritt, E. Masuda von der japanischen Eisenbahnergewerkschaft JNRWU mit Wirkung vom 1. Januar 1972 zum Leiter des Tokio-Büros der ITF zu ernennen.

Beziehungen zu Internationalen Organisationen

Der Generalsekretär der ITF, C.H. Blyth, sagte, die ITF übe ständig Druck auf die IAO aus, um die häufigere Einberufung von Industriausschuss-Sitzungen durchzusetzen, da die langen Zeitabstände zwischen Sitzungen solcher Ausschüsse deren Nützlichkeit weitgehend zunichte machen. Die IAO habe nunmehr versprochen, im Oktober 1972 eine Sitzung der Paritätischen Schifffahrtskommission (JMC) einzuberufen und im Jahre 1974 oder 1975 eine Schifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz. Ferner sei die Einberufung einer Dreigliedrigen IAO-Tagung über Zivilluftfahrtsprobleme in Aussicht gestellt. Im Sommer 1972 werde der Binnenverkehrsausschuss tagen und sich vorwiegend mit Problemen der Arbeitnehmer im Strassentransport befassen, und einer der Sonderpunkte der Tagesordnung der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz sei den sozialen Auswirkungen der Einführung neuer Güterumschlagsmethoden gewidmet.

Ansuchen um Beitritt

Der Vorstand nahm die Beitrittsgesuche der nachstehend angeführten Gewerkschaften an, vorausgesetzt, dass die Erledigung der noch ausstehenden Formalitäten befriedigend ausfällt:

Association of Aircraft Technicians of Nigeria
Airways Company
(Zivilluftfahrts-Bodenpersonal)

Federación de Sindicatos Profesionales de Bahía de Chile-FEBACH
(Hafenarbeiter)

Sindicato Empleados de LACSA (Costa Rica)
(Zivilluftfahrts- Flug- und Bodenpersonal)

Sindicato Unico de Trabajadores LAN CHILE-Lima (Peru)
(Zivilluftfahrts-Bodenpersonal)

Sindicato Nacional de Choferes (Kolumbien)
(Strassentransportarbeiter)

National Association of Transport Employees (Irland)
(Transportarbeiter)

Verbände, die mit der Zahlung ihrer Beiträge im Rückstand sind

Der Vorstand beschloss, die wegen Nichtzahlung der Mitgliedsbeiträge vorgenommene Suspendierung der nachstehend angeführten Mitgliedsverbände aufzuheben:

Asociación de Capataces Estibadores Portuarios
(Argentinien)

Asociación de Personal Aeronautico (Argentinien)

Korean Seamen's Union (Korea)

Entschliessung über Fischereigrenzen

Der Vorstand nahm eine von K. Kihata vom All-Japanischen Seeleuteverband unterbreitete Entschliessung an, in der die Vereinten Nationen aufgefordert werden, ihren Mitgliedsstaaten zu empfehlen, in die Landesdelegationen zur Dritten Seerechtskonferenz der UNO anerkannte Vertreter der Gewerkschaften der Fischer aufzunehmen und der ITF Beobachterstatus auf dieser Konferenz einzuräumen. (Der Wortlaut der Entschliessung befindet sich im Anhang.)

Es wurde beschlossen, die nächste Sitzung des Vorstandes der ITF vom 3. bis 5. Mai 1972 in Malta abzuhalten.

Association of Aircraft Technicians of Nigeria
Airways Company
(Zivilluftfahrts-Bodenpersonal)

ENTSCHLIESSUNG UEBER FISCHEREIGRENZEN

Der Vorstand der ITF, versammelt in London am 16. und 17. November 1971;

VERWEIST DARAUF, dass die ITF in der Vergangenheit der Frage der Fischereigrenzen einen grossen Teil ihrer Aufmerksamkeit gewidmet hat und dass auf der Konferenz der ITF-Sektion der Fischer im Jahre 1967 eine, im Jahre 1970 erneut bekräftigte, Entschliessung angenommen wurde, in der festgestellt wird, dass eine internationale Regelung dieser Frage immer dringender wird -- nicht nur im Interesse der Fischerei und der Versorgung der ständig zunehmenden Bevölkerung der Welt mit Nahrung, sondern auch um die zwischen verschiedenen Ländern bestehenden Spannungen zu verringern und somit den Weltfrieden zu fördern -- und dass in dieser Entschliessung ferner ein erneuter Appell auf Einberufung einer Dritten Seerechtskonferenz an die Vereinten Nationen gerichtet wurde;

STELLT FEST, dass die von den Vereinten Nationen zum Schutze der für den Erwerb ihres Lebensunterhalts vorwiegend von den Schätzen der Meere abhängigen Arbeitnehmer festgelegten Fischereigrenzen seit der Annahme der oben erwähnten ITF-Entschliessung willkürlich und in bestimmten Fällen in unverhältnissmässiger Masse erweitert worden sind, was die friedliche und einträgliche Ausübung des Fischerberufes beeinträchtigt;

ERNEUERT in Anbetracht der Notwendigkeit der Herbeiführung einer andauernden und friedlichen Regelung des Problems der Fischereigrenzen die bisherigen Appelle der ITF an die Vereinten Nationen, in der Hoffnung, dass es den Vereinten Nationen möglich sein wird, dieses Problem auf der im Jahre 1973 tagenden Dritten Seerechtskonferenz der UNO endgültig zu regeln;

IST DER FESTEN UEBERZEUGUNG, dass die Interessen der von den Beschlüssen dieser Seerechtskonferenz unmittelbar betroffenen Parteien angemessen berücksichtigt werden sollten;

ERSUCHT die Vereinten Nationen daher, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, als repräsentativste internationale Organisation der Fischer, auf der Dritten Seerechtskonferenz Beobachterstatus einzuräumen; und

ERSUCHT die Vereinten Nationen FERNER, den Regierungen ihrer Mitgliedsstaaten zu empfehlen, konstruktive Rücksprache mit den zuständigen Gewerkschaften der Fischer ihrer Länder zu halten und, wenn immer möglich, Vertreter dieser Organisation als Berater in die Landesdelegationen zur Dritten Seerechtskonferenz aufzunehmen.

Supplement to Newsletter No. 12

TANK-SIZE LIMITATION PROVES STUMBLING-BLOCK AT 7th IMCO ASSEMBLY

The 7th Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) met recently in London under the chairmanship of Mr. J.S. Tarka, Federal Commissioner for Transport, Nigeria. Regular sessions of the Assembly, which is the supreme governing body of IMCO, are held every two years. Prominent among the many agenda items were the following: consideration and adoption of proposed amendments to international maritime conventions, technical co-operation, limitation of tank-sizes of tankers, and routing of ships.

A proposal by IMCO's Maritime Safety Committee to amend the Prevention of Pollution of the Sea by Oil Convention with regard to the limitation of tank-sizes of tankers ran into heavy weather and, despite the fact that most of the world's major shipping nations - with the exception of France, Greece and the USSR - supported it, very narrowly failed to obtain the required two-thirds majority. However, following a compromise proposal put forward by Japan, the Assembly adopted the Maritime Safety Committee recommendations as modified in terms of the hypothetical oil outflow. The new Assembly regulations set the limit of hypothetical oil outflow at 30,000 cubic metres or 400,000 DWT, whichever is the greater, but subject to an absolute maximum of 40,000 cubic metres. Under this formula the 30,000 cubic metres limit will apply to tankers of up to 422,000 dwt., whereupon the limit will gradually increase to 40,000 cubic metres in the case of tankers of 1,000,000 dwt. and above. The above values refer to centre tanks. The limits for wing tanks are half those for centre tanks. The new rules will formally apply twelve months after they have been accepted by two thirds of the governments which are parties to the relevant convention, but the Assembly adopted a special recommendation urging implementation of the amendments to the convention as soon as possible.

On the subject of technical co-operation, the ILO representative recalled the excellent co-operation in the past between IMCO and the ILO, particularly in the field of seafarers' training, where a standing Joint Committee on Training had been set up, and in the area of safety of fishermen and fishing vessels, and expressed the wish that, "despite such an impressive record of fruitful co-operation, an even closer working relationship should be developed between the ILO and IMCO, in view of their common interest in the development of a safer and more efficient mercantile marine and in the proper training and certification of crews". Finally, he urged that the two organizations should pool their resources in these areas for the benefit of developed and developing maritime nations alike.

The Assembly also adopted a number of amendments to the SOLAS Convention relating to the mandatory observance of any traffic separation schemes approved by IMCO and sanctioned the holding of an international conference on marine pollution in 1973 with a view to achieving the elimination of intentional pollution of the sea by oil and other noxious substances and the minimization of accidental spills.

The long-term work programme of the organization for the period of 1974-78 was reviewed and among the subjects included in the programme were the following: safety of fishing vessels, standards of training and certification, an international agreement on search and rescue systems, wreck removal and salvage, and a convention on novel types of craft including air-cushion vehicles.

Next year IMCO will be holding two international conferences, one on the revision of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (London in October) and the other (jointly with the UN) on the subject of International Container Traffic (Geneva in November).

The following countries were elected to the IMCO Council, Algeria, Australia, Belgium, Brazil, Canada, France, Germany, Ghana, Greece, India, Italy, Japan, Netherlands, Norway, Poland, United Kingdom, United States, and the USSR. Liberia, which boasts the highest figures as far as registered tonnage is concerned, again failed to convince the Assembly of its "rightful" claim to a seat on the Council on all three counts, viz. as one of the governments with (1) the largest interests in providing international shipping services (tonnage basis), with (2) the largest interests in international seaborne trade (most heavily trafficked ports basis) or, if not elected under (1) and (2), with (3) special interests in maritime transport or navigation (geographical basis).

S.E. Nylund (Finnish Navigating Officers' Association), E. Ottersen (Norwegian Seamen's Union), A. Toft (Federation of Danish Seafarers' Organizations) and S. Wall (National Maritime Union - United States) attended the Assembly as advisers to their respective national delegations. The ITF was represented by A. Selander in an observer capacity.

Anhang III zu ITF-Nachrichten Nr. 12/1971

ABKOMMEN UEBER ZAHLUNG VON KRIEGSGEFAHRENZULAGEN AN SCHIFFS- BESATZUNGEN WAEHREND IHRES AUFENTHALTS IN INDISCH/PAKISTANISCHEN GEWAESSERN

Zufolge des Ausbruchs von Feindseligkeiten zwischen Indien und Pakistan haben mehrere europäische Seeleuteverbände mit den Reedern ihres Landes die Zahlung einer Kriegsgefahrenzulage an Schiffsbesatzungen vereinbart, deren Schiffe in gefährdeten Gewässern verkehren. Die näheren Einzelheiten dieser Vereinbarungen sind nachstehend wiedergegeben:

GROSSBRITANNIEN

Der Paritätische Verhandlungsausschuss für die britische Handelsmarine hat zwei Abkommen für die Gefahrenzonen abgeschlossen. Das erste dieser trat am 1. Dezember in Kraft und bezieht sich auf die Gewässer zwischen 89° und 92° Ost und nördlich des 21. Breitengrades, einschliesslich aller ostpakistani-schen Häfen, aller Ankerplätze vor solchen Häfen, sowie der Binnengewässer des Gangesdeltas in Ostpakistan. Gemäss dem Abkommen erhalten die Kapitäne und die Besatzungsmitglieder, deren Bedingungen durch die vom Britischen Paritätischen Verhandlungsausschuss vereinbarten Verträge geregelt werden, für Dienst in den umschriebenen gefährdeten Gewässern eine Kriegsgefahrenzulage in Höhe von 100% der Grundbezüge, einschliesslich Zulagen und Aufbesserungen. Diese Kriegsgefahrenzulage ist vom Tage der Ankunft bis zum Tage des Verlassens der Gefahrenzone zahlbar, muss jedoch für mindestens 5 Tage gezahlt werden.

Eine ähnliche Vereinbarung, die am 8. Dezember in Kraft trat, regelt die Kriegsgefahrenzulage für Dienst in westpakistani-schen Gewässern. Das umgrenzte Fahrtgebiet liegt zwischen 18° 30' und 20° Nord vom 65. Längengrad Ost bis zur indischen Grenze.

NIEDERLANDE

Die Niederländische Seeleute-Föderation hat sich im Prinzip auf die Zahlung einer Kriegsgefahrenzulage unter ähnlichen Bedingungen, wie oben für Grossbritannien beschrieben, geeinigt. Das von der niederländischen Föderation getroffene Abkommen sieht eine Kriegsgefahrenzulage in Höhe von 100% der Grundheuer vor und umfasst in etwa die gleichen Fahrtgebiete.

NORWEGEN

Die für norwegische Seeleute ausgehandelte Kriegsgefahrenzulage beläuft sich auf 200% der normalen Heuer, einschliesslich Dienstaltersaufbesserungen, Befähigungszulagen, Auslandsdienstzulagen (im Falle von Schiffen bis zu 2.000 BRT). Die Zulage ist zahlbar für die Zeit des Aufenthalts in westpakistanischen und indischen Häfen nördlich von und einschliesslich von Bombay und allen ostpakistanischen und indischen Häfen im Golf von Bengal nördlich des 20. Breitengrades Nord. Bei der Einfahrt in Flüsse und Kanäle besteht der gleiche Anspruch. Die Zulage ist zahlbar vom Zeitpunkt des Einlaufens des Schiffes in einem Umkreis von 60 Seemeilen vom Hafen oder Fluss und bis zum Verlassen dieser 60 Meilengrenze. Sie muss jedoch für mindestens 5 Tage gezahlt werden. Die diesbezügliche Vereinbarung trat am 3. Dezember in Kraft. Die Mindesthöhe der täglich zahlbaren Zulage beläuft sich auf Norwegische Kronen 120.

DAENEMARK

Die für dänische Seeleute getroffene Vereinbarung stützt sich auf das norwegische Muster.

SCHWEDEN

Die Kriegsgefahrenzulage der schwedischen Seeleute ist zahlbar für Dienst in Gewässern nördlich des 22. Breitengrades an der Westküste und des 20. Breitengrades an der Ostküste. Die Zulage beläuft sich auf 100% der Grundheuer, die bei der Berechnung des Urlaubsgeldes als Massstab dient. Die Anspruchsperiode beginnt 12 Stunden vor Einlaufen in einen Hafen oder Festmachen vor der Küste und endet 12 Stunden nach Verlassen des Hafens bzw. Ankerplatzes. Das Abkommen trat am 3. Dezember in Kraft. Die Zulage ist für mindestens 5 Tage zahlbar, und die tägliche Mindesthöhe ist 65 Schwedische Kronen. Ferner sieht das schwedische Abkommen die Zahlung einer Entschädigung an abhängige Familienangehörige vor, wenn Besatzungsmitglieder infolge der Kriegssituation ihr Leben verlieren. Die diesbezügliche Versicherung beläuft sich auf 75.000 Schwedische Kronen. Ferner ist die Zahlung einer Invalidenrente bei Arbeitsunfähigkeit infolge von Kriegshandlungen vorgesehen.