



REPUBLIC OF SOUTH AFRICA
GOVERNMENT GAZETTE

STAATSKOERANT
VAN DIE REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA

Registered at the Post Office as a Newspaper

PRICE 10c PRYS
OVERSEAS 15c OORSEE
POST FREE — POSVRY

As 'n Nuusblad by die Poskantoor Geregistreer



CAPE TOWN, 11TH APRIL, 1969.

Vol. 46.]

KAAPSTAD, 11 APRIL 1969.

[No. 2353.

GOVERNMENT NOTICE.

DEPARTMENT OF TRANSPORT.

No. 580.]

[11th April, 1969.

COMMISSION OF INQUIRY INTO THE DISPUTE BETWEEN THE SOUTH AFRICAN RAILWAYS AND HARBOURS ADMINISTRATION AND THE STAFF ASSOCIATION REPRESENTING GROUP "A" SERVANTS OF THE SOUTH AFRICAN RAILWAYS.

The report of the Commission of Inquiry, appointed by the Acting State President as notified in *Government Gazette Extraordinary* No. 1994 of 23rd February, 1968, is hereby published for general information.

TO THE STATE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA.

In terms of Government Notice No. 257 of 23rd February, 1968, the Acting State President was pleased to appoint a commission of inquiry under Section 28 of the Railways and Harbours Service Act, 1960 (Act No. 22 of 1960), with the following terms of reference:

"To investigate the cause of, and make recommendations in regard to, the dispute which has arisen between the Administration of the South African Railways and Harbours and the Staff Association representing Group "A" servants of the South African Railways, which has been registered as a trades union under the name of "The South African Railways and Harbours Salaried Staff Association", in connection with the representations from the aviation technicians for—

- (a) an increase of 40% (forty per cent) in their basic salaries; and

GOEWERMENSKENNISGEWING.

DEPARTEMENT VAN VERVOER.

No. 580.]

[11 April 1969.

KOMMISSIE VAN ONDERSOEK NA DIE GESKIL TUSSEN DIE ADMINSTRASIE VAN DIE SUID-AFRIKAANSE SPOORWEE EN HAWENS EN DIE PERSONEELVERENIGING VERTEENWOORDIGENDE DIENARE GROEP A VAN DIE SUID-AFRIKAANSE SPOORWEE.

Die verslag van die Kommissie van Ondersoek wat deur die Waarnemende Staatspresident aangestel is soos in *Buitengewone Staatskoerant* no. 1994 van 23 Februarie 1968 bekend gemaak, word hiermee vir algemene inligting gepubliseer.

AAN DIE STAATSPRESIDENT VAN DIE REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA

Kragtens Goewermenskennisgewing no. 257 van 23 Februarie 1968 het dit die Waarnemende Staatspresident behaag om 'n kommissie van ondersoek aan te stel in-gevolge artikel 28 van die Wet op Spoorweg- en Hawediens, 1960 (Wet no. 22 van 1960), met die volgende opdrag:

„Om ondersoek in te stel na die oorsaak van, en aanbevelings te doen omtrent, die geskil wat ontstaan het tussen die Administrasie van die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens en die Personeelvereniging wat dienare Groep A van die Suid-Afrikaanse Spoorweë verteenwoordig en as 'n vakvereniging onder die naam „The South African Railways and Harbours Salaried Staff Association" geregistreer is, in verband met die lugvaarttegnikusse se vertoe vir—

- (a) 'n verhoging van 40% (veertig persent) in hulle basiese salarisse; en

- (b) the revision of their overtime rates to a corresponding ratio of basic salaries."

In accordance with Proclamation No. 30 it was declared that the provisions of the Commissions Act, 1947 (Act No. 8 of 1947), would be applicable to the Commission of Inquiry.

Both the Government Notice and the Proclamation appeared in *Government Gazette Extraordinary* No. 1994 of 23rd February, 1968.

The Commission has completed its investigation and has the honour to submit to you its report thereon.

CHAPTER 1.

INTRODUCTION.

Constitution of the Commission.

The Commission was appointed on the 1st February, 1968, and the following members were appointed to the Commission:

The Honourable Acting Justice Jan van Wyk de Vries (Chairman).

Mr. Alastair Hope Macmillan and

Mr. Norman George Eaton.

Mr. George Ruscoe was appointed Secretary of the Commission.

Procedure.

1. The Commission, in carrying out its directive, immediately commenced its investigation into the terms of reference and the dispute between the Administration of the South African Railways and Harbours and the Staff Association (hereinafter referred to as the Administration and the Association).

2. Certain decisions were taken at meetings of the Commission on 4th March and 5th November, 1968, in regard to the procedure to be followed and both parties to the dispute were informed of these decisions:

- (a) The Association to submit to the Commission a written exposition of its case; this document to be made available to the Administration for a written reply with the right of the Association of replicating thereto;
- (b) as regards the hearings of the Commission the procedure to be as follows:
 - (i) the evidence and representations of the Association to be heard first;
 - (ii) thereafter, the representatives of the Administration to have the opportunity of questioning the witnesses of the Association in connection with the representations and evidence submitted;
 - (iii) thereafter, the evidence and representations of the Administration to be heard; and
 - (iv) on completion thereof, the representatives of the Association, in turn to have the opportunity of questioning the representatives of the Administration in connection with the evidence and representations submitted by the latter;

- (b) die hersiening van hulle oortydskaal om dit in ooreenstemmende verhoging met basiese salarisse te bring."

Kragtens Proklamasie no. 30 is daar verklaar dat die bepalings van die Kommissiewet, 1947 (Wet no. 8 van 1947) op die Kommissie van Onderzoek van toepassing is.

Beide die Goewermentskennisgewing en die Proklamasie het verskyn in *Buitengewone Staatskoerant* no. 1994 van 23 Februarie 1968.

Die Kommissie het sy ondersoek voltooi en het die eer om sy verslag daarvoor aan u voor te lê.

HOOFSTUK 1.

INLEIDING.

Samestelling van die Kommissie.

Die Kommissie is op 1 Februarie 1968 aangestel, en die volgende lede is daarin benoem:

Sy Edele waarnemende regter Jan van Wyk de Vries (Voorsitter).

Mnr. Alastair Hope Macmillan en

Mnr. Norman George Eaton.

Mnr. George Ruscoe is as sekretaris van die Kommissie benoem.

Prosedure.

1. Die Kommissie het in die uitvoering van sy opdrag, onmiddellik begin met sy ondersoek na die opdrag aan die Kommissie en die geskil tussen die Administrasie van die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens en die Personeelvereniging (hierna die Administrasie en die Vereniging genoem).

2. Sekere besluite is op 4 Maart en 5 November 1968 op vergaderings van die Kommissie geneem in verband met die prosedure wat gevolg moet word, en beide partye in die geskil is op die hoogte gebring van daardie besluite:

- (a) Dat die Vereniging 'n skriftelike uiteensetting van sy saak aan die Kommissie moet voorlê; dié dokument moet aan die Administrasie beskikbaar gestel word sodat 'n skriftelike antwoord verstrekk kan word, terwyl die Vereniging die reg het om repliek daarop te lewer.
- (b) Dat, betreffende die aanhoor van die getuienis deur die Kommissie die volgende prosedure gevolg word:
 - (i) Die Vereniging moet eerste sy getuienis en vertoë voorlê.
 - (ii) Daarna moet die verteenwoordigers van die Administrasie die geleentheid hê om die getuies van die Vereniging te ondervra in verband met die vertoë deur hulle gerig en getuienis deur hulle voorgelê.
 - (iii) Daarna moet die getuienis en vertoë van die Administrasie aangehoor word.
 - (iv) By voltooiing daarvan moet die verteenwoordigers van die Vereniging op hulle beurt die geleentheid hê om die verteenwoordigers van die Administrasie te ondervra in verband met die getuienis deur laasgenoemdes voorgelê en vertoë deur hulle gerig.

- (c) that the proceedings of the Commission to be held in public and that the representatives and/or witnesses of the parties to be allowed to be present throughout;
- (d) in view of the fact that the nature of the representations and evidence involved mainly the argument of a number of facts, common cause as between the parties, it was decided that the representatives of the Association and of the Administration would not be placed under oath;
- (e) furthermore, the representatives of both parties would, in concluding their case, be given the opportunity, after the completion of the evidence and representations, to sum up and address the Commission; and
- (f) a mechanical tape recording of the entire proceedings would be made.

Proceedings and Representation.

3. The Association laid its written submission before the Commission on 29th May, 1968. After having received the written reply from the Administration on 13th September, 1968, the open sessions of the Commission commenced on the 2nd December, 1968, and continued on the 3rd and 4th December, 1968; thereafter open sessions were held on the 6th December, 1968, the 20th, 21st and 22nd January, and the 18th February, 1969.

4. The parties were represented throughout, respectively, as follows:

(a) The Association by—

- (i) Mr. H. V. Coetzer: Aviation Technician (Electrical).
- (ii) Mr. R. E. Edwards: Aviation Technician (Mechanics).
- (iii) Mr. E. G. Fox: Aviation Technician (Instruments).
- (iv) Mr. W. T. Forster: Aviation Technician (Mechanics).
- (v) Mr. I. S. P. Mollentze: Aviation Technician (Mechanics).
- (vi) Mr. J. H. Potgieter: Senior Aviation Technician.
- (vii) Mr. N. H. Berry: Aviation Technician (Mechanics).
- (viii) Mr. F. A. Smit: Acting General Secretary, Staff Association Representing Group "A" S.A.R. Servants.

(b) The Administration by—

- (i) Mr. R. H. Botha: Assistant General Manager (Staff).
- (ii) Mr. T. B. Phillips: Senior Superintendent (Aeronautical) (Maintenance and Overhaul).
- (iii) Mr. J. I. H. Wilson: Senior Aeronautical Engineer (Avionics) (with the exception of the 18th February, 1969).
- (iv) Mr. M. D. Overbeek: Head of Technical Training School, South African Airways.
- (v) Mr. R. B. Gunn: Superintendent (Aeronautical) (Maintenance).

5. Thereafter, in the light of the representations and the evidence tendered, the Commission considered the dispute, deliberated thereon and finally arrived at its findings, conclusions and recommendations as recorded below.

- (c) Dat die verrigtinge van die Kommissie in die openbaar moet geskied en dat die verteenwoordigers en/of getuies van die partye toegelaat moet word om deurentyd aanwesig te wees.
- (d) Dat, aangesien die aard van die vertoë en getuienis hoofsaaklik die beredenering van 'n aantal feite sal wees wat gemene saak tussen die partye is, die verteenwoordigers van die Vereniging en van die Administrasie nie onder eed geplaas sal word nie.
- (e) Verder, dat aan die verteenwoordigers van beide partye ter afsluiting van hulle saak, die geleentheid gegee word om na voltooiing van die getuienis en vertoë 'n opsomming te maak en die Kommissie toe te spreek.
- (f) Dat 'n meganiese bandopname van al die verrigtinge gemaak word.

Verrigtinge en verteenwoordiging.

3. Die Vereniging het die skriftelike uiteensetting van sy saak op 29 Mei 1968 aan die Kommissie voorgelê. Nadat die skriftelike antwoord van die Administrasie op 13 September 1968 ontvang is, het die openbare sitting van die Kommissie op 2 Desember 1968 'n aanvang geneem, en dit het voortgeduur op 3 en 4 Desember 1968; daarna is openbare sittings gehou op 6 Desember 1968, 20 Januarie 1969, 21 Januarie 1969, 22 Januarie 1969 en 18 Februarie 1969.

4. Die partye is deurgaans onderskeidelik soos volg verteenwoordig:

(a) Die Vereniging deur—

- (i) Mnr. H. V. Coetzer: Lugvaarttegnikus (elektrotegnies).
- (ii) Mnr. R. E. Edwards: Lugvaarttegnikus (meganika).
- (iii) Mnr. E. G. Fox: Lugvaarttegnikus (instrumente).
- (iv) Mnr. W. T. Forster: Lugvaarttegnikus (meganika).
- (v) Mnr. I. S. P. Mollentze: Lugvaarttegnikus (meganika).
- (vi) Mnr. J. H. Potgieter: Seniorlugvaarttegnikus.
- (vii) Mnr. N. H. Berry: Lugvaarttegnikus (meganika).
- (viii) Mnr. F. A. Smit: Waarnemende Hoofsekretaris, Personeelvereniging wat dienare Groep A van die S.A.S. verteenwoordig.

(b) Die Administrasie deur—

- (i) Mnr. R. H. Botha: Assistent-hoofbestuurder (personeel).
- (ii) Mnr. T. B. Phillips: Seniorsuperintendent (lugvaart) (onderhoud en opknapping).
- (iii) Mnr. J. I. H. Wilson: Seniorlugvaartingenieur (avionika) (behalwe op 18 Februarie 1969).
- (iv) Mnr. M. D. Overbeek: Prinsipaal, tegniese skool, Suid-Afrikaanse Lugdiens.
- (v) Mnr. R. B. Gunn: Superintendent (lugvaart) (onderhoud).

5. Vervolgens het die Kommissie in die lig van die vertoë wat gerig en die getuienis wat voorgelê is, die geskil in oorweging geneem, daaroor beraadslaag, en ten slotte sy bevindings, gevolgtrekkings en aanbevelings gedoen soos hieronder aangegee.

CHAPTER 2.

THE DEVELOPMENT OF THE DISPUTE.

6. In passing we wish to refer to the matter of the representation of the aviation technicians by the Association, which was raised during the hearings. We, wish to record that the aviation technicians through the Association have at all times and in regard to all matters enjoyed the fullest opportunity of putting their case to the Commission. There is no indication whatsoever to the effect that the aviation technicians have been limited or hindered in the conduct of their case before this Commission.

7. On 19th July, 1967, the General Secretary of the Association addressed a letter to and sought an interview with the General Manager of Railways on behalf of the aviation technicians requesting a discussion of, amongst other matters, the following points:

- (a) A 40 per cent increase in basic salary; and
- (b) overtime rates to be commensurate with basic salary (all matters except the 40 per cent increase in basic salary need no further reference as they are not relevant to this inquiry).

8. The desired meeting took place on 2nd August, 1967, when the following decisions in regard to the foregoing were conveyed to the Association:

- (a) The General Manager of Railways noted the representations made by the representatives of the aviation technician grades and indicated that the request would be conveyed to the Honourable the Minister of Transport for consideration together with representations received from other grades of staff;
- (b) the other matter was dealt with in the same manner.

9. On 25th August, 1967, the acting Administrative Secretary to the Minister of Transport advised the General Secretary of the Association that the Minister had given earnest and careful consideration to the request that basic salaries of aviation technicians be increased by 40 per cent, but that he could not see his way clear at that stage to consider favourably any wage claims.

10. Arising out of the Minister's decision referred to in the preceding paragraph, the General Secretary of the Association informed the Minister in a letter dated 27th September, 1967, of the intention to declare a dispute between the Railway Administration and the servants concerned in terms of Section 28 of the Railways and Harbours Service Act, 1960 (Act No. 22 of 1960). On 4th October, 1967, the Administrative Secretary to the Minister of Transport advised the General Secretary of the Association that the Minister was prepared to accede to the request and that the matter would be dealt with in terms of Section 28 (1) of the Railways and Harbours Service Act, 1960 (Act No. 22 of 1960).

11. Thereupon the State President appointed this Commission with the terms of reference previously stated.

Salary improvements as from 1st April, 1968.

12. After the appointment of the Commission the Minister of Transport announced certain improvements of

HOOFSTUK 2.

DIE ONTWIKKELINGSGANG VAN DIE GESKIL

6. Ons wil terloops melding maak van die aangeleentheid betreffende verteenwoordiging van die lugvaarttegnikusse deur die Vereniging, wat tydens die verhoor geopper is. Ons wil dit boekstaaf dat die lugvaarttegnikusse, deur die Vereniging, te alle tye en in verband met alle aangeleenthede volle geleentheid gehad het om hulle saak aan die Kommissie voor te lê. Daar is hoegenaamd geen aanduiding dat die lugvaarttegnikusse aan bande gelê of verhinder is toe hulle saak voor die Kommissie gedien het nie.

7. Op 19 Julie 1967 het die Hoofsekretaris van die Vereniging 'n brief gerig aan en 'n onderhoud aangevra met die Hoofbestuurder van die Spoorweë, ten behoeve van die lugvaarttegnikusse, met die versoek om besprekings te voer onder andere oor die volgende sake:

- (a) 'n Verhoging van 40% in die basiese salaris, en
- (b) oortydskale wat in ooreenstemming met die basiese salaris gebring moet word.
(Alle aangeleenthede behalwe die 40%-verhoging in die basiese salaris hoef nie verder aandag te geniet nie aangesien dit nie hierdie ondersoek raak nie.)

8. Die verlangde samekoms het op 2 Augustus 1967 plaasgevind, en by dié geleentheid is die volgende besluite in verband met die voorgaande aan die Vereniging bekend gemaak:

- (a) Die Hoofbestuurder van die Spoorweë het kennis geneem van die verhoë wat gerig is deur die verteenwoordigers van die lugvaarttegnikusgrade en te kenne gegee dat die versoek aan Sy Edele die Minister van Vervoer oorgedra sal word vir ooreweging, tesame met die verhoë ontvang van ander personeelgrade.
- (b) Die ander aangeleentheid is op dieselfde wyse behandel.

9. Op 25 Augustus 1967 het die waarnemende Administratiewe Sekretaris van die Minister van Vervoer die Hoofsekretaris van die Vereniging in kennis gestel dat die Minister ernstige en sorgvuldige ooreweging verleen het aan die versoek dat die basiese salaris van lugvaarttegnikusse met 40% verhoog word, maar dat hy op daardie tydstip nie in staat was om enige looneise gunstig te oorweeg nie.

10. As gevolg van die Minister se besluit genoem in die voorgaande paragraaf, het die Hoofsekretaris van die Vereniging die Minister in 'n brief gedateer 27 September 1967 verwittig van die voorneme om 'n geskil tussen die Spoorwegadministrasie en die betrokke dienare te verklaar ingevolge artikel 28 van die Wet op Spoorweg- en Hawediens, 1960 (Wet no. 22 van 1960). Op 4 Oktober 1967 het die Administratiewe Sekretaris van die Minister van Vervoer die Hoofsekretaris van die Vereniging in kennis gestel dat die Minister bereid was om aan die versoek te voldoen en dat die saak behandel sou word soos bepaal in artikel 28 (1) van die Wet op Spoorweg- en Hawediens, 1960 (Wet no. 22 van 1960).

11. Daarna het die Staatspresident hierdie Kommissie aangestel, met die opdrag soos reeds gemeld.

Salarisverbeterings vanaf 1 April 1968.

12. Nadat die Kommissie aangestel is, het die Minister van Vervoer sekere verbeterings in salarisse en lone aan-

salaries and wages effective as from the April, 1968, pay-month. The immediate result of this improvement was that the Association abandoned its claim in respect of the other matter and the dispute, therefore, was confined to the question of basic salary only.

13. It may here be reported that the Association, as a result of the improvement of the basic salary by R600 as from 1st April, 1968, and with the concurrence of the Administration, initially amended the basis of the dispute from 40 per cent of the salary as before 1st April, 1968, to 25 per cent of the new basic salary as from 1st April, 1968. In the course of the hearing doubts arose as to the jurisdiction of the Commission in respect of the amended claim. It could not be ascertained what portion (if any) of the R600 was in respect of factors related to the grounds of the claim of the Association. In the light of this position the Commission ruled that it had no jurisdiction to deal with the matter on the basis of 25 per cent of the new basic salary and permitted the Association, with the consent of the Administration, to revert to the original basis of 40 per cent of the basic salary as before 1st April, 1968. The second submission by the Association on the above basis was received by the Commission on 13th December, 1968, and the reply by the Administration on 27th December, 1968.

14. The subject of the dispute before the Commission is, therefore, a claim by the Association that the basic salary of the aviation technicians should on the grounds stated in their submission be increased by 40 per cent calculated on the basic salary before 1st April, 1968, namely on R2,700.

CHAPTER 3.

THE EVIDENCE AND SUBMISSIONS.

Inspection.

1. At the commencement of the hearing on 2nd December, 1968, it was decided to hold an inspection at Jan Smuts Airport in the various workshops, hangars, the Training School and the Library to enable the Commission to view the type of work performed by the aviation technicians, the type of tools and equipment used, the testing apparatus, methods of training and other aspects surrounding the work and working conditions of the aviation technicians.

THE CASE FOR THE AVIATION TECHNICIANS.

1.01. Although the formalities leading up to this dispute started with the previously referred to letter of 19th July, 1967, it appears that the basic complaint originated from events further back in the past. If the earlier history of the grievance is not referred to because it has no bearing on the present question, it seems that September, 1964 can be taken as a starting point.

1.01.1. At that time the basic salary of the aviation technician was R2,325 per annum and at a meeting held on 16th September, 1964, it was decided to claim an increase of 30 per cent. Had this claim been granted the basic salary would have advanced to R3,022.50 per annum as from 1st October, 1964. On 1st October, 1965, the

gekondig wat met ingang van die betaalmaand April 1968 in werking sou tree. Die onmiddellike gevolg van hierdie verbetering was dat die Vereniging afgesien het van sy eise ten opsigte van die ander aangeleentheid, met die gevolg dat die geskil tot die vraagstuk van basiese salaris beperk was.

13. Daar kan hier gemeld word dat die Vereniging, as gevolg van die verbetering van die basiese salaris met R600 op 1 April 1968, en met die goedkeuring van die Administrasie, aanvanklik die grondslag van die geskil verander het van 40% van die salaris soos voor 1 April 1968, na 25% van die hersiene basiese salaris vanaf 1 April 1968. In die loop van die verhoor het daar twyfel ontstaan oor die jurisdiksie van die Kommissie ten opsigte van die gewysigde eis. Daar kon nie vasgestel word watter gedeelte (as daar was) van die R600 betrekking het op die faktore wat met die gronde van die Vereniging se eis in verband staan nie. In die lig van hierdie toestand het die Kommissie beslis dat hy geen jurisdiksie het om met die saak op die grondslag van 25% van die nuwe basiese salaris te handel nie, en het hy, met die Administrasie se goedkeuring, aan die Vereniging toestemming verleen om na die oorspronklike grondslag van 40% van die basiese salaris, soos voor 1 April 1968, terug te keer. Die Vereniging se tweede betoog op bogenoemde grondslag is deur die Kommissie ontvang op 13 Desember 1968 en die Administrasie se antwoord op 27 Desember 1968.

14. Die onderwerp van die geskil wat die Kommissie moet behandel, is derhalwe 'n eis deur die Vereniging dat die basiese salaris van die lugvaarttegnikusse op die gronde in hulle betoog gemeld, verhoog word met 40%, bereken op die basiese salaris voor 1 April 1968, naamlik op R2,700.

HOOFSTUK 3.

DIE GETUIENIS EN BETOË.

Besigtiging.

1. By die aanvang van die verhoor op 2 Desember 1968 is daar besluit om die verskeie werkwinkels en vliegtuiglloodse, die tegniese skool en die biblioteek, op Jan Smuts-lughawe te besigtig ten einde die Kommissie op die hoogte te stel van die soort werk wat die lugvaarttegnikusse verrig, die soort gereedskap en uitrusting wat hulle gebruik, die toetsapparaat wat daar is, die opleidingsmetodes wat toegepas word, en ander aspekte wat op die werk en werktoestande van die lugvaarttegnikusse betrekking het.

DIE SAAK VAN DIE LUGVAARTTEGNIKUSSE.

1.01. Ofskoon die formaliteite wat tot hierdie geskil aanleiding gegee het, begin het met die brief van 19 Julie 1967, waarna reeds verwys is, blyk dit dat die basiese klag sy oorsprong het in voorvalle verder terug in die verlede. As daar nie na die vroeë geskiedenis van die grief verwys word nie omdat dit geen betrekking op die huidige vraagstuk het nie, wil dit voorkom of September 1964 as uitgangspunt geneem kan word.

1.01.1. Destyds was die basiese salaris van die lugvaarttegnikus R2,325 per jaar, en op 'n vergadering wat op 16 September 1964 gehou is, is daar besluit om 'n verhoging van 30 persent te eis. Indien dié eis toegestaan was, sou die basiese salaris gestyg het tot R3,022.50 per jaar met ingang van 1 Oktober 1964. Op 1 Oktober 1965 het die

Minister granted further improvements which in respect of the aviation technicians amounted to R225, but others in the same salary group received R375 and thus, so it is contended, the aviation technicians should have received R3,397.50 per annum.

1.01.2. The Association describes the position arising from the salary improvement as from 1st October, 1965, as

"A negation and watering down of the wage award granted in September 1964."

1.01.3. This contention is based on a comparison of basic salaries in the case of aviation technicians and basic salaries in the case of Railway technicians. The comparative figures given to the Commission are the following:—

Date.	Aviation Technician.	Railway Technician.
Before June, 1962	$\left\{ \begin{array}{l} \text{R180.50—} \\ \text{R183.50 p.m.} \\ \text{R2,166—} \\ \text{R2,202 p.a.} \end{array} \right\}$	R2,244—R2,292 p.a.
1st June, 1962	R2,181—R2,217 p.a.	—
1st September, 1962	R2,250—R2,325 p.a.	R2,325—R2,400 p.a.
1st October, 1964	R2,400—R2,475 p.a.	R2,400—R2,475 p.a.
1st October, 1965	R2,700 p.a.	R2,850 p.a.

1.01.4. The contention is that at the present time the aviation technician should, therefore, have received R3,397.50 plus the improvement on 1st April, 1968, of R600 and that, therefore, the basic salary should now be R3,997.50. It is the case of the aviation technicians that that they are entitled to this basic salary, but for the purpose of the dispute the claim stands on the basis of 40 per cent of R2,700, the precise figure of which amounts to R3,780 per annum. It may be stated that the grounds for the demand of an increase of 30 per cent in 1964 coincides with the grounds for the present demand of 40 per cent of R2,700.

1.02. The grounds upon which the Association seeks to justify the increase of 40 per cent in their basic salary are stated to be three-fold:

- A. Merit Differentiation;
- B. Responsibility;
- C. Productivity.

1.02.1. The facts and contentions advanced in support of each of the three grounds are summarised in the following paragraphs.

Merit Differentiation.

2.01. The Association contends that the nature of the work performed by the aviation technicians merits a differentiation from other trades and that it should stand on its own as being *sui generis*.

2.02. The work is exacting, calling for a meticulous degree of care, requiring a mandatory high standard prescribed by national and international bodies; it must maintain high standards of safety and it requires a high standard of skill, technical knowledge and experience—in fact higher than that required by most other trades.

2.03. The Association emphasises that the aviation technician is required continually to learn new skills, procedures and acquire ever varying technical knowledge consequent upon the introduction of new aircraft and workshop and other equipment.

Minister verdere verbeterings toegestaan wat ten opsigte van die lugvaarttegnikusse R225 beloop het, maar ander in dieselfde salarisgroep het R375 ontvang, en derhalwe, so is daar aangevoer, moes die lugvaarttegnikus R3,397.50 per jaar ontvang het.

1.01.2. Die Vereniging beskryf die toestand wat uit die salarisverbetering met ingang van 1 Oktober 1965 voortgespruit het, as—

„'n loëning en verwatering van die loontoekenning wat in September 1964 toegestaan is”.

1.01.3. Hierdie bewering is gegrond op 'n vergelyking van basiese salarisse in die geval van lugvaarttegnikusse en basiese salarisse in die geval van Spoorwegtegnikusse. Die vergelykende syfers wat aan die Kommissie verstrek is, is soos volg:

Datum.	Lugvaarttegnikus.	Spoorwegtegnikus.
Voor Junie 1962	$\left\{ \begin{array}{l} \text{R180.50—} \\ \text{R183.50 p.m.} \\ \text{R2,166—} \\ \text{R2,202 p.j.} \end{array} \right\}$	R2,244—R2,292 p.j.
1 Junie 1962	R2,181—R2,217 p.j.	—
1 September 1962	R2,250—R2,325 p.j.	R2,325—R2,400 p.j.
1 Oktober 1964	R2,400—R2,475 p.j.	R2,400—R2,475 p.j.
1 Oktober 1965	R2,700 p.j.	R2,850 p.j.

1.01.4. Die standpunt is dat die lugvaarttegnikus op die huidige tydstip dus R3,397.50 moes ontvang het, plus die verbetering van R600 op 1 April 1968, en dat die basiese salaris dus R3,997.50 moet wees. Die uitgangspunt van die lugvaarttegnikusse is dat hulle op hierdie basiese salaris geregtig is, maar vir die doel van die geskil word die eis op die grondslag van 40 persent van R2,700 gestel, waarvan die presiese bedrag op R3,780 p.j. te staan kom. Daar kan gemeld word dat die gronde vir die eis van 'n vermeerdering van 30 persent in 1964, ooreenstem met die gronde vir die huidige eis van 40 persent van R2,700.

1.02. Die gronde waarop die Vereniging trag om die vermeerdering van 40 persent in hulle basiese salaris te regverdig, word as drievoudig aangegee:

- A. Onderskeiding op grond van verdienstelikheid.
- B. Verantwoordelikheid.
- C. Produktiwiteit.

1.02.1. Die feite en redenasies wat aangevoer is ter ondersteuning van elk van die drie grondfaktore, word in die volgende paragrawe saamgevat.

Onderskeiding op grond van verdienstelikheid.

2.01. Die Vereniging voer aan dat die aard van die werk wat deur die lugvaarttegnikusse verrig word, 'n onderskeiding van ander ambagte regverdig en dat hulle ambag afsonderlik moet staan as eiesoortig.

2.02. Die werk is veeleisend; die uiterste sorg moet aan die dag gelê word, aangesien dit gebiedend is dat 'n hoë standaard gehandhaaf word soos voorgeskryf deur nasionale en internasionale liggame; hoë veiligheidstandaarde moet gehandhaaf word, en 'n hoë graad van bekwaamheid, tegniese kennis en ervaring word vereis—inderdaad hoër as wat in die meeste ander ambagte vereis word.

2.03. Die Vereniging lê nadruk op die feit dat die lugvaarttegnikus voortdurend nuwe vaardighede en prosedures moet aanleer en immer wisselende tegniese kennis moet opdoen ten gevolge van die ingebruikneem van nuwe vliegtuie en werkwinkel- en ander uitrusting.

2.04. In support of the above contentions the Association relies, *inter alia*, on—

- the findings of a Conciliation Board; (set out in paragraph 5A (h) (i));
- a statement by the Minister of Transport on 27th February, 1958, (set out in paragraph 5A (h) (ii); and
- on an extract from a decision of the Industrial Registrar made during 1960 (quoted in paragraph 5A (h) (iii)).

The paragraphs referred to being continued in memorandum submitted to the Commission on the 13th December, 1968.

2.05. The Association further points out that the pronouncements referred to in the preceding paragraph were all made before the introduction of the pure jet aircraft; that at present a new series of jet aircraft has been put in service and that yet other models are to be introduced in the near future and may be expected to be introduced in the more distant future. This, it is contended, requires the continual acquisition of new skills, procedures and new technical knowledge.

Responsibility.

3.01. With the rapid development of the Aviation Industry, the putting into use of new series and models of aircraft, the resulting more intricate and specialised work, the responsibility of the aviation technician has increased. The requirements demanded of the Industry in the interests of the supreme factor of safety tend to increase.

3.02. In order to meet these requirements the aviation technician has from time to time to undergo training in the technical training school established by the Administration. The courses are strenuous and extensive and although it is regarded that they are full-time courses, aviation technicians have to spend from 4 to 6 hours on home study per day. The factor of responsibility enters into the manner and method of the application of the knowledge acquired in the training school and elsewhere.

3.03. In regard to the responsibility factor it has been pointed out that the aviation technician has to carry out critical tests and must sign that the work has been adequately performed.

3.04. The requirement of responsibility on the part of the aviation technician is such that the apprentice in the Airways is expected to attain qualifications equal to National Technical Certificate III.

Productivity.

4.01. The Association contends that their application of ability and skill have in large measure contributed to the maintenance of the ever-increasing flight schedules especially since the introduction of the Boeing 707 and 727.

4.02. It is argued that a comparison of a graph showing the increase in flight utilisation hours and a graph showing the numerical strength of the aviation technicians, proves an increase of productivity to an extent of 20 per cent as against an increase of only 3 per cent in the numerical strength of the aviation technicians.

4.03. The Association further contends that the workload on the aviation technician has increased by the factor of the maintenance check-sheets and seeks to prove it by submitting the history of Boeing 707—Aircraft Series 344A—aircraft registration No. ZS-CKE. A graph compares the

2.04. Ter stawing van hierdie argumente beroep die Vereniging hom onder andere op—

- die bevindings van 'n Versoeningsraad (uiteengesit in paragraaf 5A (h) (i));
- 'n verklaring deur die Minister van Vervoer op 27 Februarie 1958 (uiteengesit in paragraaf 5A (h) (ii)), en
- op 'n uittreksel uit 'n besluit van die Nywerheids-registrateur wat gedurende 1960 geneem is (aangehaal in paragraaf 5A (h) (iii)).

Die genoemde paragrawe is vervat in 'n memorandum wat op 13 Desember 1968 aan die Kommissie voorgelê is.

2.05. Die Vereniging wys daarop dat die verklarings in die voorafgaande paragraaf almal gemaak is voordat die suiwer straalvliegtuig in gebruik geneem is; dat 'n nuwe reeks straalvliegtuie tans in bedryf is en dat nog ander modelle in die nabye toekoms in diens gestel gaan word en, na verwag kan word, verder in die toekoms in diens gestel sal word, en dit, voer die Vereniging aan, verg dat lugvaarttegnikusse voortdurend nuwe vaardighede en prosedures moet aanleer en nuwe tegniese kennis moet opdoen.

Verantwoordelikheid.

3.01. Met die snelle ontwikkeling van die lugvaartnywerheid, die ingebruikneem van nuwe reekse en modelle vliegtuie, die gevolglike ingewikkelder en meer gespesialiseerde werk, het die verantwoordelikheid van die lugvaarttegnikus toegeneem. Die eise wat in belang van die hoogste veiligheidsfaktor aan dié nywerheid gestel word, neig om steeds toe te neem.

3.02. Ten einde aan hierdie vereistes te voldoen, moet die lugvaarttegnikus van tyd tot tyd opleiding in die Administrasie se tegniese skool ontvang. Die kursusse is veeleisend en omvattend, en ofskoon die kursusse as voltyds beskou word, moet lugvaarttegnikusse 4 tot 6 uur per dag aan tuisstudie wy. Die verantwoordelikeheidsfaktor tree na vore in die wyse en metode van toepassing van die kennis wat in die tegniese skool en elders opgedoen is.

3.03. Ten opsigte van die verantwoordelikeheidsfaktor is daarop gewys dat die lugvaarttegnikus kritiese toetse moet uitvoer en sy handtekening moet verstrek om te sertifiseer dat die werk deeglik verrig is.

3.04. Die verantwoordelikeheidsvereiste vir sover dit die lugvaarttegnikus betref, is van so 'n aard dat daar van die vakleerling in die lugdiens verwag word dat hy kwalifikasies gelykstaande met die Nasionale Tegniese Sertifikaat III moet behaal.

Produktiwiteit.

4.01. Die vereniging voer aan dat die bekwaamheid en vaardigheid wat hulle aan die dag lê, in 'n groot mate daartoe bygedra het dat die vliegroosters, wat steeds in omvang toeneem, gehandhaaf kan word, veral sedert die Boeing 707 en 727 in gebruik geneem is.

4.02. Daar word geredeneer dat 'n vergelyking tussen 'n grafiek wat die toename in vlugbenuttingsure aantoon en 'n grafiek wat die getalsterkte van die lugvaarttegnikusse aantoon, bewys dat daar 'n toename van 20 persent in produktiwiteit is, vergeleke met 'n vermeerdering van net 3 persent in die getalsterkte van die lugvaarttegnikusse.

4.03. Die Vereniging voer verder aan dat die werkklas op die lugvaarttegnikus vermeerder het met die faktor van die onderhoudskontrolestate, en trag om dit te bewys deur die geskiedenis van die Boeing 707-vliegtuig, reeks 344A, vliegtuigregistrasienommer ZS-CKE, voor te lê. 'n

time out of service in its first cycle of checks (No.'s 11-31) and the time out of service in its second cycle of checks and reveals an increase of only 27.4 per cent. It is argued that this was achieved despite an ever-increasing workload demand required by service bulletins, preliminary technical leaflets, local modifications, Federal Aviation Agency and special inspections. The increase in the flying hours of the Boeing 707—344 fleet for the period 1962 to 1967 (122 per cent) is also given.

Bonuswork System.

5.01. Then the Association states that the work to be performed by the aviation technician is scheduled and, it is argued that the basis of allocating time to aircraft checks is no different to that applied to a job produced by a bonusworker—both articles are produced in the time allocated. The only inherent difference is that the aviation technician is not working under the Bonuswork System and, therefore, does not earn the bonus which bonusworkers in other trades can and do earn.

5.02. The Association then proceeds to analyse the earnings of the aviation technicians in comparison with the artisan bonusworker on the Railways, figures which will be dealt with later in this respect. It also deals with the salary of the supervisor, i.e. the assistant foreman and foreman and highlights the comparative position of the supervisor in the group of bonusworkers and the supervisor in the group of non-bonusworkers. The contention is that the aviation technician should have a basic salary which compensates him for the absence of bonuswork benefits; and that it is inequitable that the gap between the aviation technician's salary and the assistant foreman's salary should increase on the basis that the assistant foreman (aviation) is graded together with the assistant foreman in the Railways whose basic salary again is adjusted to the fact that some of the Railway artisans work under the Bonuswork System. Or as it is put by the Association:

"The substantial increase to the groups of assistant foreman and foreman was due to the fact that their counterpart in the Railway bonus shops were awarded increments in lieu of bonus."

It is argued that the job evaluation as reflected in the grading system has for these reasons become farcical.

5.03. Shorn of all its trimmings this is the case of the Association on behalf of the aviation technicians.

THE CASE OF THE ADMINISTRATION

6.01. In reply to the allegation of the Association that the increase on 1st October, 1965, constituted "a negation and watnig down" of the award granted in 1964 (as set out in paragraph 1.01.0), the Administration denies that was so and explains the matter as follows:

- (a) That it became clear (on 2nd August, 1967) that the aviation technicians were comparing their position with that of technicians (communication), (electrical signal repair shop), (lighthouses) and (signals) and assistant foreman and foreman. We shall refer in this report to the technicians (communication), (electrical signal repair etc.) as "Railway technicians".

Vergelykende grafiek wat die tyd buite gebruik in die vliegtuig se eerste versiensiklus (kontroles nommers 11—31) en die tyd buite gebruik in die vliegtuig se tweede versiensiklus aangee, toon 'n vermeerdering van slegs 27.4 persent. Daar word geredeneer dat dit verkry is ten spyte van 'n steeds toenemende werkklas wat vereis word deur diensbulletins, voorlopige tegniese blaaie, plaaslike modifikasies en Federal Aviation Agency- en spesiale ondersoek. Die toename in die getal vliegreure van die Boeing 707-344-vloot vir die tydperk 1962 tot 1967 (122 persent) word ook aangegee.

Bonuswerkstelsel.

5.01. Die Vereniging sê verder dat die werk wat deur die lugvaarttegnikus gelewer moet word, volgens skedule is, en daar word aangevoer dat die grondslag waarvolgens tyd vir die vliegtuigtoetse toegewys word, nie verskil van dié wat toegepas word op 'n taak wat deur 'n bonuswerker verrig word nie—in albei gevalle word die artikels gelewer in die tyd wat daarvoor toegewys is. Die enigste inherente verskil is dat die lugvaarttegnikus nie volgens die bonuswerkstelsel werk nie en derhalwe nie die bonus verdien wat bonuswerkers in ander ambagte kan verdien en wel verdien nie.

5.02. Die Vereniging ontleed voorts die verdienste van lugvaarttegnikusse in vergelyking met dié van ambagsmanne in die Spoorweë wat bonuswerk verrig. Hierdie syfers word later in hierdie verslag behandel. Die Vereniging behandel ook die salaris van die toesighouer, d.w.s. die assistent-voorman en die voorman, en plaas die soeklig op 'n vergelyking tussen die posisie van die toesighouer in die groep bonuswerkers en die toesighouer in die groep nie-bonuswerkers. Die beskouing is dat die lugvaarttegnikus 'n basiese salaris moet ontvang wat hom vergoed vir die afwesigheid van bonuswerkvoordele, en dat dit onbillik is dat die gaping tussen die lugvaarttegnikus se salaris en dié van die assistent-voorman moet toeneem op die grondslag dat die assistent-voorman (lugvaart) gegradeer word saam met die assistent-voorman in die Spoorweë, wie se basiese salaris weer aangepas word volgens die grondslag dat sommige van die Spoorwegambagsmanne volgens die bonuswerkstelsel werk. Of, soos die Vereniging dit stel:

„Die aansienlike verhoging vir die groepe assistent-voorman en voorman was toe te skryf aan die feit dat aan hulle teenhangers in die Spoorweg se bonuswerk-winkels verhogings in die plek van bonusse toegestaan is."

Daar word aangevoer dat die werk-evaluasie soos in die graderingstelsel weerspieël, om hierdie redes 'n klug geword het.

5.03. Ontbloot van alle tierlantyntjies, is dit die beoog van die Vereniging ten behoeve van die lugvaarttegnikusse.

DIE ADMINISTRASIE SE SAAK.

6.01. In antwoord op die bewering van die Vereniging as sou die verhoging van 1 Oktober 1965 'n „loëning en verwatering" wees van die toekenning in 1964 (soos in paragraaf 1.01.1 uiteengesit), ontken die Administrasie dat dit die geval is en gee die volgende verduideliking van die saak:

- (a) Dit het duidelik geword (op 2 Augustus 1967) dat die lugvaarttegnikusse hulle posisie vergelyk met dié van die tegnikusse (verbindings), (elektrotegniese sinjaalherstelwinkels), (vuurtorings), (sinjale) en van assistent-voorman en voorman. Ons sal in hierdie verslag na die tegnikusse (verbindings), (elektrotegniese sinjaalherstelwinkels), ens. verwys as „Spoorwegtegnikusse".

The Administration then proceeds to set out the comparative position of the basic salaries of the aviation technicians and the Railway technicians and quotes the figures which have been set out in paragraph 1.01.3:

- (b) The reason why the aviation technician advanced to a salary equivalent to that of the Railway technician as from 1st October, 1964, is given as the fact that the Association on behalf of the aviation technicians had made representations for a 30 per cent increase on the grounds of increased responsibility. The Management, as a matter of history, conceded the point of greater responsibility, but considered the demand of 30 per cent excessive. The result of the representations is reflected in the salary as at 1st October, 1964.
- (c) The reason why on 1st October, 1965, the Railway technician (R2,850) were advanced beyond the aviation technician (R2,700) is stated to be that on this occasion the Association had made representations on behalf of the Railway technicians. These representations were turned down by the Minister, but the Conditions of Employment Advisory Board considered the matter and recommended an improved grading, but it could not determine the merits relative to the position of other groups. Following upon this the Association requested that the aviation technicians be promoted from R2,400—R2,475 to R2,700—R2,850 and the Railway technicians be promoted from R2,400—R2,475 to R3,000—R3,075. The result was that on 1st October, 1965, the aviation technicians were placed in the salary group of R2,700 and the Railway technicians in the salary group of R2,850.

Merit Differentiation.

6.02. The case submitted by the Association as summarised in paragraphs 2.01-2.05 is apparently contested by the Administration, but a number of the constituent points of the case of the Association are conceded by the Administration. The gist of the case is that the nature of the work of the aviation technicians justifies a differentiation from others and that it should be regarded as *sui generis*.

6.02.1. The stand of the Administration can be summarised as follows:

- (a) It is conceded that the work of the aviation technician requires a higher degree of technical knowledge and experience than that of most other trades. In support of this fact the Administration compares the wages of the Railway artisan with the salary of the aviation technician.
- (b) The Administration agrees that the work of the aviation technician is *sui generis*, but only to the extent that his work is performed on an aircraft. Then the Administration compares the aviation technician with the Railway technician and maintains that it cannot be conceded that a lesser degree of skill is required in the case of the other or Railway technician. The comparison is extended where the Administration states that it agrees that the aviation technician must possess a high degree of technical knowledge and experience, but that this also applies equally to the Railway technician.
- (c) The Administration basically agrees that the work of the aviation technician is recognised universally as being exacting, calling for a meticulous degree of care and of requiring a mandatory high standard. High standards of safety must be maintained.

6.01.1. Die Administrasie gaan dan voort om die posisie van die basiese salarisse van die lugvaarttegnikusse in vergelyking met dié van die Spoorwegtegnikusse uiteen te sit en verstrek die syfers wat in paragraaf 1.01.3 aangegee is:

- (b) Die rede waarom die lugvaarttegnikus gevorder het tot 'n salaris gelykstaande met dié van die Spoorwegtegnikus met ingang van 1 Oktober 1964, word aangegee as die feit dat die Vereniging ten behoeve van die lugvaarttegnikusse vertoë gerig het vir 'n verhoging van 30 persent op grond van groter verantwoordelikheid. Die Bestuur het in die verlede toegegee op die punt van groter verantwoordelikheid maar het die eis van 30 persent as buitensporig beskou. Die uitslag van die vertoë word weerspieël in die salaris met ingang van 1 Oktober 1964.
- (c) Die rede waarom die Spoorwegtegnikusse (R2,850) op 1 Oktober 1965 bevorder is bo die lugvaarttegnikusse (R2,700), word beweer, is dat die Vereniging by dié geleentheid vertoë ten behoeve van die Spoorwegtegnikusse gerig het. Hierdie vertoë is deur die Minister afgewys, maar die Adviesraad insake Diensvoorwaardes het die saak in oorweging geneem en 'n verbeterde gradering aanbeveel. Dit kon egter nie die meriete ten opsigte van die ander groepe se posisie bepaal nie. Hierop het die Vereniging versoek dat die lugvaarttegnikusse van R2,400—R2,475 tot R2,700—R2,850, en die Spoorwegtegnikusse van R2,400—R2,475 tot R3,000—R3,075 bevorder word. Die gevolg was dit die lugvaarttegnikusse op 1 Oktober 1965 in die salarisgroep R2,700, en die Spoorwegtegnikusse in die salarisgroep R2,850 geplaas is.

Onderskeiding op grond van verdienstelikheid.

6.02. Die saak deur die Vereniging voorgelê, soos saamgevat in paragrawe 2.01—2.05, word blykbaar deur die Administrasie betwis, maar enkele van die punte waarop die Vereniging se saak berus, word deur die Administrasie erken. Die kern van die saak is dat die aard van die lugvaarttegnikusse se werk 'n onderskeiding van ander regverdig en dat dit as eiesoortig beskou moet word.

6.02.1. Die Administrasie se standpunt kan soos volg saamgevat word:

- (a) Daar word toegegee dat die lugvaarttegnikus se werk 'n hoër graad van tegniese kennis en ervaring vereis as die werk in die meeste ander ambagte. Ter stawing van hierdie feit tref die Administrasie 'n vergelyking tussen die lone van die Spoorwegambagsman en die salaris van die lugvaarttegnikus.
- (b) Die Administrasie stem saam dat die lugvaarttegnikus se werk eiesoortig is, maar slegs in dié mate dat sy werk aan 'n vliegtuig verrig word. Die Administrasie tref dan 'n vergelyking tussen die lugvaarttegnikus en die Spoorwegtegnikus en voer aan dat daar nie toegegee kan word dat 'n laer graad van vaardigheid in die geval van die ander of Spoorwegtegnikus vereis word nie. Die vergelyking word verder gevoer wanneer die Administrasie verklaar dat hy saamstem dat die lugvaarttegnikus oor tegniese kennis en ervaring van 'n hoër graad moet beskik, maar dat dit in dieselfde mate ten opsigte van die Spoorwegtegnikusse geld.
- (c) Fundamenteel stem die Administrasie saam dat die werk van die lugvaarttegnikus algemeen erken word as veeleisend te wees, dat dit die fynste nougesetheit vereis en moet voldoen aan 'n hoër standaard wat voorgeskryf word. Hoër veiligheidsstandaarde moet gehandhaaf word.

- (d) The Administration points out that aviation technicians, namely those classified as "primary" and "secondary" receive respectively R15 and R30 per month in allowances.

6.03. In regard to the submission made on behalf of the aviation technicians that they at all times have to keep abreast of the demands and requirements of the rapidly developing industry, the Administration agrees that this is so, but make it clear that the Department provides up-to-date training facilities and opportunities of familiarising themselves with new techniques and equipment. The Administration points out that aviation technicians are sent overseas in this connection. All this training is done in the Department's time and at its expense. Here again the Administration draws a comparison:

"The fitters in a locomotive shed use relatively primitive methods and tools, whereas the aviation technician has the most sophisticated and modern equipment."

6.04. The Administration agrees that progress in the field of aviation necessitates constant training and re-training to keep the aviation technician abreast of developments and, therefore, enabling him to maintain the required high standard of his work. The Administration states that this was the reason why the basic wage of the aviation technician was put above that of the Railway artisan and why, in 1962, the aviation technician was granted salaried status with all its accompanying benefits.

Responsibility.

7.01. The Administration agrees that the responsibility of the aviation technician has become greater with the introduction of new aircraft, but it proceeds to qualify the proposition with two points namely:

- (a) That more supervision by foremen and assistant foremen has been provided and that the ultimate responsibility lies with the supervisors; and
- (b) that in order to equip and enable the aviation technician to cope with this responsibility the Technical Training School has been established. The aviation technician who follows these courses, is not expected to observe workshop hours and is required to do some modicum of home study.

7.02. It is pointed out that the N.T.C. III is not a prescribed requirement for apprentices, but that apprentices are encouraged to acquire the highest possible technical qualifications. It is not denied that a high proportion of apprentices are in fact matriculated, that a high proportion of unmatriculated apprentices later on pass that examination and that the apprentices taken on represent the highest group in respect of qualifications, intellect and intelligence—comparisonwise higher than the apprentice in Railway artisan groups.

7.03. In the area of responsibility the signing for and certification of work was dealt with extensively. The Administration points out that the aviation technician must always sign for the work he has performed, but that only a proportion of the aviation technicians are vested with certification authority and that certification allowances are paid to these aviation technicians. An aviation technician with certification authority may certify work performed by himself and in addition work performed by particular groups of aviation technicians on specific work. For this function allowances of R5 and R10 per month are paid. It is only the supervisor who may certify the release of the total assembly of a part e.g. an aircraft engine, or an aircraft as a whole. The Administration, furthermore,

- (d) Die Administrasie wys daarop dat lugvaarttegnikusse, naamlik dié wat as primêr en sekondêr geklassifiseer word, onderskeidelik R15 en R30 per maand by wyse van toelaes ontvang.

6.03. In verband met die betoog ten behoeve van die lugvaarttegnikusse dat hulle te alle tye tred moet hou met die eise en vereistes van die snel ontwikkelende nywerheid en sy vooruitgang, gee die Administrasie hulle gelyk maar stel dit duidelik dat die Departement moderne opleidingsfasiliteite verskaf en hulle die geleentheid bied om hulle met nuwe tegnieke en uitrusting vertrouwd te maak. Die Administrasie wys daarop dat lugvaarttegnikusse in hierdie verband na die buiteland gestuur word. Al hierdie opleiding word in die Departement se tyd en op sy koste ontvang. Hier tref die Administrasie weer 'n vergelyking:

„Die passer in 'n lokomotiefloods gebruik betreklik primitiewe metodes en gereedskap, terwyl die lugvaarttegnikus die ingewikkeldste en modernste uitrusting gebruik.”

6.04. Die Administrasie gee toe dat vooruitgang op die gebied van die lugvaart ononderbroke opleiding en heropleiding vergo om die lugvaarttegnikus met ontwikkelings te laat tred hou sodat hy die vereiste hoë werkstandaard kan handhaaf. Die Administrasie verklaar dat dit die rede is waarom die basiese loon van die lugvaarttegnikus bokaan dié van die Spoorwegambagsman geplaas is en waarom gesalariseerde status met al sy bykomende voordele in 1962 aan die lugvaarttegnikusse toegestaan is.

Verantwoordelikheid.

7.01. Die Administrasie gee toe dat die lugvaarttegnikus se verantwoordelikheid toegeneem het met die ingebruikneem van nuwe vliegtuie, maar gaan voort om twee argumente omtrent die probleem te stel:

- (a) Dat 'n groter mate van toesig deur voormanne en assistent-voormanne gehou word en dat die finale verantwoordelikheid by die toesighouers berus; en
- (b) dat, ten einde die lugvaarttegnikus toe te rus en in staat te stel om hierdie verantwoordelikheid te dra, die tegniese skool opgerig is. Die lugvaarttegnikus wat hierdie kursusse loop, hoef nie werkwinkelure in ag te neem nie, en van hom word verwag om 'n bietjie tuisstudie te doen.

7.02. Daar word op gewys dat die N.T.S. III nie 'n voorgeskrewe vereiste vir vakleerlinge is nie maar dat vakleerlinge aangemoedig word om die hoogste tegniese kwalifikasies moontlik te verwerf. Daar word nie ontken nie dat 'n groot persentasie vakleerlinge inderdaad gematrikuleer is, dat 'n groot persentasie nie-gematrikuleerde vakleerlinge later in daardie eksamen slaag en dat die vakleerlinge wat aangeneem word, die hoogste groep verteenwoordig ten opsigte van kwalifikasies, intellek en intelligensie—vergelykenderwys hoër as die vakleerlinge in Spoorwegambagsman-groepe.

7.03. Op die gebied van verantwoordelikheid is handtekening vir en sertifisering van werk breedvoerig behandel. Die Administrasie wys daarop dat die lugvaarttegnikus altyd moet teken vir die werk wat hy gedoen het maar dat slegs sommige lugvaarttegnikusse sertifiseringsmagtiging het en dat sertifiseringstoelaes aan sodanige lugvaarttegnikusse betaal word. 'n Lugvaarttegnikus met sertifiseringsmagtiging mag werk sertifiseer wat deur hom self asook werk wat deur bepaalde groepe lugvaarttegnikusse op besondere werk gedoen is. Vir hierdie funksie word toelaes van R5 en R10 per maand betaal. Net die opsiener mag die vrystelling van die hele samestel van 'n onderdeel, bv. 'n vliegtuigenjin, of 'n vliegtuig in sy geheel, sertifiseer.

points out that there are 201 such aviation technicians (including 47 senior aviation technicians) and it is acknowledged that they contribute greatly to the airworthiness of the aircraft. These persons have been specially selected and share responsibility with their supervisors, more particularly in overhauling components. Their knowledge and experience is essential to the efficient production of components of all types used on the various aircraft.

Productivity.

8.01. In answering the case on the point of productivity as put forward by the Association, the Administration states:

- (a) Although flying hours have increased it cannot be said that the productivity of the aviation technician has increased in the same proportion. New techniques and technologies have reduced the amount of work.
- (b) New and improved equipment has resulted in higher workshop productivity.
- (c) The contracting out of the overhauls of DC-3 engines has reduced certain shop workloads.
- (d) The number of aviation technicians has been increased.
- (e) The periods of time between overhauls are continually being extended.
- (f) A small fleet of aircraft results in peaks and valleys in workload which are evened out as the fleet increase and the proportionate increase in the number of technicians is, therefore, smaller.

8.02. The contention of the Administration is that the only true measure of establishing greater productivity, is to determine the number of man-hours expended on a particular task having regard to the strength of the crews on that particular task. The Administration does not state whether this yardstick has been applied, or if it had been applied, whether the result proves an increase in the productivity of the aviation technicians.

Bonuswork System.

9.01. In dealing with the points raised by the Association in regard to the bonuswork system the Administration rejects the contention of the Association in paragraph 5C (h), of the memorandum submitted to the Commission on the 13th December, 1968. The Administration records that it has in the past decided that bonuswork in the South African Airways was undesirable.

9.01.1. The Administration contends that it is normal practice in any industry that work has to be scheduled and planned. The bonusworker is responsible for the production of articles, whereas the aviation technician is responsible for the servicing and maintenance of aircraft, and is in the same position as other technical staff, who, by the very nature of their duties, cannot be placed on bonus work.

9.02. The Administration takes up a firm attitude in its approach to the matter of grading posts and its relationship to earnings. The matter of bonus is to the worker an important factor, because it, in the end, determines the amount of money actually received by him. But in determining on a scientific basis a post's structure with its gradings, the importance of the bonus factor to the Administration is of little significance. The only significance consists in the practical question of whether the earnings of the bonusworker will exceed that of the assistant fore-

Die Administrasie wys verder daarop dat daar 201 sulke lugvaarttegnikusse is (met inbegrip van 47 seniorlugvaarttegnikusse), en daar word toegegee dat hulle grootliks daartoe bydra om die lugwaardigheid van die vliegtuie te bevorder. Dié persone is spesiaal uitgekies en dra verantwoordelikheid saam met hulle toesighouers, meer bepaald ten opsigte van die opknapping van onderdele. Hulle kennis en ervaring is noodsaaklik vir die doeltreffende produksie van alle tipes onderdele wat vir die verskillende soorte vliegtuie gebruik word.

Produktiwiteit.

8.01. In sy antwoord op die betoog van die Vereniging ten opsigte van produktiwiteit, verklaar die Administrasie soos volg:

- (a) Ofskoon die getal vliegre toeneem het, kan daar nie aangevoer word dat die lugvaarttegnikus se produktiwiteit in dieselfde verhouding vermeerder het nie. Nuwe tegnieke en tegnologieë het die hoeveelheid werk verminder.
- (b) Nuwe en verbeterde uitrusting het hoër werkwinkelproduktiwiteit meegebring.
- (c) Die opknapping van DC-3-enjins op kontrak het sekere werkwinkels se werklaste verlig.
- (d) Die getal lugvaarttegnikusse is vermeerder.
- (e) Die tydperke tussen opknappings word voortdurend verleng.
- (f) Met 'n klein vloot vliegtuie is daar altyd styging en daling in die werklast wat egter steeds meer op gelyke vlak gebring word namate die vloot uitbrei, met die gevolg dat die proporsionele vermeerdering in die getal tegnikusse kleiner is.

8.02. Dit is die mening van die Administrasie dat die enigste onfeilbare metode waarvolgens groter produktiwiteit vasgestel kan word, is om die getal manure te bepaal wat aan 'n bepaalde taak bestee is, met inagneming van die bemanningsterkte vir daardie besondere taak. Die Administrasie sê nie of hierdie maatstaf toegepas is nie, en indien dit wel toegepas is, of die uitslag bewys gelever het van 'n toename in die produktiwiteit van die lugvaarttegnikusse nie.

Bonuswerkstelsel.

9.01. By die behandeling van die punte wat die Vereniging geopper het in verband met die bonuswerkstelsel, verwerp die Administrasie die Vereniging se beskouing in paragraaf 5C (h) van die memorandum wat op 13 Desember 1968 aan die Kommissie voorgelê is. Die Administrasie verklaar dat hy in die verlede besluit het dat bonuswerk in die Suid-Afrikaanse Lugdiens ongewens is.

9.01.1. Die Administrasie voer aan dat dit normale praktyk in enige nywerheid is dat werk geskeduleer en beplan word. Maar die bonuswerker is verantwoordelik vir die produksie van artikels, terwyl die lugvaarttegnikus verantwoordelik is vir die versiening en onderhoud van vliegtuie, en in dieselfde posisie verkeer as ander tegniesepersoneel wat uit die aard van hulle werk, nie op bonuswerk geplaas kan word nie.

9.02. Die Administrasie neem 'n ferm standpunt in ten opsigte van die gradering van poste en die verhouding daarvan tot inkomste. Die bonusaangeleentheid is vir die werker 'n belangrike faktor aangesien dit uiteindelik die bedrag geld bepaal wat hy werklik ontvang. Maar wanneer 'n pos se struktuur, met sy onderskeie grade, op wetenskaplike grondslag bepaal word, is die belangrikheid van die bonusfaktor vir die Administrasie van min betekenis. Die enigste betekenis lê in die praktiese vraag of die verdienste van die bonuswerker dié van die assistent-voor-

man. Theoretically and scientifically the earnings of a worker whether such include bonus or not, are not taken into account in the grading of a post. However, the factor of the earnings of a bonusworker in the artisan group, is a factor which has necessitated the retention of notches in the basic salary of the assistant foreman, so that, the bonusworker, when promoted, can be placed on a notch which will, in fact, improve his earnings.

9.03. The Administration, furthermore, categorically states that specific posts in the Service are equivalently graded and that it would be inequitable and indefensible to have different grading structures for assistant foremen and foremen in the different spheres of the Department's activities. A comparison of earnings is not a measure acceptable to the Administration in determining the grading value of comparable posts. It is because of this approach that assistant foremen and foremen throughout the Service, in all its diversified activities, are placed on precisely the same level and, again, this approach entitles the Administration to concede the basic correctness of the statement of the Association to the effect that the substantial increase.

"to the group of foremen and assistant foremen (Airways) was due to the fact that their counterpart in the Railway bonus shops were awarded increments in lieu of bonus."

9.04. Whereas the Association makes a comparison between the earnings of aviation technicians and Railway artisans and uses it as a yardstick to determine what the earnings of the aviation technicians ought to be, the Administration merely compares the basic salary of the aviation technician with the basic wage of the Railway artisan, which shows an excess of R324 per annum in favour of the latter.

9.04.1. In yet another comparison the assistant foreman in the Railways and the Airways is compared. It has already been recorded why notches or scale increments have been retained in their case. The Administration states that the bonusworker, when promoted to assistant foreman is usually accorded the maximum of the salary scale (because of his average bonus earnings over a period of six months before appointment); the non-bonusworker is appointed to the minimum of the salary scale. The reason is stated to be, that otherwise the bonusworker would gain no monetary advantage over his confrere who is not a bonusworker.

9.05. The Administration records a comparison between the salaries of the assistant foreman and the aviation technician for the purpose of assessing the gap between the basic salaries. (As from 1965-1967 the maximum salary of the assistant foreman reflects the incremental notches referred to above.)

Year	Assistant Foreman	Aviation Technician
1964	R2,850	R2,475
1965	R3,450	R2,700
1966	R3,450	R2,700
1967	R3,450	R2,700

Additional Evidence.

10.01. A great deal of evidence in support of the various contentions was heard and the parties advanced a host of arguments in furtherance of their respective cases. The Commission has the benefit of the inspection in loco and many documents have been handed in as exhibits.

10.02. Much of the evidence was directed towards the matter of training and retraining in the Technical Training School, the matter of the apprentices, their qualifications

man sal oorskry. Teoreties en wetenskaplik word die verdienste van 'n werker en die kwessie of dit bonus insluit of nie, nie in aanmerking geneem wanneer 'n pos gegradeer word nie. Maar die faktor van die verdienste van 'n bonuswerker in die ambagsmangroep het dit nodig gemaak dat kerwe in die basiese salaris van die assistent-voorman behou word sodat die bonuswerker, wanneer hy bevorder word, op 'n kerf geplaas kan word wat inderdaad 'n verbetering in sy verdienste sal meebring.

9.03. Die Administrasie verklaar verder uitdruklik dat bepaalde poste in die Diens gelykwaardig gegradeer is en dat dit onbillik en onverdedigbaar sou wees om verskillende graadstruktuur vir assistent-voormanne en voormanne in die verskillende sfere van die Departement se werksaamhede te hê. 'n Vergelyking van verdienstes is nie vir die Administrasie 'n aanneemlike maatstaf by die bepaling van die graadwaarde van vergelykbare poste nie. Dit is as gevolg van hierdie benadering dat assistent-voormanne en voormanne dwarsdeur die Diens in al sy uiteenlopende bedrywighede, op presies dieselfde vlak geplaas word, en weer gee hierdie benadering die Administrasie die reg om die basiese juistheid te erken van die Vereniging se bewering dat die aansienlike verhoging—

„vir die groep van voormanne en assistent-voormanne (lugdiens) toe te skryf is aan die feit dat aan hulle teenhangers in die spoorwegbonuswerkwinkels verhogings in die plek van bonusse toegestaan is”.

9.04. Waar die Vereniging 'n vergelyking tref tussen die verdienste van lugvaarttegnikusse en Spoorwegtegnikusse en dit as maatstaf gebruik om te bepaal wat die verdienste van die lugvaarttegnikusse behoort te wees, tref die Administrasie 'n vergelyking slegs tussen die basiese salaris van die lugvaarttegnikus en die basiese salaris van die Spoorwegambagsman, wat 'n oorskryding van R324 per jaar ten gunste van laasgenoemde toon.

9.04.1. Ook is die assistent-voorman in die Spoorweë met dié in die Lugdiens vergelyk. Daar is reeds verduidelik waarom kerwe of skaalverhogings in hulle geval gehandhaaf is. Die Administrasie verklaar dat wanneer die bonuswerker tot assistent-voorman bevorder word, gewoonlik die maksimum van die salarisskaal aan hom toegestaan word (as gevolg van sy gemiddelde bonusverdienste oor 'n tydperk van ses maande voor aanstelling); die nie-bonuswerker word op die minimum van die salarisskaal aangestel. As rede word aangevoer dat die bonuswerker anders geen geldelike voordeel sou behaal oor sy kollega wat nie 'n bonuswerker is nie.

9.05. Die Administrasie tref 'n vergelyking tussen die salaris van die assistent-voorman en dié van die lugvaarttegnikus ten einde die gaping tussen die basiese salarisse te bepaal. (Van 1965-1967 toon die maksimum salaris van die assistent-voorman die verhogingskerwe hierbo gemeld.)

Jaar	Assistent-voorman	Lugvaarttegnikus
1964	R2,850	R2,475
1965	R3,450	R2,700
1966	R3,450	R2,700
1967	R3,450	R2,700

Getuienis.

10.01. Heelwat getuienis ter ondersteuning van die verskillende standpunte is aangehoor, en die partye het 'n menigte argumente aangevoer om hulle onderskeie sake te bevorder. Die Kommissie is bevoordeel deur die ondersoek ter plaatse, en talle dokumente is as bewysstukke ingelewer.

10.02. Baie van die getuienis was gemik op die aangeleentheid van opleiding en heropleiding in die tegniese skool, die aangeleentheid van die vakleerlinge, hulle

and courses of study, the system of signing for work and the certification of work in the context of the element of responsibility; the basic methods of the grading of posts in the Airways and in the whole of the Service and the subject of productivity and the alleged increase in productivity.

10.02.1. It is significant to note that most of the basic facts are common cause between the parties.

10.02.2. It does not seem necessary to deal in detail with all the facets of the evidence submitted to the Commission but wherever necessary in our consideration of the dispute, reference will be made to certain specific evidence, but it must be stressed that all the evidence received the careful attention of the Commission even though in cases the relevancy was doubtful.

CHAPTER 4.

CONSIDERATION BY THE COMMISSION

11.01. The dispute is fundamentally a claim for an increase in the basic salary of the aviation technicians. The post of aviation technician is graded on the basic salary of R2,700. (Note: The position after 1st April, 1968, will be dealt with separately). The claim is for an increase of 40 per cent i.e. from R2,700 to R3,780. The question of the earnings of the aviation technician is not directly related to the dispute and, therefore, the matter of the allowances is not of primary relevancy.

11.02. The claim is based on three main contentions, namely that of "merit differentiation" responsibility and productivity. The question of the bonus has been raised on a broad basis, but as we understand the dispute, the absence of the bonus system in the Airways is not a ground of the dispute. It is a circumstance in the eventual determination of what the *quantum* of the increase (if any) of the basic salary is to be.

Merit Differentiation.

11.03. Implicit in the contention that the work of the aviation technician justifies a merit differentiation is that there must be a comparison with some other work in the Service. The question is—with what work should a comparison be drawn and on what basis should it be done? There have been oblique references to the aviation technician being equated with bedding supervisors, ticket inspectors and so forth, but in the nature of these things these comparisons are utterly futile if the object is that there should be differentiation on the basis of the nature of the work performed. (The fact that a ticket inspector and an aviation technician may be in receipt of the same basic salary, is merely co-incidental.)

11.03.1. Must there then be a comparison with the Railway artisan or with the Railway technician?

11.04. Many comparisons have been put before us and we shall perforce have to deal with most of them for two reasons—firstly to come to a decision as to whether the work of the aviation technician is in fact "*sui generis*" and deserves separate grading; and secondly because of the confusion brought about by a number of these comparisons

kwalifikasies en studiekursusse, die stelsel van naamtekening vir werk, en die sertifisering van werk in samehang met die element van verantwoordelikheid, die basiese metodes van gradering van poste in die Lugdiens en in die Diens in sy geheel, en die onderwerp van produktiwiteit en die beweerde toename in produktiwiteit.

10.02.1. Dit is betekenisvol dat die meeste van die basiese feite gemene saak tussen die partye is.

10.02.2. Dit skyn nie nodig te wees om in besonderhede te handel met al die fasette van die getuienis wat aan die Kommissie voorgelê is nie. Waar dit egter ook al in ons oorweging van die geskil nodig mag wees, sal daar na sekere uitdruklike getuienis verwys word, maar daar moet beklemtoon word dat al die getuienis die sorgvuldige aandag van die Kommissie ontvang het, selfs waar die toepaslikheid in sommige gevalle twyfelagtig was.

HOOFSTUK 4.

OORWEGING DEUR DIE KOMMISSIE.

11.01. Die geskil is in wese 'n eis om 'n verhoging in die basiese salaris van die lugvaarttegnikusse.

Die pos lugvaarttegnikus is op die basiese salaris van R2,700 gegradeer. (Opmerking.—Die toedrag van sake na 1 April 1968 sal afsonderlik behandel word.) Die eis is 'n verhoging van 40 persent, d.w.s. van R2,700 tot R3,780. Die kwessie van die verdienste van die lugvaarttegnikus staan nie in regstreekse verband met die geskil nie, en derhalwe is die aangeleentheid van die toelaes nie primêr ter sake nie.

11.02. Die eis is gebaseer op drie hoofstellings, naamlik „onderskeiding op grond van verdienstelikheid”, verantwoordelikheid en produktiwiteit. Die kwessie van die bonus is op 'n breë grondslag geopper, maar soos ons die geskil verstaan, is die afwesigheid van 'n bonusstelsel in die Lugdiens nie een van die gronde van die geskil nie. Dit is 'n omstandigheid in die eventuele bepaling van wat die omvang van die verhoging (as daar sal wees) van die basiese salaris moet wees.

Onderskeiding op grond van verdienstelikheid.

11.03. Inbegrepe in die standpunt dat die werk van 'n lugvaarttegnikus 'n onderskeiding op grond van verdienstelikheid regverdig, is die vereiste dat daar 'n vergelyking getref moet word met een of ander werk in die Diens. Die vraag is: Met watter werk moet daar 'n vergelyking getref word, en op watter grondslag moet dit gedoen word? Daar was sydelingse verwysings na gelykstelling van lugvaarttegnikusse met bedopsieners, kaartjiesinspekteurs, en so meer, maar uit die aard van die saak is sulke vergelykings geheel en al waardeloos as dit die doel is dat daar onderskeiding moet wees op die grondslag van die aard van die werk wat verrig word. (Die feit dat 'n kaartjiesinspekteur en 'n lugvaarttegnikus dieselfde basiese salaris mag ontvang, is bloot toevallig.)

11.03.1. Moet daar dan 'n vergelyking getref word met die Spoorwegambagsman of met die Spoorwegtegnikus?

11.04. Talle vergelykings is aan ons voorgelê, en ons sal om twee redes noodwendig die meeste van hulle moet behandel: Eerstens, ten einde tot 'n besluit te kom of die werk van die lugvaarttegnikus inderdaad eiesoortig is en afsonderlike gradering verdien; en tweedens, vanweë die verwarring wat as gevolg van 'n aantal van hierdie ver-

(often advanced to bolster up a single isolated aspect of a larger point).

11.04.1. Much is made by the Association of a comparison between the earnings, excluding Sunday time and overtime payments, of the aviation technician with primary and secondary allowances, and that of the Railway workshops bonuswork artisan. It is demonstrated that the artisan earns on average R3,297, while the aviation technician earns on average R3,060, giving the artisan an advantage of R237.

11.04.2. The Administration, in dealing with this comparison ignores earnings altogether and merely compares the grading of the two, namely a maximum basic salary of R2,376 per annum as against the basic salary of the aviation technician of R2,700, giving the latter an advantage of R324.

11.05. The bonus factor, as indicated above, is not in itself a ground of the dispute, but the contention is that not sufficient provision has been made in the determination of the grade of the aviation technician, to compensate for the absence of bonus. During the hearing a suggestion was made by the Association that the work of the aviation technician (again compared with the bonusworker in the Railways) was equally capable of being adapted to the bonus system, but the Administration strongly rejected the suggestion for a number of reasons. There the matter rests and the decision of the Administration is not seriously impugned. The bonus factor thus remains (if at all) only as an eventual consideration in the determination of the grading of the post of the aviation technician.

11.06. This comparison of earnings (as set out in paragraphs 11.04.1 and 11.04.2), seen in the proper perspective of the bonus factor, is, therefore, of dubious value. There is a further element which detracts from the value of this comparison, namely that the aviation technician vehemently asserts that he should not be compared with the bonusworker in the Railways.

12.01. A second comparison is made, namely between the basic salaries of the aviation technician as against that of the Railway technician. The historical data is to the effect that before 1st October, 1964, the basic salary of the aviation technician was always lower than that of the Railway technician; on that date they were placed on a par of R2,400—R2,475 per annum. On 1st October, 1965, however, the Railway technician was advanced to R2,850 per annum, while the aviation technician again lagged behind with only R2,700. It is this increase which the Association describes as "a negation and watering down" of the wage award of 1st October, 1964.

12.01.1. The Administration relates the history of the basic salaries of the two groups, the salient points being:

- (a) That the Association had made representation on behalf of the Railway technicians which led to an inquiry by the Conditions of Employment Advisory Board, who in September, 1965, recommended improved grading, but could not indicate the extent thereof because it could not ascertain the relative merits in the context of the other groups of servants.
- (b) That the Association requested that aviation technicians be placed on a scale of R2,700—R2,850 and the Railway technicians on R3,000—R3,075. The Management, however, recommended and the Minister decided on the salary groups as from 1st October, 1965, as indicated previously.

gelykings veroorsaak is (dikwels aangevoer om 'n enkele, geïsoleerde aspek van 'n groter aangeleentheid te steun).

11.04.1. Die Vereniging maak 'n ophef van 'n vergelyking tussen die verdienste, uitgesonder Sondagtyd- en oortydbetalings, van die lugvaarttegnikus met primêre en sekondêre toelaes, en dié van die Spoorwegambagsman op werkwinkelbonuswerk. Daar word betoog dat die ambagsman gemiddeld R3,297 verdien, terwyl die lugvaarttegnikus gemiddeld R3,060 verdien, wat die ambagsman 'n voorsprong van R237 gee.

11.04.2. Wanneer die Administrasie hierdie vergelyking behandel, ignoreer hy verdienste geheel en al en tref 'n vergelyking bloot tussen die gradering van die twee, naamlik 'n maksimum basiese salaris van R2,376 per jaar, teenoor die basiese salaris van die lugvaarttegnikus van R2,700, wat laasgenoemde 'n voordeel van R324 besorg.

11.05. Die bonusfaktor soos hierbo aangedui, is nie op sigself 'n grond van die geskil nie, maar die beskouing is dat daar by die bepaling van die graad van die lugvaarttegnikus nie voldoende voorsiening gemaak is om vir die gebrek aan bonus te vergoed nie. Tydens die verhoor het die Vereniging voorgestel dat die werk van die lugvaarttegnikus (weer eens met die bonuswerker in die Spoorweë vergelyk) eweseer by die bonusstelsel aangepas kan word, maar die Administrasie het die voorstel om verskeie redes met nadruk verwerp. Dis soos die saak nou staan, en die Administrasie se beslissing word nie ernstig betwis nie. Gevolglik is die toestand sodanig dat die bonusfaktor oorbly (indien wel) slegs as 'n eventuele oorweging by die bepaling van die gradering van die betrekking van die lugvaarttegnikus.

11.06. Hierdie vergelyking van verdienstes (soos in paragrawe 11.04.1 en 11.04.2 uiteengesit), in die behoorlike perspektief van die bonusfaktor gesien, is dus van twyfelagtige waarde. Nog 'n element wat afdoen aan die waarde van hierdie vergelyking, is die feit dat die lugvaarttegnikus heftig aanvoer dat hy nie met die bonuswerker in die Spoorweë vergelyk moet word nie.

12.01. Die tweede vergelyking wat getref word, is dié tussen die basiese salarisse van die lugvaarttegnikus en dié van die Spoorwegtegnikus. Volgens die geskiedkundige gegewens was die basiese salaris van die lugvaarttegnikus voor 1 Oktober 1964 altyd laer as dié van die Spoorwegtegnikus. Op daardie datum is hulle op 'n gelyke vlak van R2,400—R2,475 per jaar geplaas. Op 1 Oktober 1965 is die Spoorwegtegnikus se salaris egter verhoog tot R2,850 per jaar, terwyl die lugvaarttegnikus weer agtergebly het met slegs R2,700. Dit is hierdie verhoging wat die Vereniging beskryf as 'n „loëning en verwatering” van die loontoekenning van 1 Oktober 1964.

12.01.1. Die Administrasie verhaal die geskiedenis van die basiese salarisse van die twee groepe, en daarvolgens is die hooftrekke soos volg:

- (a) Die Vereniging het ten behoeve van die Spoorwegtegnikusse vertoë gerig wat gelei het tot 'n ondersoek deur die Adviesraad insake Diensvoorwaardes. Hierdie Raad het in September 1965 verbeterde gradering aanbeveel maar kon nie die omvang daarvan aandui nie aangesien dit nie die betreklike verdienstelikheid in die samehang met die ander groepe dienare kon bepaal nie.
- (b) Die Vereniging het versoek dat lugvaarttegnikusse op 'n skaal van R2,700—R2,850 en die Spoorwegtegnikusse op 'n skaal van R3,000—R3,075 geplaas word. Die Bestuur het egter die salarisgroepe aanbeveel en die Minister het daarvoor beslis met ingang van 1 Oktober 1965, soos reeds aangetoon.

The Airways technicians counter the assertion of the Administration by pointing out that the Association had no right to accept grading or to represent them at all.

12.01.2. This comparison, unrelated as it is to the nature of the work performed by the respective technicians, is again of little value to the Commission. It does presuppose, however, that if they had been compared in September, 1965, that the work of the aviation technician was evaluated as being on a lower level than that of the Railway technician.

12.02. Apropos the general proposition made by the Association to the effect that the work of the aviation technician should be considered to be a distinct category in itself or as it was put—as *sui generis*, further comparisons have emerged. The essential features of the case of the aviation technicians and the counter arguments by the Administration are:

- (a) That the work of the aviation technician requires higher technical skill.

The Administration replies that it agrees that it requires a higher degree of technical knowledge and experience than that of most of the other trades, but it proceeds to say (again a comparison) that it cannot agree that a lesser degree of skill is required from technicians in other branches of the Railway Service. The Administration uses a further comparison in stating that the requirement of a higher degree of technical knowledge and experience has been recognised, by pointing out the difference in the basic salary of the aviation technician and the artisan.

- (b) On the general proposition that the aviation technician's work is *sui generis* the Administration makes a qualified concession namely that it is *sui generis* because the work is done on aircraft.
- (c) The Administration agrees to the proposition that the work of the aviation technician calls for exactitude, a meticulous degree of care and that high standards, set out by various bodies, must be maintained. Furthermore, that the skill of the aviation technician must be in consonance with the high standards of safety laid down by various authorities.
- (d) Then it is contended that the aviation technician always has to keep abreast of the developing technology of the Aviation Industry, and always has to improve his skills.

The Administration counters by agreeing that the aviation technician has to possess a high degree of technical knowledge and experience, but that this applies equally to other technical staff such as technicians (communications), (signals) etc. All technical staff is expected to keep up-to-date. Then the Administration concedes that from the time a person becomes an apprentice and throughout the post-apprentice period of his career, the aviation technician is trained and retrained to keep abreast of new techniques and equipment.

- (e) Further comparisons are of interest:

- (i) The Administration itself points out that the locomotive fitter still makes use of relatively primitive working methods and equipment, while the aviation technician has the most modern equipment at his command.
- (ii) The oral evidence (page 31 on 22nd January, 1969) indicates that the aviation technicians (radio) deal with more types and more sophisticated equipment than the technician (communication) in the Railways.

Die lugvaarttegnikusse weerlê die bewering van die Administrasie en wys daarop dat die Vereniging geen reg gehad het om gradering te aanvaar of hulle hoegenaamd te verteenwoordig nie.

12.01.2. Hierdie vergelyking hou nie verband met die aard van die werk wat deur die onderskeie tegnikusse verrig word nie en is nogmaals van geringe waarde vir die Kommissie. Dit vooronderstel nietemin wel dat, indien die vergelyking in September 1965 gemaak was, die werk van die lugvaarttegnikus gereken is as op 'n laer vlak as dié van die Spoorwegtegnikus te wees.

12.02. Na aanleiding van die algemene voorstel wat deur die Vereniging gemaak is, naamlik dat die werk van die lugvaarttegnikus beskou moet word as op sigself in 'n afsonderlike kategorie te wees, of soos dit gestel is, eiesoortig te wees, het meer vergelykings opgeduik. In hooftrekke kom die saak van die lugvaarttegnikusse en die teenargumente van die Administrasie op die volgende neer:

- (a) Die werk van die lugvaarttegnikus vereis groter tegniese vaardigheid.

Die Administrasie se antwoord is dat hy toegee dat die werk 'n hoër graad van tegniese kennis en ervaring vereis as die meeste ander ambagte, maar hy gaan voort deur te sê (weer 'n vergelyking) dat hy nie kan saamstem dat minder vaardigheid van tegnikusse in ander vertakings van die Spoorwegdiens vereis word nie. Die Administrasie maak 'n verdere vergelyking deur te sê dat die vereiste van 'n hoër graad van tegniese kennis en ervaring erken is, deur te wys op die verskil tussen die basiese salaris van die lugvaarttegnikus en dié van die ambagsman.

- (b) Ten opsigte van die algemene stelling dat die lugvaarttegnikus se werk eiesoortig is, maak die Administrasie 'n gekwalifiseerde toeweging, naamlik dat dit eiesoortig is omdat die werk aan 'n vliegtuig gedoen word.
- (c) Die Administrasie stem saam met die stelling dat die lugvaarttegnikus se werk juistheid en die fynste noukeurigheid vereis en dat hoë standaarde wat deur verskeie liggame gestel word, gehandhaaf moet word; verder, dat die vaardigheid van die lugvaarttegnikus in ooreenstemming moet wees met die hoër veiligheidstandaarde wat deur verskeie instansies bepaal word.
- (d) Daar word verder aangevoer dat die lugvaarttegnikus altyd op die hoogte moet bly van die ontwikkelende tegnologie van die lugvaartbedryf en voortdurend sy vaardigheid moet verhoog.

Die Administrasie gee toe dat die lugvaarttegnikus oor tegniese kennis en ervaring van 'n hoë peil moet beskik, maar voer aan dat dit eweseer van ander tegniese personeel geld, soos tegnikusse (verbindings), (sinjale), ens. Daar word van alle tegniese personeel verwag om hulle op die hoogte te hou. Dan gee die Administrasie toe dat vandat 'n persoon 'n vakleerling word en dwarsdeur die navakleerlingtydperk van sy loopbaan, die lugvaarttegnikus opgelei en heropgelei word om op die hoogte te bly van nuwe tegnieke en uitrusting.

- (e) Die volgende verdere vergelykings is van belang:

- (i) Die Administrasie wys self daarop dat die lokomotiefpasser nog van betreklik primitiewe werkmodes en uitrusting gebruik maak, terwyl die lugvaarttegnikus die modernste uitrusting tot sy beskikking het.
- (ii) Die mondelinge getuienis (bladsy 31 op 22 Januarie 1969) dui daarop dat die lugvaarttegnikusse (radio) met 'n groter verskeidenheid en ingewikkelder uitrusting handel as die tegnikus (verbindings) in die Spoorweë.

- (iii) The evidence establishes beyond doubt that the apprentices in the Airways are drawn from the higher educated and higher intellectual groups who are better suited for meeting the demands of the work of the aviation technician. (It appears that because of the glamour of flying, many of these young men are attracted to the Airways, but it is also the policy of the Administration to skim off the cream of these young men for the Airways.)

12.03. It is interesting that the Administration while conceding almost all of the points made by the Association, is apparently loath to concede that higher *skill* (as distinct from knowledge and experience) is required from the aviation technician than from other technicians in the Service. The Administration has not conceded the point, but has also not placed evidence before the Commission to disprove the proposition of the Association. Whatever the subtle distinctions in the meanings of "skill" and "knowledge and experience" in the minds of the parties may be, we consider them to be concomitant, i.e. knowledge and experience combined with readiness and dexterity in the performance of duties. We are dealing with the average case, not the extreme instance of greater knowledge and experience without a commensurate readiness and dexterity.

12.04. After careful consideration of all the circumstances we have come to the conclusion that a case has been made out that the aviation technician and his work should be treated separately, that his work is *sui generis* in the Service and that the aviation technicians should be considered to be a completely separate category of technicians in the Service. In coming to this conclusion the Commission points out that as long ago as October, 1954, the Twenty first Conciliation Board unanimously accepted the fact that there were particular conditions applicable to the Airways Department ("which should in no way be used as a lever to secure improvements" . . . "in other branches of the Service"). The Conciliation Board, furthermore, enjoined the then Airways artisans not to use improvements in the scales of Railway artisans as a means of securing further relief for themselves.

12.04.1. During 1958 the Minister stated that if the whole of the artisan staff of the Railways would accept that the work in the Airways was more complicated and required greater skill than that of other artisans, he would then have had a good case to place the then aircraft artisans in a different category with different conditions. Apart from the matter of monetary concessions the attitude of the Minister then was that the duties of the artisans in the Airways Department . . . "may not be regarded by artisans in other departments as being of a more skilled or complicated nature". (As a matter of history, the Minister then appointed a Committee to investigate the matter of retraining and the skill required in regard to new types of aircraft, which eventually led to the establishment of the Training School and the primary and secondary allowances, etc.).

12.04.2. In 1960, the Industrial Registrar found that the Airways Department was a—

"separate and distinct part of the S.A.R. where totally different techniques are employed and where artisans conduct their work on lines materially different to those on the Railways as such".

- (iii) Die getuienis bewys bo alle twyfel dat die vakleerlinge in die Lugdiens getrek word uit die groepe wat oor hoër opvoedkundige kwalifikasies en hoër intellek beskik en wat beter daartoe in staat is om aan die vereistes van die werk van die lugvaarttegnikus te voldoen. (Dit skyn of die Lugdiens baie van dié jong manne trek as gevolg van die bekoring wat die vliegkuns vir hulle het. Die Administrasie se beleid is egter ook om dié jong manne te keur en net die bestes vir die Lugdiens te gebruik.)

12.03. Dit is interessant om te bemerk dat ofskoon die Administrasie toegee op byna al die punte wat deur die Vereniging geopper is, hy blykbaar nie geneë is toe te gee dat groter *vaardigheid* (teenoor kennis en ervaring) van die lugvaarttegnikus vereis word as van ander tegnikusse in die Diens nie. Die Administrasie het nie op dié punt toegegee nie, maar hy het ook geen getuienis aan die Kommissie voorgelê om die Vereniging se stelling te weerlê nie. Wat ook al die subtiele verskille in die betekenis van „vaardigheid” en „kennis en ervaring” in die gedagtes van die partye mag wees, ons beskou dit as samegaande, d.w.s. kennis en ervaring gepaard aan vlugheid en behendigheid in die uitvoering van pligte. Ons behandel die deursneegeval, nie die uiterste geval van groter kennis en ervaring sonder ooreenstemmende vlugheid en behendigheid nie.

12.04. Na sorgvuldige oorweging van al die omstandighede het ons tot die slotsom geraak dat voldoende argumente aangevoer is dat die lugvaarttegnikus en sy werk afsonderlik behandel moet word, dat sy werk eiesoortig in die Diens is en dat die lugvaarttegnikusse beskou moet word as 'n algeheel afsonderlike kategorie tegnikusse in die Diens. Wanneer die Kommissie hierdie gevolgtrekking maak, wys hy daarop dat die Een en Twintigste Versoeningsraad reeds in Oktober 1954 eenparig die feit aanvaar het dat daar besondere omstandighede was wat op die Lugdiensdepartement van toepassing is („wat geensins aangewend moet word as 'n hefboom om verbeterings te verkry” . . . „in ander vertakings van die Diens nie”). Die Versoeningsraad het verder die destydse Lugdiensambagsmanne gemaan om nie Spoorwegambagsmanne se skaalverbeterings te gebruik as 'n middel om hulle posisie verder te verlig nie.

12.04.1. Gedurende 1958 het die Minister verklaar dat indien die Spoorweë se ambagspersoneel in die geheel dit sou aanvaar dat die werk in die Lugdiens ingewikkelder is en groter vaardigheid vereis as dié van ander ambagsmanne, hy 'n goeie saak sou hê om die destydse vliegtuigambagsmanne in 'n ander kategorie met ander voorwaardes te plaas. Afgesien van die geldelike toegewings, was die standpunt van die Minister toe dat die pligte van die ambagsmanne in die Lugdiensdepartement . . . nie deur ambagsmanne in ander departemente beskou moet word as ingewikkelder te wees of meer vaardigheid te vereis nie”. (Om op die geskiedenis van die saak in te gaan; die Minister het daarop 'n Komitee aangestel om ondersoek in te stel na die aangeleentheid van heropleiding en die vaardigheid wat vereis word in verband met nuwe soorte vliegtuie, en dit het uiteindelik daartoe gelei dat die tegniese skool gestig is en dat die primêre en sekondêre toelaes toegestaan is, ens.)

12.04.2. In 1960 het die Nywerheidsregistrator bevind dat die Lugdiensdepartement 'n—

„afsonderlike en onderskeibare deel van die S.A.S. (is) waar heeltemal verskillende tegnieke toegepas word en waar die ambagsmanne hulle werk uitvoer volgens prosedures wat wesenlik verskil van dié in die Spoorweë as sulks”.

12.05. It is, of course, correct that the aviation technicians have been treated as a separate category of "artisans" or "technicians" and that there has been a differentiation in the grading of their posts, but it is still the position that the matter of grading and the posts structure is seen as a part of the greater entity of the whole Service of the Administration and that their position must always be adjudged in relation to the rest of the Service. This being so, certain anomalies must result. It is perhaps best illustrated by the position of assistant foreman and foreman.

12.05.1. The Administration firmly asserts that:

"In the very nature of things specific posts in the Service are equivalently graded and it would be inequitable and undefendable to have different grading structures for assistant foremen and foremen in the different spheres of the Department's activities".

12.05.2. In applying this rigid rule we find that the assistant foreman and foreman in the Airways is placed in precisely the same position as the assistant foreman and foreman in all the other spheres of the diversified activities of the Railways. In the grading of these posts regard is had to the fact that assistant foremen are recruited from the ranks of the particular group of technicians or artisans. Their grading must be such that the recruit will at least be in receipt of a monetary award in excess of his earnings as an artisan or technician. In some sectors of the Railways the Bonus System applies; it does not apply in the Airways.

12.06. The result is that the grading of the post of assistant foreman must have regard to the position of the bonusworker from whose ranks the assistant foreman are recruited and for whom the post of assistant foreman must be an avenue for promotion. Therefore, in the grading of the post of assistant foreman, which is done, and properly so, on the scientific basis, we find the phenomenon that the basic salary of the assistant foreman, scientifically evaluated, is notched in order to accommodate the promoted bonusworker in such a way that his promotion is accompanied by a monetary advantage. In theory, therefore, the bonusworker who is promoted to assistant foreman is placed on a notch which will ensure him a monetary advantage. If the undertaking in which all these workers are employed is homogeneous and, if the work of all the artisans is also homogeneous and, if all the ranks from which assistant foremen are recruited are working on the bonus system, the scientific graph of the posts and wage structure of that undertaking will show a true and straight line. But where the undertaking and the work performed in the undertaking, is not homogeneous and where some artisans are on the bonus system and others not, the course of the line of the graph will be disturbed from its true course. These disturbances are indicative of inequities and it then becomes necessary to make adjustments in order to restore the equities and these adjustments are determined by the exigencies of practice. Hence, for example, the retention of incremental notches in the salary scale of the assistant foreman.

12.06.1. But if a rigid rule is now applied, namely that all assistant foremen throughout the different spheres of the activities of the Service must have the same grading structure, certain anomalies will inevitably result. That this is so, is demonstrated by the evidence that the bonusworker who is promoted to assistant foreman is invariably placed on the top of the scale, while the non-bonusworker is invariably placed on the lowest notch of the scale.

12.05. Dit is natuurlik juis dat die lugvaarttegnikusse behandel is as 'n afsonderlike kategorie „ambagsmanne" of „tegnikusse" en dat daar 'n onderskeid gemaak word by die gradering van hulle poste, maar die toestand is nog dat gradering en postestruktuur gesien word as deel van die groter geheel van die Administrasie se Diens, en dat hulle posisie altyd benader moet word in verhouding tot die res van die Diens. Vanweë dié toestand moet sekere ongerymdhede ontstaan. Dit kan miskien die beste geïllustreer word deur die poste van assistent-voorman en voorman te neem.

12.05.1. Die Administrasie is beslis in sy bewering dat—

„bepaalde poste in die Diens uit die aard van die saak gelykwaardig gegradeer word, en dit sal onbillik en onverdedigbaar wees om verskillende graadstrukture vir assistent-voorman en voormanne in die verskillende kringe van die Departement se werksaamhede te hê".

12.05.2. Ons vind dat by die toepassing van hierdie streng reël die assistent-voorman en voorman in die Lugdiens in presies dieselfde posisie geplaas word as die assistent-voorman en voorman in al die ander kringe van die veelsydige werksaamhede van die Spoorweë. By die gradering van hierdie poste is daar rekening gehou met die feit dat assistent-voormanne getrek word uit die gelede van die besondere groep tegnikusse of ambagsmanne. Hulle gradering moet sodanig wees dat hulle minstens 'n geldelike toekenning ontvang wat hulle verdienste as ambagsman of tegnikus oorskry. In sommige sektors van die Spoorweë word die bonusstelsel toegepas; in die Lugdiens word dit nie gedoen nie.

12.06. Dit volg dat die gradering van die pos assistent-voorman verband moet hou met die posisie van die bonuswerker uit wie se gelede die assistent-voormanne getrek word en vir wie die pos van assistent-voorman 'n weg tot bevordering moet bied. Derhalwe tref ons by die gradering van die pos van assistent-voorman—wat, en tereg ook op 'n wetenskaplike grondslag geskied—die verskynsel aan dat daar in die basiese salaris van die assistent-voorman, wetenskaplik benader, voorsiening gemaak word vir kerwe sodat die bonuswerker by bevordering wel geldelike voordeel trek. Teoreties word die bonuswerker wat tot assistent-voorman bevorder is, dus op 'n kerf geplaas waar hy van geldelike voordeel verseker is. As die onderneming in wie se diens al hierdie werkers is, homogeen sou wees, en as die werk van al die ambagsmanne ook homogeen sou wees, en indien al die gelede waaruit assistent-voormanne getrek word, volgens die bonusstelsel sou werk, sal die wetenskaplike grafiek van die poste en die loonstruktuur van daardie onderneming 'n suiwere reguit lyn toon. Maar waar die onderneming en die werk wat deur die onderneming verrig word, nie homogeen is nie, en waar sommige ambagsmanne volgens die bonusstelsel werk en ander nie, sal die grafieklyn afwyk van die reguit baan. Dié afwykings dui op ongelykhede, en dit word dan nodig om aanpassings te maak ten einde die gelykhede te herstel, en sulke aanpassings vind plaas na gelang van die vereistes van die praktyk. Vandaar, byvoorbeeld, die handhawing van verhogingskerwe in die salarisskaal van die assistent-voorman.

12.06.1. Indien 'n streng reël egter nou toegepas word, naamlik dat alle assistent-voormanne regdeur al die verskillende werkkringe van die Diens dieselfde graderingstruktuur moet hê, sal daar onvermydelik sekere ongerymdhede ontstaan. Dat dit wel so is, blyk uit die getuie-nis dat die bonuswerker wat tot assistent-voorman bevorder word, sonder uitsondering op die hoogste kerf van die skaal geplaas word, terwyl die nie-bonuswerker sonder uitsondering op die laagste kerf van die skaal geplaas word.

12.07. We have had to analyse this aspect in depth in order to be better able to assess the value of the many comparisons which have been placed before us. It should be emphasised that we are not criticising the general policy of the Administration with regard to the posts and wage structure in the Department. In fact, where there are so many gradings in the Service and where the task of grading in the heterogeneous nature of the work in the Department, must be extremely delicate and difficult, it would be foolhardy to comment on that subject. But it is our task to deal with and adjudicate upon the grading of the aviation technician and we are bound, therefore, to examine his immediate surroundings within the higher graded posts and wage structure.

12.07.1. In doing this, we are struck by the anomaly that in the grading, the aviation technician and the Railway artisan are treated on a different basis (for the stated reasons), while in the next post namely that of assistant foreman, whether he is in the Airways, the Railways or elsewhere, is as far as grading is concerned, placed on precisely the same basis. This had led to certain questions where once again comparisons enter the field:

"Whether the work of the assistant foreman (Airways) and the assistant foreman (Railways), in their respective evaluation, would produce the same result."

12.08. The Administration concedes that if there is greater responsibility inherent in the work of the aviation technician, there would logically be greater responsibility in the work of the assistant foreman (Airways)—but, emphasis that it is dangerous to draw conclusions from a comparison based on this single point, because there are many other factors which make up for the imbalance on this particular single point.

12.08.1. But the fact remains that the position of the assistant foreman (Airways) is determined by the said rigid rule, that, therefore, his grading is determined by the grading of the assistant foreman (Railways), whose grading in turn is, *inter alia*, determined by the fact that the bonus system applies to the artisan. Therefore, on pure logic, the grading of the assistant foreman (Airways), who is promoted from the ranks of non-bonusworkers, is largely based on a position pertaining in the bonusworker group; their avenue of advancement leads to the post of assistant foreman.

12.08.2. It is no wonder, that the Administration describes the result as being fortuitous. We believe that a too rigid rule may claim victims and that there may be inequities requiring adjustment.

12.09. The Association put forward its case forcibly and submitted sound arguments based on factual evidence. Historically it is clear that for a long time the work of the aviation technician has been considered to be something apart; presenting a number of facets which are not present in other branches of the Service. The inherent differences in Aviation and Railways (or Harbours etc.) are so obvious that they need not be mentioned; the greater tempo of the progress in aviation than that in other fields of transport merely underscores the inherent differences and at the same time demonstrates that comparisons in the respective positions of workers must be approached with great caution; a comparison which may present the appearance of being valid for the circumstances of today, may be entirely inappropriate for the position of tomorrow.

12.07. Ons moes hierdie aspek intensief ontleed om die waarde beter te kon bepaal van die talle vergelykings wat aan ons voorgelê is. Daar moet beklemtoon word dat ons nie die Administrasie se algemene beleid ten opsigte van die poste- en loonstruktuur in die Departement kritiseer nie. Trouens, waar daar so baie graderings in die Diens is en waar die taak van gradering in die heterogene aard van die werk in die Departement uiters delikaat en moeilik moet wees, sal dit roekeloos wees om oor dié onderwerp kommentaar te lewer. Maar dit is ons taak om te handel met en uitspraak te gee oor die gradering van die lugvaarttegnikus, en ons is derhalwe verplig om ondersoek in te stel na die omstandighede in sy onmiddellike omgewing binne die hoër gegradeerde poste- en loonstruktuur.

12.07.1. In die uitvoering hiervan, word ons getref deur die anomalie dat vir sover dit die gradering betref, die lugvaarttegnikus en die Spoorwegambagsman op 'n verskillende grondslag behandel word (om die gemelde redes), terwyl in die volgende pos, naamlik dié van assistent-voorman, hy op presies dieselfde grondslag geplaas word, hetsy hy in die Lugdiens, die Spoorweë of elders is. Dit het aanleiding gegee tot sekere vrae, waar vergelykings weer eens in die gedrang kom:

„Of die werk van die assistent-voorman (Lugdiens) en die assistent-voorman (Spoorweë), volgens hulle onderskeie waardebepalings, dieselfde resultaat sal lewer."

12.08. Die Administrasie erken dat as daar groter verantwoordelikheid aan die werk van die lugvaarttegnikus verbonde is, dit logies is dat daar groter verantwoordelikheid in die werk van die assistent-voorman (Lugdiens) is—maar beklemtoon dat dit gevaarlik is om gevolgtrekkings te maak uit 'n vergelyking wat op hierdie enkele punt gebaseer is, aangesien daar baie ander faktore is wat vergoed vir die gebrek aan ewewig op hierdie besondere, enkele punt.

12.08.1. Die feit bly egter dat die posisie van die assistent-voorman (Lugdiens) bepaal word deur die gemelde streng reël, dat sy gradering derhalwe bepaal word deur die gradering van die assistent-voorman (Spoorweë), wie se gradering op sy beurt bepaal word onder andere deur die feit dat die bonusstelsel op die ambagsman van toepassing is. Suiwer logies beskou, is die gradering van die assistent-voorman (Lugdiens), wat uit die geledere van nie-bonuswerkers bevorder word, derhalwe grootliks gebaseer op die posisie wat op die bonuswerkgroep betrekking het; hulle bevorderingsbaan lei tot die pos van assistent-voorman.

12.08.2. Geen wonder dat die Administrasie die resultaat as toevallig beskryf nie. Ons glo dat daar slagoffers kan wees as 'n reël te streng toegepas word, en dat daar gevalle van ongelukheid kan voorkom wat reggestel moet word.

12.09. Die Vereniging het sy saak sterk gestel en gesonde argumente voorgelê wat op feitelike getuienis gebaseer is. Dit blyk uit die geskiedenis van die aangeleentheid dat die werk van die lugvaarttegnikus reeds geruime tyd as iets afsonderliks beskou is; dat dit etlike fasette bied wat nie in ander vertakings van die Diens aangetref word nie. Die inherente verskille tussen Lugvaart en Spoorweë (of Hawens, ens.) lê so voor die hand dat dit oorbodig is om daar melding van te maak; bloot die groter tempo van die ontwikkeling in die lugvaart in verhouding tot dié in ander terreine van vervoer laat die inherente verskille uitstaan, en terselfdertyd demonstreer dit die feit dat vergelykings tussen die onderskeie posisies van werkers uiters versigtig benader moet word; 'n vergelyking wat skynbaar vir die huidige toestande geld, mag geheel en al ontoepaslik wees vir toestande in die toekoms.

12.09.1. The Administration has not produced a satisfactory counter proposition. In fact, we find it difficult to appreciate the precise nature of the counter-attack except that by being at length the history and surrounding facts (which are not disputed) some of the averments by the Association have been toned down. But, the case for the Association still stands; it has not been defeated. In essence the Administration appear to have said—that because of the fact that the work is done on aircraft, that it requires knowledge and experience, that training and re-training is necessary, the aviation technicians' work is different; furthermore, that the aviation technicians have been treated differently as appears from the history of the advancements of the aviation technicians. But, then for good measure the Administration asserts that the skill required of the Railway Technician is not less than that required of the aviation technician. Furthermore, it is clear that the position of the aviation technician is constantly seen by the Administration in relation to the position of others or other grades in the Service.

12.09.2. We do not think that the Administration has defeated the claim of the Association on this point.

12.10. But this conclusion of the Commission does not dispose of the matter. The aviation technicians constitute one grade in the hierarchy of the Airways servants. Our finding will now have the effect that this grade must no longer be seen and treated in relation to other grades in the diversified service of the Department; but the remainder of the grades of the Airways will still, under the general policy of the Administration be seen and treated in relation to other grades in the Service. This may give rise to all sorts of anomalies and will in all probability perpetuate the already accepted distortion in the posts and salary structures of the Airways especially in the area between the aviation technician and the assistant foreman. In any event, the only practical effect of a recommendation on this point may well be that the grading of the aviation technician in future will be done on the basis of this recommendation. The Administration says that this is already the practice today.

12.10.1. Furthermore, we cannot make any recommendation affecting other grades in the Airways; our jurisdiction is limited to the principle of "differentiation" (which is not a very happy description) in so far as it may support the claim for a 40 per cent increase in basic salary. In recommending this principle, therefore, we realise that the practical significance may be negligible. However attractive, the proposition of treating the whole of the Airways as a completely separate branch of the Department, with its own posts and salary structure, based on a more solid and satisfactory scientific foundation of homogeneity, it lies beyond our competency to deal with it. In order to give our recommendation some substance we nevertheless, strongly commend to the Department that it gives serious thought and consideration to the desirability and advisability of a complete separation of the posts and salary structure of the South African Airways.

12.11. There are some implications of our finding on the point of "merit differentiation" which must be stated:

- (a) The work of the aviation technician will henceforth have to be evaluated separately from that of any other post in the Service. The aviation technicians will no longer be in a position relative to that of other grades in the Service. The fact that the grading of the aviation technician in future may coincide with the grading of some other group in the Service will be merely coincidental.

12.09.1. Die Administrasie het nie 'n bevredigende teenvoorstel gelewer nie. Ons vind dit inderdaad moeilik om die presiese aard van die teenaanval in te sien behalwe dat dit, vanweë die breedvoerigheid daarvan vir sover dit die geskiedenis en verbandhoudende feite (wat nie betwis word nie) betref, sommige van die Vereniging se bewerings getemper het. Die Vereniging se saak staan egter nog; dit is nie omvergewerp nie. Die wese van die Administrasie se stelling skyn te wees dat, vanweë die feit dat die werk aan vliegtuie verrig word, dit kennis en ervaring vereis, opleiding en heropleiding nodig is, die lugvaarttegnikus se werk anders is; verder, dat die lugvaarttegnikusse verskillend behandel is, soos blyk uit die geskiedenis van die verhogings van die lugvaarttegnikusse. Maar dan, op die koop toe, beweer die Administrasie dat die vaardigheid wat van die Spoorwegtegnikus vereis word, nie minder is as dié wat van die lugvaarttegnikus vereis word nie. Verder is dit duidelik dat die posisie van die lugvaarttegnikus voortdurend deur die Administrasie gesien word in verhouding tot die posisie van die ander grade in die Diens.

12.09.2. Ons dink nie dat die Administrasie die Vereniging se eis op hierdie punt omvergewerp het nie.

12.10. Maar met hierdie gevolgtrekking van die Kommissie is die saak nog nie afgehandel nie. Die lugvaarttegnikusse verteenwoordig een graad in die hiërargie van die Lugdiensdienare. Ons bevinding sal nou daarop neerkom dat hierdie graad nie langer gesien en behandel moet word in verhouding tot ander grade in die veelsoortige diens van die Departement nie; maar die ander grade van die Lugdiens sal nog ingevolge die Administrasie se algemene beleid in verhouding tot ander grade in die Diens gesien en behandel word. Dit mag tot allerlei ongerymdhede aanleiding gee en sal in alle waarskynlikheid die reeds aanvaarde toestand van verwrongenheid in die poste- en salarisstruktuur van die Lugdiens verewig, veral op die terrein tussen die lugvaarttegnikus en die assistentvoorman. In elk geval kan die enigste praktiese uitwerking van 'n aanbeveling op hierdie punt wel wees dat die gradering van die lugvaarttegnikus in die toekoms op die grondslag van hierdie aanbeveling sal geskied. Die Administrasie sê dat dit reeds vandag die gebruik is.

12.10.1. Bowendien kan on geen aanbeveling doen wat ander grade in die Lugdiens raak nie; ons jurisdiksie is beperk tot die beginsel van „onderskeiding” (wat nie 'n baie gelukkige beskrywing is nie) vir sover dit die eis vir 'n verhoging van 40% in die basiese salaris steun. Ons besef, wanneer ons hierdie beginsel aanbeveel, dat die praktiese betekenis gering kan wees. Hoe aantreklik dit ook al mag wees, dit val buite ons bevoegdheid om te handel met die voorstel om die Lugdiens in sy geheel te behandel as 'n heeltemal afsonderlike vertakking van die Departement, met sy eie poste- en salarisstruktuur, gebaseer op 'n stewiger en bevredigender wetenskaplike grondslag van homogeniteit. Ten einde 'n mate van gewig aan ons aanbeveling te verleen, beveel ons nietemin sterk by die Departement aan dat hy ernstige oorweging skenk aan die wenslikheid en raadsaamheid van 'n algehele skeiding van die poste- en salarisstruktuur van die Suid-Afrikaanse Lugdiens.

12.11. Sekere implikasies van ons bevinding op die gebied van „onderskeiding op grond van verdienstelikheid” moet gemeld word:

- (a) Die waarde van die werk van die lugvaarttegnikus moet voortaan afsonderlik van dié van enige ander pos in die Diens bepaal word. Die lugvaarttegnikusse se posisie sal nie langer in verhouding tot dié van ander grade in die Diens staan nie. Waar die gradering van die lugvaarttegnikus in die toekoms ooreenstemming met dié van 'n ander groep in die Diens mag toon, sal dit bloot toevallig wees.

(b) It may be, or it may not be, that the position of the grading of the assistant foreman and foreman (Airways) will be affected by this recommendation. We have no power to make any recommendation in regard to this point, but we trust that the Administration, in giving effect to our recommendation above, will apply the principle in such manner that the maximum substance is given to the spirit of that recommendation.

(c) A significant implication of our recommendation will be that the many comparisons now made between the aviation technicians and other grades in the Service will entirely lose their value. In fact, any comparison will be futile and pointless. We have dealt at length with many of the comparisons submitted to this Commission and we hold the view that some of these comparisons are fallacious, others are misleading and that generally the comparisons present a confused picture. No one in future will be heard to say that the grading of the salary of the aviation technician has anything to do or has any relationship at all with the grading of a post in the remainder of the Service, or vice versa.

12.12. In concluding this part of our report, we wish to make it clear that our finding and recommendation on this point does not necessarily mean that the grading of aviation technicians should be improved. That is a separate subject which will be dealt with below. We have dealt extensively with this first point of "merit differentiation" as it is identifiable as a major cause of the dispute before us. We may add that this finding and recommendation will have an influence upon the further points considered below.

Responsibility.

13.01. The ground of responsibility does not, of course, refer to responsibility in comparison with other grades in the Service; the case is simply that the responsibility of the aviation technician has become greater since the grading in 1965. In dealing with the subject of responsibility the Commission is mindful of the fact that the responsibility attached to a particular post is at once an element in the determination of the grading of that post, or in other words, in the determination of the basic salary of that post, and is also a factor which is compensated in other ways, for example by the payment of particular allowances. It is clear from the evidence before us that the element of responsibility was taken into account in the determination of the basic remuneration of the aircraft artisan and now aviation technician from 1954. In every advancement made since that year, the element of greater responsibility attached to the post of aviation technician was acknowledged. On the other hand, it is also clear from the evidence that the element of responsibility is one of several factors underlying the principle of the payment of the primary and secondary and certification allowances to aviation technicians. It can, therefore, be argued that if there is a greater responsibility which must be remunerated, that it could be done either by improving the basic salary or by increasing the allowances. It could even be argued that the remuneration can take the form of a special or other allowance for responsibility. The dispute referred to this Commission by the State President, however, concerns only a claim for an improvement of 40 per cent of the basic salary of the aviation technician as it was before the 1st April, 1968. It is, therefore, a dispute which limits our

(b) Dit kan wees, of moontlik nie, dat die posisie van die assistent-voorman en voorman (lugdiens) se gradering deur hierdie aanbeveling geraak sal word. Ons beskik nie oor die bevoegdheid om 'n aanbeveling in hierdie verband te doen nie, maar ons vertrou dat wanneer die Administrasie gevolg gee aan ons aanbeveling hierbo, hy die beginsel op so 'n wyse sal toepas dat die maksimum betekenis verleen word aan die gees van daardie aanbeveling.

(c) 'n Betekenisvolle implikasie van ons aanbeveling sal wees dat die vele vergelykings wat tans getref word tussen die lugvaarttegnikusse en ander grade in die Diens, geheel en al van waarde ontblyt sal word. Enige vergelyking sal trouens nutteloos en betekenisloos wees. Ons het baie van die vergelykings wat aan hierdie Kommissie voorgelê is, breedvoerig behandel, en ons is die mening toegedaan dat sommige foutief en ander misleidend is, en dat die vergelykings in die algemeen 'n verwarde beeld bied. Niemand sal in die toekoms beweer dat die gradering van die lugvaarttegnikus se salaris iets te doen het of hoegenaamd in enige verband staan met die gradering van 'n pos elders in die Diens, of omgekeerd, nie.

12.12. By die afsluiting van hierdie deel van ons verslag wil ons dit duidelik stel dat ons bevinding en aanbeveling op hierdie punt nie noodwendig daarop neerkom dat die gradering van lugvaarttegnikusse verbeter moet word nie. Dit is 'n afsonderlike aangeleentheid wat hieronder behandel sal word. Ons het hierdie eerste punt van „onderskeiding op grond van verdienstelikheid” breedvoerig behandel aangesien dit gesien word as 'n belangrike oorsaak van die geskil wat aan ons voorgelê is. Ons mag byvoeg dat hierdie bevinding en aanbeveling 'n uitwerking sal hê op die ander punte wat hieronder bespreek word.

Verantwoordelikheid.

13.01. Die grond van verantwoordelikheid het natuurlik nie betrekking op verantwoordelikheid in vergelyking met ander grade in die Diens nie; die saak is bloot dat die verantwoordelikheid van die lugvaarttegnikus toegeneem het sedert die gradering van 1965. Wanneer die Kommissie verantwoordelikheid behandel, is hy gedagtig aan die feit dat die verantwoordelikheid wat aan 'n bepaalde pos verbonde is, tegelykertyd 'n faktor by die bepaling van die gradering van die pos is, of, met ander woorde, by die bepaling van die basiese salaris van daardie pos, en ook 'n faktor is waarvoor daar op ander maniere vergoed word, byvoorbeeld deur die betaling van bepaalde toelaes. Dit blyk uit die gegewens wat aan ons voorgelê is, dat daar met die faktor van verantwoordelikheid rekening gehou is by die bepaling van die basiese besoldiging van die vliegtuigambagsman en nou lugvaarttegnikus vanaf 1954. By elke verbetering wat sedert daardie jaar teweeggebring is, is daar erkenning verleen aan die faktor van groter verantwoordelikheid verbonde aan die pos van lugvaarttegnikus. Aan die ander kant is dit duidelik uit die getuienis dat die faktor van verantwoordelikheid een van die verskeie faktore is wat as grondslag dien by die beginsel waarvolgens primêre en sekondêre asook sertifiseringstoelaes aan lugvaarttegnikusse betaal word. Daar kan dus geredeneer word dat as daar 'n groter verantwoordelikheid bestaan waarvoor vergoeding betaal moet word, dit gedoen kan word deur of die basiese salaris of die toelaes te verhoog. Daar kan selfs geredeneer word dat die vergoeding betaal kan word in die vorm van 'n spesiale of ander verantwoordelikheidstoelaes. Die geskil wat deur die Staatspresident na hierdie Kommissie verwys is, gaan egter net oor 'n eis vir 'n verhoging van 40% in die basiese salaris van die lugvaarttegnikus soos wat dit voor 1 April 1968 was. Die geskil beperk dus ons

jurisdiction to the subject of grading; it lies beyond our competency to make any recommendation in regard to allowances or an increase of allowances. If we do find that there is increased responsibility which must be compensated, our recommendation cannot, therefore, take any other form than an improvement in the basic salary. Needless to say, the fact that the element of responsibility is one of the factors connected with the allowances, is given full weight in our eventual consideration of whether there is a greater responsibility and to what extent that should be compensated.

13.02. The Association bases its case for improved grading on, *inter alia*, the point of responsibility. We have previously set out the submissions and the evidence of the Association, advanced in support of the contention that there is a greater responsibility attached to the work of the aviation technicians and that this element justifies an improvement in the basic salary. It is again necessary to ascertain whether the Administration has succeeded in defeating the case of the aviation technicians on this point. The Administration concedes the responsibility attached to the work of the aviation technician and does not deny the assertions of the Association, but contends that the high degree of responsibility has been recognised by the Administration and that it has been taken into account in the grading of the post of the aviation technician and also in respect of the allowances. The Administration further concedes that with the introduction of more complex aircraft; the responsibility of the aviation technician has become greater. It is common knowledge that new series and models of aircraft are from time to time put into operation by the Airways.

13.02.1. The Administration argues, however, that although the responsibility has increased this factor has been discounted by the provision of more supervision and by the fact that the Technical Training School has been established to train the technical staff to cope with the complexities of new aircraft. It is, furthermore, argued on behalf of the Administration that the ultimate responsibility lies with the supervisors, but the Administration does not deny that the responsibility of the aviation technician, who performs the actual work, has increased. Furthermore, the Administration states that the aviation technician with certification authority are the only individuals fitting the roles claimed by the Association and that they constitute only a minority.

13.02.2. Wide ranging evidence in support of the contentions have been placed before us. We have carefully examined all the evidence and our conclusion is that nothing has been added to the basic propositions as set out in the written submissions of the two parties. In fact the Administration admits a greater responsibility and because it has done so we deem it unnecessary to analyse all the evidence for and against the two propositions. In passing we may mention, although we do not rely for our finding on this point, that the fact that the Minister has awarded an additional improvement in basic salary of R300 to the aviation technician on the 1st April, 1968, on grounds divorced from cost of living, supports the contention that there is greater responsibility attached to the work of the aviation technician.

13.03. In assessing the argument of the Administration it seems to us that the element of greater responsibility cannot entirely be discounted by the introduction of more supervision. That more intensive supervision will necessarily have the effect of reducing the responsibility factor in the case of the aviation technician cannot be denied. On the evidence, however, it is quite clear to us that there is a greater responsibility, even if we limit it only to the

jurisdiksie tot gradering; dit is buite ons bevoegdheid om enige aanbeveling in verband met toelaes of 'n verhoging van toelaes te doen. Indien ons wel bevind dat daar groter verantwoordelikheid is waarvoor vergoeding betaal moet word, kan ons niks anders aanbeveel as 'n verbetering in die basiese salaris nie. Dit spreek vanself dat die feit dat verantwoordelikheid een van die faktore is wat met die toelaes in verband staan, volle gewig dra in ons eventuele oorweging van die vraag of daar groter verantwoordelikheid bestaan en in welke mate daarvoor vergoed moet word.

13.02. Die Vereniging baseer sy saak vir verbeterde gradering onder andere op verantwoordelikheid. Ons het reeds uiteensetting gegee van die verhoë en die getuienis van die Vereniging wat aangevoer word om steun te verleen aan die standpunt dat daar groter verantwoordelikheid aan die lugvaarttegnikus se werk verbonde is en dié faktor 'n verbetering in die basiese salaris regverdig. Dit is weer nodig om vas te stel of die Administrasie daarin geslaag het om die saak van die lugvaarttegnikus op hierdie punt omver te werp. Die Administrasie erken die verantwoordelikheid verbonde aan die werk van die lugvaarttegnikus en ontken nie die bewerings van die Vereniging nie, maar voer aan dat die hoë graad van verantwoordelikheid deur die Administrasie erken is en dat daar rekening mee gehou is sowel by die gradering van die pos van die lugvaarttegnikus as ten opsigte van toelaes. Die Administrasie gee verder toe dat met die ingebruikneem van meer komplekse vliegtuie die verantwoordelikheid van die lugvaarttegnikus groter geword het. Dit is algemeen bekend dat die Lugdiens van tyd tot tyd nuwe reekse en modelle vliegtuie in bedryf stel.

13.02.1. Die Administrasie redeneer egter dat ofskoon die verantwoordelikheid toegeneem het, hierdie faktor vervaag voor die feit dat daar vir meer toesig voorsiening gemaak is en dat die tegniese skool opgerig is ten einde die tegniese personeel op te lei sodat hulle die ingewikkeldheid van nuwe vliegtuie die hoof kan bied. Daar word bowendien ten behoeve van die Administrasie aangevoer dat die uiteindelijke verantwoordelikheid by die toesighouers berus, maar die Administrasie ontken nie dat die verantwoordelikheid van die lugvaarttegnikus, wat eintlik die werk verrig, toegeneem het nie. Boonop verklaar die Administrasie dat die lugvaarttegnikusse met sertifiseringsmagtiging die enigste persone is wat die rol vervul soos deur die Vereniging beweerd, en dat hulle slegs 'n minderheid is.

13.02.2. Omvattende getuienis ter stawing van die verhoë is aan ons voorgelê. Ons het al die getuienis sorgvuldig ondersoek, en ons gevolgtrekking is dat daar niks bygevoeg is by die basiese stellings soos in die skriftelike verhoë van die twee partye uiteengesit nie. Die Administrasie erken inderdaad 'n groter verantwoordelikheid, en aangesien dit die geval is, beskou ons dit as onnodig om al die getuienis ten gunste van en teen die twee stellings te ontleed. Ons mag terloops meld, ofskoon ons nie vir ons bevinding op hierdie punt staatmaak nie, dat die feit dat die Minister 'n bykomende verhoging van R300 in die basiese salaris op 1 April 1968 aan die lugvaarttegnikus toegestaan het, op gronde wat nie met lewensduurte in verband staan nie, die beskouing steun dat daar groter verantwoordelikheid aan die lugvaarttegnikus se werk verbonde is.

13.03. By die oorweging van die Administrasie se argument wil dit vir ons voorkom of die faktor van groter verantwoordelikheid nie heeltemal uitgewis kan word deur die voorsiening van meer toesig nie. Dat intensiewer toesig noodwendig die verantwoordelikeheidsfaktor in die geval van die lugvaarttegnikus sal verlaag, kan nie betwis word nie. Volgens die getuienis is dit egter vir ons heeltemal duidelik dat daar groter verantwoordelikheid is, al sou

circumstance of the introduction of a new series and models of aircraft, and that, however much supervision is provided it cannot wholly eliminate the fact that the responsibility of the technician has become greater. We have given due consideration to all the evidence adduced in regard to this element and we have come to the conclusion that the introduction of more supervision does not in fact entirely eliminate the greater responsibility of the aviation technician. It is unnecessary to stress that the very fact of the necessity of providing more supervision in itself proves that responsibility has increased all along the line.

13.04. Further, we cannot quite appreciate the validity of the counter argument advanced by the Administration that the Technical Training School has been provided in order to enable the aviation technician to cope with the greater responsibility. It is common cause that training and retraining is a requisite of the aviation technician, once again a fact which presupposes continual measures for coping with great or greater responsibility. We view the introduction of the Technical Training School and the necessity of training and retraining as a circumstance which by and large supports the contention of the Association that there is greater responsibility attached to the post of the aviation technician.

13.05. In covering the subject, the evidence again canvassed a number of comparisons. We wish to make it clear that our conclusion in regard to a higher degree of responsibility is not based on any comparison of the responsibility of the aviation technician with that of any other technician in the Service. The basis of our approach is not that of comparing the responsibility with the responsibility of others, but to judge in the light of all the evidence, all the circumstances brought to our notice and all the submissions, whether having regard to the past, the present circumstances disclose that a higher degree of responsibility is required from the aviation technician. It is on this basis that we find that there is a higher degree of responsibility required.

13.06. In passing, we wish to comment on one of the aspects of this inquiry which is not satisfactory. It has been stated by the Association that they would have preferred the Commission to have spent more time at Jan Smuts Airport during the inspection *in loco*, so that the intricacies of the work done by aviation technicians could have been demonstrated. The Administration, on the other hand, has stated that it would have welcomed a longer visit to Jan Smuts Airport as it would then have had the opportunity of demonstrating to the Commission that there is a considerable amount of work being done by technicians which requires no special knowledge or skill or any great amount of experience. We place on record that full opportunity has been given by this Commission to the Association and to the Administration to present their evidence and submissions to the Commission. The Commission, at no time, limited the duration of the inspection *in loco*; moreover, the Commission on more than one occasion invited both parties to exhibit and demonstrate to the Commission any circumstance which in any way might have a bearing on their respective cases.

13.07. Allied to the point stated in the preceding paragraph, is a statement, belatedly made by the Administration in paragraph 29 of its final address to the Commission to the effect that a detailed survey of all work being done in maintaining aircraft and their ancillaries will confirm an opinion that a large proportion of it could be done by persons other than those of technician status. This is

ons dit beperk tot die omstandigheid betreffende die gebruikstel van nuwe reekse en modelle vliegtuie, en dat hoeveel toesig ook al voorsien word, dit die feit nie heeltemal kan uitwis dat die verantwoordelikheid van die tegnikus toegeneem het nie. Na behoorlike oorweging van al die getuienis wat in verband met hierdie faktor aangevoer is, het ons tot die gevolgtrekking gekom dat die verskaffing van meer toesig in werklikheid nie die groter verantwoordelikheid van die lugvaarttegnikus heeltemal uitskakel nie. Dit is oorbodig om te benadruk dat bloot die feit dat dit nodig was om meer toesig te verskaf, op sigself bewys dat verantwoordelikheid oor die hele linie toegeneem het.

13.04. Verder kan ons nie heeltemal die geldigheid insien van die teenargument wat die Administrasie aanvoer nie, naamlik dat die tegniese skool opgerig is om die lugvaarttegnikus in staat te stel om die groter verantwoordelikheid die hoof te bied. Almal is dit eens dat opleiding en heropleiding 'n vereiste vir die lugvaarttegnikus is—weer eens 'n feit wat voortdurende maatreëls om groot en groter verantwoordelikheid die hoof te bied, vooronderstel. Ons beskou die oprigting van die tegniese skool en die noodsaaklikheid van opleiding en heropleiding as 'n omstandigheid wat in alle opsigte steun verleen aan die Vereniging se betoog dat daar groter verantwoordelikheid aan die pos van die lugvaarttegnikus verbonde is.

13.05. In die loop van die ondersoek het die getuienis weer 'n aantal vergelykings opgelewer. Ons wil dit duidelik stel dat ons gevolgtrekking in verband met 'n hoër graad van verantwoordelikheid nie op 'n vergelyking tussen die verantwoordelikheid van die lugvaarttegnikus en dié van enige ander tegnikus in die Diens gebaseer is nie. Die grondslag van ons benadering is nie om die verantwoordelikheid van die een met dié van die ander te vergelyk nie, maar om in die lig van al die getuienis, al die omstandighede wat onder ons aandag gebring is en al die vertoë, te beoordeel of die huidige omstandighede, met inagneming van die verlede, aan die lig bring dat 'n groter mate van verantwoordelikheid van die lugvaarttegnikus vereis word. Dit is op hierdie grondslag dat ons bevind dat 'n groter mate van verantwoordelikheid vereis word.

13.06. Ons wil terloops kommentaar lewer op een van die aspekte van hierdie ondersoek wat nie bevredigend is nie. Die Vereniging het verklaar dat hulle sou verkies het dat die Kommissie tydens die ondersoek ter plaatse meer tyd op Jan Smutslughawe deurgebring het sodat die fynere punte van die lugvaarttegnikus se werk gedemonstreer kon word. Die Administrasie het van sy kant aangevoer dat hy 'n langer besoek aan Jan Smutslughawe sou verwelkom het aangesien hy dan die geleentheid sou gehad het om aan die Kommissie te demonstreer dat daar 'n aansienlike hoeveelheid werk deur die tegnikusse gedoen word wat geen spesiale kennis of vaardigheid of enige groot mate van ervaring vereis nie. Ons boekstaaf dat die Kommissie die volste geleentheid aan die Vereniging en die Administrasie gegee het om getuienis en vertoë aan die Kommissie voor te lê. Die Kommissie het op geen tydstop die tydsduur van die ondersoek ter plaatse beperk nie; daarenbove het die Kommissie by meer as een geleentheid beide partye genooi om enige omstandigheid wat in enige opsig betrekking op hulle onderskeie sake mag hê, aan die Kommissie te toon en te demonstreer.

13.07. Verwant aan die punt in die voorgaande paragraaf is 'n verklaring wat in 'n laat stadium deur die Administrasie gemaak is in paragraaf 28 van sy finale betoog voor die Kommissie, ten effekte dat 'n uitvoerige opname van al die werk wat gedoen word in verband met die onderhoud van vliegtuie en hulle hulpdienste, sal dien ter bevestiging van 'n beskouing dat 'n groot gedeelte daarvan gedoen kan word deur persone wat nie die status

followed up by a statement which we quote from the aforesaid paragraph 29:

"It would appear that the time is propitious to re-introduce an artisan grading to undertake work which requires no special knowledge or experience; there is a great deal of such work."

13.07.1. This statement involves a principle of differentiation in the work presently performed by the aviation technicians and the separate grading of such work and the posts connected therewith.

13.07.2. This principle could have played an important part in the consideration of the compensation or increased compensation payable in respect of the factor of responsibility because it is assumed that the responsibility attached to the work requiring less skill would not be so great as that connected with the work requiring greater skill. The finding indicates that there are aviation technicians not in receipt of any allowances and others in receipt of primary and secondary or certification allowances, which in turn indicates that the general work of the aviation technicians may be divided into several levels. From this indication it could be imagined that the measure of responsibility attached to the various levels of work could be different.

13.07.3. Up to this very late stage in the proceedings we have worked on the cases submitted to us as representing the work performed by the aviation technicians as a whole or a unit and that all the technicians concerned where to be considered persons holding the post of aviation technician, for which post there was a single grading as regards basic salary. No other evidence or evidence to the effect that the work performed by the aviation technicians today should be reclassified and regraded, has been submitted to the Commission.

13.07.04. It has been stated during the proceedings that the basic salary is ultimately determined on the basis of the average aviation technician. In considering the basic salary to be awarded to that post there is, therefore, always the suggestion that some of the aviation technicians may be overpaid, while others may be underpaid. This is an unavoidable circumstance in any large organisation.

13.07.5. As far as it concerns the task of this Commission, we may further state that the additional salary improvement granted to the aviation technician on 1st April, 1968, very strongly indicates that in the mind of the Minister the time for making a differentiation within the post of aviation technician, has not yet arrived. In our eventual consideration as to whether an increased basic salary is justified, this circumstance will be taken as a significant guideline.

Productivity.

14.01. The Association endeavours to advance its claim for a higher basic salary in respect of the aviation technicians by contending that the productivity of the aviation technician has increased. The Association accepts that a claim for higher remuneration should be backed by increased productivity.

14.01.1. The evidence on this subject is singularly inconclusive. A mass of evidence and submissions have been put before the Commission in an attempt to prove the alleged element of increased productivity on the part of the aviation technicians. The Commission has examined and analysed this evidence very carefully in an attempt to ascertain whether it either proves or disproves the point.

van tegnikus beklee nie. Dit word gevolg deur 'n verklaring wat ons uit die voornoemde paragraaf 29 aanhaal:

„Dit wil voorkom of die tyd geleë is vir die herinstel van 'n ambagsmangraad om voorsiening te maak vir die uitvoer van werk wat nie spesiale kennis of ervaring vereis nie; daar is baie sulke werk."

13.07.1. Hierdie verklaring behels 'n beginsel van differensiasie in die werk wat tans deur die lugvaarttegnikusse verrig word en die afsonderlike gradering van sulke werk en die poste daaraan verbonde.

13.07.2. Hierdie beginsel kon 'n belangrike rol gespeel het in die oorweging van die vergoeding of groter vergoeding betaalbaar ten opsigte van die faktor van verantwoordelikheid deurdat daar aanvaar word dat die verantwoordelikheid verbonde aan die werk wat minder vaardigheid vereis, nie so groot sou wees as dié verbonde aan die werk wat meer vaardigheid vereis nie. Die bevinding dui daarop dat daar lugvaarttegnikusse is wat geen toelaes ontvang nie, en ander wat primêre en sekondêre of sertifiseringstoelaes ontvang, en hierdie omstandighede dui daarop dat die algemene werk van die lugvaarttegnikusse in verskeie vlakke verdeel kan word. Hieruit sou afgelei kan word dat die mate van verantwoordelikheid verbonde aan die verskeie vlakke van werk, verskillend kan wees.

13.07.3. Tot in hierdie gevorderde stadium in die verrigtinge het ons die gevalle wat aan ons voorgelê is, beskou as verteenwoordigend van die werk wat deur die lugvaarttegnikusse in die geheel of as 'n eenheid verrig word, met die veronderstelling dat al die betrokke tegnikusse beskou moet word as persone wat die pos van lugvaarttegnikus beklee, vir welke pos daar 'n enkele gradering bestaan vir sover dit basiese salaris betref. Geen ander getuienis of getuienis ten effekte dat die werk wat tans deur lugvaarttegnikusse verrig word, herklassifiseer en hergradeer moet word, is aan die Kommissie voorgelê nie.

13.07.4. Daar is tydens die verrigtinge verklaar dat die basiese salaris uiteindelik vasgestel word op die grondslag van die gemiddelde lugvaarttegnikus. By die oorweging van die basiese salaris wat aan daardie pos toegesien moet word, is daar dus altyd die onderliggende gedagte dat sommige lugvaarttegnikusse oorbetal mag word, terwyl ander onderbetaal mag word. Dit is 'n onvermydelike omstandigheid in enige groot organisasie.

13.07.5. Vir sover dit die taak van hierdie Kommissie betref, kan ons verder meld dat die bykomende salarisverhoging wat op 1 April 1968 aan die lugvaarttegnikusse toegestaan is, baie sterk daarop dui dat volgens die Minister se beskouing die tyd nog nie ryp was om binne die graad van lugvaarttegnikus te differensieer nie. In ons eventuele oorweging van die vraag of 'n hoër basiese salaris geregverdig is, word hierdie omstandigheid in aanmerking geneem as 'n belangrike riglyn.

Produktiwiteit.

14.01. Die Vereniging probeer om sy eis vir 'n hoër basiese salaris vir die lugvaarttegnikusse te bevorder deur aan te voer dat die produktiwiteit van die lugvaarttegnikus toegeneem het. Die Vereniging aanvaar die uitgangspunt dat 'n eis vir hoër besoldiging gerugsteun moet word deur hoër produktiwiteit.

14.01.1. Die getuienis oor hierdie saak is merkwaardig onoortuigend. 'n Massa getuienis en vertoë is aan die Kommissie voorgelê in 'n poging om die beweerde faktor van hoër produktiwiteit van die kant van die lugvaarttegnikusse te bewys. Die Kommissie het hierdie getuienis baie sorgvuldig ondersoek en ontleed in 'n poging om vas te stel of dit die stelling staaf of weerlê.

14.01.2. It cannot be accepted that there is a direct ratio between increase in flight utilisation hours and increase in technical staff; or that a comparison of the growth in the number of administrative staff as against technical staff has any significance; or that comparisons of "time out of service" in the first and second cycles of checks is a final yardstick indicating greater productivity.

14.01.3. The problem is to find a measure or yardstick which will conclusively show that productivity has indeed increased. We may say that from all the circumstances and the knowledge gained by the Commission during these proceedings, a general inference that productivity must have increased, is not impossible. But, there are so many aspects affecting the question of productivity that it would be dangerous and irresponsible to act on general impressions. We believe that it ought to be possible to find a method by which it could be scientifically, and with a measure of precision, determined whether productivity today is higher than in the past. Unfortunately no method of doing this has been laid before the Commission nor has the effect of the application of such method been tendered as evidence.

14.01.4. The Administration has put forward a possible yardstick for measuring productivity which seems to be acceptable. The basis suggested is to determine the number of man-hours expended on a particular task having regard to the strength of the crews on particular checks or tasks. But, the Administration has not applied this yardstick and it is obviously impossible for the Commission itself to use this measure in adjudging the point of productivity. We believe that the Administration could have used this technique for the purpose of conclusively disproving the contention of the Association that the productivity of the aviation technicians has increased; and it is possible that the Commission would have accepted the method employed as a reliable one for purposes of determining productivity.

14.02. It is realised that the exercise of proving an increase of productivity is extremely complex and depends upon a large variety of facts and figures over different given periods of time. We accept that the Association, probably, is not in possession of all the data necessary to establish the measure of productivity; even if all the data is made available it may well be that the Association may not have the experts or the resources in order to interpret the data.

14.03. We are of the opinion that the evidence and submissions of the Association in support of this point does not prove that the productivity has increased; the Administration has succeeded in defeating the case of the Association on this point.

14.03.1. But, in defeating the case of its opponent, the Administration has not disproved that the productivity has not increased nor has it proved that the productivity has decreased.

14.04. As regard this point we, therefore, have to leave it on the somewhat unsatisfactory basis that there is no evidence to suggest that productivity has decreased and that it has not been proved that productivity has increased. This finding will not prejudice either party in any future proceedings.

The claim for an award with retrospective effect.

15.01. One further aspect remains to be dealt with. The subject matter of the dispute before the Commission

14.01.2. Daar kan nie aanvaar word dat daar 'n regstreekse verhouding tussen die toename in die getal vlugbenuttingsure en die toename in die getal tegniese personeel is nie; of dat 'n vergelyking van die vermeerdering in die getal administratiewe personeel met dié in die getal tegniese personeel enige betekenis het nie; of dat dié vergelykings van „tyd uit diens uit" in die eerste en tweede siklus van nasienings 'n finale maatstaf is om groter produktiwiteit aan te dui nie.

14.01.3. Die probleem lê daarin om 'n maatstaf te vind wat oortuigend kan aantoon dat die produktiwiteit wel toegeneem het. Ons mag meld dat in die lig van al die omstandighede en die kennis wat die Kommissie in die loop van hierdie verrigtinge opgedoen het, 'n algemene gevolgtrekking dat die produktiwiteit wel moes toegeneem het, nie uitgesluit is nie. Maar daar is soveel aspekte wat die vraagstuk van produktiwiteit beïnvloed, dat dit gevaarlik en onverantwoordelik sal wees om op grond van algemene indrukke te handel. Ons is van mening dat dit moontlik behoort te wees om 'n metode te vind waarvolgens daar op wetenskaplike wyse en met 'n mate van akkuraatheid vasgestel kan word of die produktiwiteit tans hoër is as in die verlede. Ongelukkig is daar geen metode aan die Kommissie voorgelê waarvolgens dit gedoen kan word nie, ook is die resultaat van die toepassing van so 'n metode nie as getuienis aangebied nie.

14.01.4. Die Administrasie het 'n moontlike maatstaf voorgelê waarvolgens produktiwiteit gemeet kan word en wat aanneemlik lyk. Volgens die grondslag wat aan die hand gedoen is, word die getal manure bepaal wat aan 'n besondere taak bestee is, met inagneming van die personeelsterkte van die spanne op besondere nasiendienste of take. Maar die Administrasie het nie dié maatstaf toegepas nie, en dit is begryplikerswys onmoontlik vir die Kommissie self om dié middel toe te pas om die mate van produktiwiteit te bereken. Ons is die mening toegedaan dat die Administrasie hierdie tegniek kon toegepas het om op oortuigende wyse die bewering van die Vereniging dat die produktiwiteit van die lugvaarttegnikusse toegeneem het, omver te werp; en dit is moontlik dat die Kommissie die metode wat toegepas is, as 'n betroubare metode vir die bepaling van produktiwiteit sou aanvaar het.

14.02. Daar word besef dat 'n uiters ingewikkelde proses nodig sal wees om 'n toename in die produktiwiteit te bewys, en 'n massa feite en syfers wat op verskillende gegewe tydperke betrekking het, sal daarvoor nodig wees. Ons aanvaar dat die Vereniging waarskynlik nie oor al die gegewens beskik wat nodig is om die mate van produktiwiteit te bepaal nie; al sou al die gegewens beskikbaar gestel word, mag dit wees dat die Vereniging nie die deskundiges of die hulpmiddele het om die gegewens te vertolk nie.

14.03. Ons is van mening dat die getuienis en vertoë van die Vereniging om hierdie punt te staaf, nie bewys dat die produktiwiteit toegeneem het nie; die Administrasie het die Vereniging se saak op hierdie punt omvergewerp.

14.03.1. Maar, met die weerlegging van sy opponent se saak, het die Administrasie nie bewys dat die produktiwiteit nie vermeerder het nie, ook het hy nie bewys dat die produktiwiteit afgeneem het nie.

14.04. Wat hierdie punt betref, moet ons die saak dus op die ietwat onbevredigende grondslag laat dat daar geen getuienis is om aan te dui dat die produktiwiteit afgeneem het nie, en dat daar nie bewys is dat die produktiwiteit toegeneem het nie. Hierdie bevinding sal nie een van die twee partye in toekomstige verrigtinge benadeel nie.

Die eis vir 'n toekenning met terugwerkende krag.

15.01. Een aspek moet nog behandel word. Die onderwerp van die geskil voor die Kommissie is die eis vir die

is the claim for the improvement of the basic salary by 40 per cent. Throughout these proceedings the Association has argued its case on the basis of a 40 per cent increase, allegedly justified by present conditions and circumstances. The present conditions and circumstances form the factual platform for all the submissions and arguments.

15.01.1. It is true, however, that the origin of the dispute lies far back in the past. As pointed out previously in this report, the case of the Association is governed to some extent by the events of 1965, in that the calculation of the improvement claimed, rests on an assumption of what the basic salary in 1965 should have been.

15.01.2. The wording of the claim does not expressly mention that any award should have retrospective effect. However, in their final address to the Commission, the Association winds up by repeating the claim of 40 per cent and by requesting an adjustment with retrospective effect.

15.01.3. The Administration has not dealt with this aspect.

15.02. Now throughout these proceedings, all the evidence has been directed towards the present day position of the aviation technician. It is true that in the course of the presentation of the history of the dispute, a number of facts in regard to the position in the past have come out. But, the evidence was not directed towards the conditions existing in the past as supporting claims of higher productivity of greater responsibility at any particular juncture in the past. To put it more clearly—we were not placed in a position of being enabled to judge elements such as productivity or responsibility as pertaining to say 1965, as against the position in 1964. It is true that the position in the past was dealt with comparisonwise in relation to other posts in the Service.

15.02.1. We consequently find ourselves in a position where we cannot pronounce on the merits of the dispute at any time other than the present. Our decisions all stand firmly on the present day position.

15.03. It may be argued that e.g. the salary adjustments of 1965, (when the Railway technicians was advanced beyond the aviation technician) were not justified and that the basic salary of the aviation technician should have been determined at least on par with that of the Railway technician. It may then further be argued that, therefore, the aviation technician should be compensated for what he should have got, but did not get, in 1965.

15.03.1. In considering this approach we make two points clear:

- (a) That it lies outside the jurisdiction of this Commission to award a sum of money by way of compensation. Our competency is limited by the claim forming the subject matter of the dispute, namely to consider and recommend as to the basic salary of the aviation technicians;
- (b) that, as indicated in the previous paragraphs, we are unable to form an opinion as to what the basic salary should have been at any time in the past.

15.03.2. The only possible recommendation we can make is one relative to the present basic salary of the aviation technician.

15.04. Lastly, we wish to make a further point clear—in our deliberations we do not close our minds to the events of the past. Every aspect of the matter, past and present, is considered and will eventually find expression in the final recommendation.

verhoging van die basiese salaris met 40%. Regdeur die verrigtinge het die Vereniging sy saak bevoer op die grondslag van 'n 40%-verhoging, na bewering geregverdig deur die huidige toestande en omstandighede. Die huidige toestande en omstandighede vorm die feitelike platform vir al die vertoë en argumente.

15.01.1. Dis is egter waar dat die oorsprong van die geskil ver in die verlede lê. Soos vroeër in hierdie verslag gemeld, word die Vereniging se saak in 'n mate beheer deur die voorvalle van 1965, deurdat die berekening van die verbetering wat geëis word, berus op die veronderstelling van wat die basiese salaris in 1965 moes gewees het.

15.01.2. In die bewoording van die eis word daar nie uitdruklik gemeld dat enige toekenning van terugwerkende aard moet wees nie. In hulle finale redevoering voor die Kommissie het die Vereniging afgesluit deur die eis vir 40% te herhaal en 'n aanpassing met terugwerkende krag aan te vra.

15.01.3. Die Administrasie het nie dié aspek behandel nie.

15.02. Regdeur die verrigtinge was al die getuienis gemik op die huidige posisie van die lugvaarttegnikus. Dit is waar dat sekere feite in verband met die posisie in die verlede aan die lig gekom het onderwyl die geskiedenis van die geskil voorgelê is. Maar die getuienis was nie gemik op die toestande wat in die verlede geheers het, ter stawing van bewerings van hoër produktiwiteit of groter verantwoordelikheid op enige besondere tydstip in die verlede nie. Om dit duideliker te stel—ons is nie in 'n posisie gestel om faktore soos produktiwiteit of verantwoordelikheid, soos van toepassing, sê in 1965, te kan beoordeel in vergelyking met die posisie in 1964 nie. Dit is waar dat die posisie in die verlede vergelykenderwys behandel is in verhouding tot ander poste in die Diens.

15.02.1. Ons bevind ons derhalwe in 'n posisie waar ons geen uitspraak oor die meriete van die geskil op enige tydstip behalwe die huidige kan gee nie. Al ons beslissings is stewig gegrond op die huidige toestand.

15.03. Daar kan geredeneer word dat byvoorbeeld die salaris-aanpassings van 1965 (toe die Spoorwegtegnikusse die lugvaarttegnikusse verbygesteek het) nie geregverdig was nie en dat die basiese salaris van die lugvaarttegnikus minstens op gelyke vlak met dié van die Spoorwegtegnikus vasgestel moes gewees het. Daar kan dan verder geredeneer word dat die lugvaarttegnikus derhalwe vergoed moet word vir wat hy in 1965 moes ontvang het maar nie ontvang het nie.

15.03.1. By die oorweging van hierdie benadering wil ons twee punte duidelik stel:

- (a) Dat dit buite hierdie Kommissie se jurisdiksie val om 'n bedrag geld toe te ken by wyse van vergoeding. Ons bevoegdheid is beperk tot die eis wat die onderwerp van die geskil vorm, naamlik om oorweging te skenk aan en 'n aanbeveling te doen oor die basiese salaris van die lugvaarttegnikusse;
- (b) dat ons, soos in die voorgaande paragrawe aangedui, nie in staat is om 'n mening te vorm omtrent wat die basiese salaris in enige stadium in die verlede moes gewees het nie.

15.03.2. Die engste moontlike aanbeveling wat ons kan doen, is 'n aanbeveling wat met die huidige basiese salaris van die lugvaarttegnikus in verband staan.

15.04. Ten laaste wil ons nog 'n punt duidelik stel: in ons oorwegings sluit ons nie ons oë vir gebeurtenisse van die verlede nie. Elke aspek van die saak—of dit betrekking het op die verlede of die hede—word oorweeg en sal uiteindelik in die finale aanbeveling verwoord word.

CHAPTER 5.

SUMMARY OF FINDINGS OF THE COMMISSION.

16.01. The findings of the Commission are summarised as follows, that—

- (a) a case has been made out for dealing with the aviation technician as a distinct, separate grade of technician in the Service, performing duties which are "*sui generis*" in relation to other posts in the Service; and that the grading of the post of aviation technician should be done independently of other posts in other branches of the Service;
- (b) the responsibility of the aviation technicians, since the determination of their basic salary in 1965, has increased; and
- (c) the ground of increased productivity relied upon by the Association must remain undecided and inconclusive.

16.02. The consequence of our findings is that the grading of the post of aviation technician must be improved and it is the duty of this Commission to make a recommendation as to the new basic salary. The fact that the recommendation is by law binding and must be implemented by the Department, greatly adds to the responsibility of our task. We know that the grading of posts in a huge structure such as the Department, is done on a scientific basis. This Commission does not have the means of scientifically evaluating the post of aviation technician and its grading.

16.02.1. We, furthermore, realise that the posts and salary structure of the whole of the Service is of great complexity and that, in the nature of things, there is a nice balance in that structure and that any determination made by this Commission, may disturb that balance. These circumstances, however, will always confront commissions set up under Section 28 of the Act for the purpose of deciding on matters of grading and will always render the duties of such commissions very difficult.

16.02.2. It is observed that even the Conditions of Employment Advisory Board, consisting, no doubt, of gentlemen perhaps better equipped to deal with matters of grading than the members of this Commission, in September, 1965, could not, in respect of the Railway technicians, arrive at a specific determination but left it to the Minister to decide in relation to the position of other grades in the Service.

16.03. It will be realised that practically every aspect which needs consideration, concerns an intangible matter. The increased responsibility cannot be measured accurately in terms of money. Nor is it possible to express by way of precise amounts of money, the weight that should be accorded to whatever imbalances there may have been in the past. Even the aspect of our finding in regard to "merit differentiation", must play a part in this process of weighing up intangibles.

16.03.1. We believe, however, that whatever the shortcomings in our evaluation of the post of aviation technician may be, that they will not be of such a nature as not to admit of relatively easy rectification when a fresh scientific grading has to take place.

HOOFSTUK 5.

OPSOMMING VAN DIE KOMMISSIE SE BEVINDINGS.

16.01. Die Kommissie se bevindings word soos volg saamgevat, naamlik dat—

- (a) afdoende argumente aangevoer is vir die behandeling van die lugvaarttegnikus as 'n afsonderlike graad van tegnikus in die Diens, wat dienste verrig wat eiesoortig is in verhouding tot ander poste in die Diens; en dat die pos van lugvaarttegnikus afsonderlik van ander poste in ander vertakings van die Diens gegradeer moet word;
- (b) die verantwoordelikheid van die lugvaarttegnikusse sedert die vasstelling van hulle basiese salaris in 1965 toegeneem het; en
- (c) die grond van groter produktiwiteit waarop die Vereniging gereken het, onbeslis moet bly.

16.02. Die uitwerking van ons bevindings is dat die gradering van die pos van lugvaarttegnikus verbeter moet word, en dit is die plig van hierdie Kommissie om 'n aanbeveling oor die nuwe basiese salaris te doen. Die feit dat die aanbeveling kragtens wet bindend is en deur die Departement ten uitvoer gebring moet word, dra in 'n groot mate tot die verantwoordelikheid van ons taak by. Ons is bewus daarvan dat in 'n reusagtige struktuur soos die Departement poste op 'n wetenskaplike grondslag gegradeer word. Hierdie Kommissie beskik nie oor middele om die pos van lugvaarttegnikus en die gradering daarvan wetenskaplik te bepaal nie.

16.02.1. Ons besef verder dat die poste- en salarisstruktuur van die Diens in sy geheel uiters ingewikkeld is, dat daar uit die aard van die saak 'n behoorlike balans in daardie struktuur is, en dat enige beslissing van hierdie Kommissie daardie balans kan versteur. Kommissies wat kragtens artikel 28 van die Wet aangestel word om beslissings oor graderingsaangeleenthede te gee, sal altyd te kampe hê met hierdie omstandighede, wat die dienste van sulke kommissies altyd erg sal bemoeilik.

16.02.2. Daar word bemerk dat selfs die Adviesraad insake Diensvoorwaardes, wat ongetwyfeld bestaan het uit here wat miskien beter toegeger was as die lede van hierdie Kommissie om met sake rakende gradering te handel, in September 1965 nie tot 'n uitdruklike beslissing ten opsigte van die Spoorwegtegnikusse kon geraak nie maar dit aan die Minister oorgelaat het om te besluit in verhouding tot die posisie van ander grade in die Diens.

16.03. Daar sal begryp word dat feitlik elke aspek wat oorweging verdien, op 'n ontasbare saak betrekking het. Die groter verantwoordelikheid kan nie noukeurig in geld bereken word nie. Ook is dit nie moontlik om by wyse van presiese geldbedrae die waarde weer te gee wat geheg moet word aan sodanige onewewigtighede as wat daar in die verlede mag bestaan het nie. Selfs die aspek van ons bevinding ten opsigte van „onderskeiding op grond van verdienstelikheid” moet 'n rol speel in hierdie proses om ontasbaarhede teen mekaar op te weeg.

16.03.01. Ons glo egter dat wat die tekortkominge in ons beoordeling van die pos van lugvaarttegnikus ook al mag wees, dit nie van so 'n aard sal wees dat dit nie betreklik maklik reggestel kan word wanneer daar opnuut 'n wetenskaplike gradering moet plaasvind nie.

16.04. There are aspects which alleviate the burden of our duty. The first one is the consequence of our first finding in regard to "merit differentiation". The relative position of the grade of aviation technician within the structure of the whole of the Service, need no longer concern us. Whatever we decide to recommend, can no longer have any repercussions on other grades in the Service. Equally, henceforth the aviation technicians will not be able to view their position in relation to other grades in the Service and will not be heard making comparisons in that respect.

16.04.1. In our deliberations we have had regard to the position of the aviation technician in its relation to lower (if any) and higher posts in the Airways structure itself. Lower posts have no relevancy, but the higher post of the assistant foreman (Airways), has received our consideration. This post is the "avenue of advancement" for the aviation technician. In coming to our final decision as to the *quantum* of the increase of the basic salary of the aviation technician, it is fully realised that the post of assistant foreman and that of foreman may be affected. That, however, is a subject which lies beyond our jurisdiction to deal with, but as far as it has any bearing on the position of the aviation technician, we have viewed these higher posts in the light of our general remarks in regard to the posts and salary structure in the Airways. We believe that we need have no fear of upsetting the delicate grading structure of the whole of the Service.

16.05. A further consideration which somewhat facilitates our task, is that we have in front of us the complete history of the evolution of the post of the aviation technician. It is true that the past grading of this post was undoubtedly affected by its relative position in the Service as a whole. In our present considerations, and without falling foul of the pitfalls of dubious comparisons, we do find this history of great assistance. It has also enabled us to see the evidence in regard to the introduction and times of introduction of new aircraft, the effect on the duties of the aviation technician of the introduction of the pure jet engine and the host of other surrounding circumstances in proper perspective.

16.06. Having carefully and seriously examined the position in all its facets, and having weighed up all the circumstances, we have come to the conclusion that the post of the aviation technician as before 1st April, 1968, justified a grading of a basic salary of R3,150 per annum. The effect of the salary adjustment of 1st April, 1968, will be dealt with below.

The Adjustment in Basic Salary on 1st April, 1968.

17.01. At a date subsequent to the appointment of this Commission, a general salary and wages improvement for the whole of the Service was announced. As from 1st April, 1968, the aviation technician was awarded an improvement in his basic salary of R600 and, therefore, his then basic salary of R2,700 was improved to R3,300. The other posts, at the time comparable with the post of aviation technician, received only R300.

17.01.1. It became clear during the proceedings that the general improvement was made in respect of and on grounds of the increase in cost of living and such-like factors. It was not clear why the aviation technician was singled out for an extraordinary improvement in excess of that awarded to then comparable posts. Both parties to the dispute in the course of the hearings stated that it was accepted that the amount granted in excess, was directly related to the grounds of the dispute before this Commission. Both parties stated that they considered R300

16.04. Daar is faktore wat die las van ons pligte ietwat verlig. Die eerste is die uitvloeisel van ons eerste bevinding in verband met „onderskeiding op grond van verdienstelikheid”. Ons hoef ons nie verder te bemoei met die relatiewe posisie van die graad lugvaarttegnikus binne die struktuur van die Diens in sy geheel nie. Wat ons ook al besluit om aan te beveel, kan geen uitwerking op ander grade in die Diens meer hê nie. Desgelyks sal die lugvaarttegnikusse voortaan nie hulle posisie in verhouding tot dié van ander grade in die Diens kan benader nie, en daar sal nie gehoor word dat hulle vergelykings in daardie verband tref nie.

16.04.1. In ons oorwegings het ons rekening gehou met die pos van lugvaarttegnikus in verhouding tot die laer poste (as daar is) en hoër poste in die Lugdiensstruktuur self. Die laer poste is nie ter sake nie, maar die hoër pos van die assistent-voorman (lugdiens) het ons oorweging geniet. Dié pos is die „weg van bevordering” vir die lugvaarttegnikus. By die bereiking van ons finale beslissing oor die omvang van die verhoging van die basiese salaris van die lugvaarttegnikus, word daar ten volle beseft dat die poste van assistent-voorman en voorman geraak kan word. Dit is egter 'n saak wat buite ons jurisdiksie val, maar vir sover dit enigiens betrekking op die posisie van die lugvaarttegnikus het, het ons hierdie hoër poste benader in die lig van ons algemene opmerkings in verband met die poste- en salarisstruktuur in die Lugdiens. Ons reken dat ons nie hoef te vrees dat ons die delikate graadstruktuur van die Diens in sy geheel sal versteur nie.

16.05. Nog 'n omstandigheid wat ons taak ietwat verlig, is die feit dat ons die volledige geskiedenis van die evolusie van die pos van lugvaarttegnikus voor ons het. Dit is waar dat die gradering van hierdie pos in die verlede ongetwyfeld geraak is deur sy relatiewe posisie in die Diens in sy geheel. In ons huidige oorwegings—en sonder om verstrikt te raak in die lokvalle van twyfelagtige vergelykings—vind ons hierdie geskiedenis van groot hulp te wees. Dit het ons ook in staat gestel om die getuienis in verband met die ingebruikneming en tye van ingebruikneming van nuwe vliegtuie, die uitwerking wat die ingebruikneming van die suiwer straalvliegtuie op die dienste van die lugvaarttegnikus het, en die talle ander omliggende omstandighede in die regte perspektief te sien.

16.06. Nadat ons die posisie noukeurig en ernstig in al sy fasette ondersoek het en nadat ons al die omstandighede deeglik oorweeg het, het ons tot die gevolgtrekking gekom dat die pos van lugvaarttegnikus, soos wat dit voor 1 April 1968 was, 'n gradering van 'n basiese salaris van R3,150 per jaar regverdig. Die uitwerking van die salaris-aanpassing van 1 April 1968 word hieronder behandel.

Die aanpassing in basiese salaris op 1 April 1968.

17.01. Nadat hierdie Kommissie aangestel is, is 'n algemene salaris- en loonverhoging vir die Diens in sy geheel aangekondig. Met ingang van 1 April 1968 is 'n verhoging van R600 in basiese salaris aan die lugvaarttegnikus toegeken, sodat sy destydse basiese salaris van R2,700 verhoog is tot R3,300. Die ander poste wat in dié tyd met die pos van lugvaarttegnikus vergelykbaar was, het slegs R300 ontvang.

17.01.1. Dit het tydens die verrigtinge duidelik geword dat die algemene verhoging toegestaan is ten opsigte van en op grond van die styging in lewensduurte en ander dergelike faktore. Dit was nie duidelik waarom die lugvaarttegnikus uitgesonder is vir 'n buitengewone verhoging in oorskryding van die bedrag wat aan destydse vergelykbare post toegestaan is nie. Beide partye in die geskil het in die loop van die verhoor verklaar dat daar aanvaar is dat die hoër bedrag wat toegeken is, regstreeks met die gronde van die geskil voor die Kommissie in verband gestaan het. Beide

of the improvement to be in respect of cost of living and such-like factors and that the remaining balance of R300 related to the grounds of the dispute. The Administration could not positively account for this additional award, because the decision had been a personal one made by the Minister himself. In order to clarify the position as far as possible, the Commission communicated with the Minister and explained the circumstances why it was necessary for the Commission to know on what basis the additional award had been made to the aviation technicians. The Minister stated in his reply that the improvement of R600 as from 1st April, 1968, was granted both on grounds of cost of living and on the evaluation of the duties of the aviation technician. In the light of these circumstances, we have to come to a decision in regard to the division of the improvement of R600 as between factors of cost of living and factors connected with the grounds of this dispute. In view of the fact that the award to posts which were then compared with that of the aviation technician, was based only on the basis of cost of living; and in view of the fact that the award made to these posts amounted to R300, we come to the conclusion, and we make the decision, that R300 of the improvement of R600 awarded to the aviation technician constituted an improved grading on the grounds forming the substance of the dispute before us.

17.02. The effect of the improvement of 1st April, 1968, on the recommendation is, therefore, as follows:

The Commission has decided that the pre-April, 1968, basic salary of R2,700 should be increased by R450 on the grounds forming the subject matter of this dispute. But, in terms of the decision recorded in the previous paragraph, the Minister has anticipated any recommendation by this Commission in that as from 1st April, 1968, he has granted an improvement in respect of the grounds of this dispute in an amount of R300. There is, therefore, a net improvement, resulting from the recommendation of R150.

The aviation technician has, furthermore, as from 1st April, 1968, received an additional R300 in respect of cost of living. This means that his present basic salary of R3,300 already includes a part (R300) of the improvement recommended and that, therefore, his basic salary should be R3,450.

17.03. The question arises from what date the increase of R150 net shall be effective. Sub-section (6) of Section 28 of the Act, lays down that the Administration shall be obliged to give effect to a recommendation "as expeditiously as reasonably possible". In the light of this provision we should not ourselves determine a date but we confidently believe that the recommendation, as far as the improvement of the basic salary is concerned, can be put into effect almost immediately.

RECOMMENDATIONS

18.01. The recommendations of the Commission are, therefore, that:

- (a) henceforth the aviation technicians shall be a separate distinct separate grade of technician in the Service;
- (b) the post of aviation technician shall be graded separately and independently on its own merits, disconnected from any other grade of technician in any other branch of the Service; and
- (c) the basic salary of the aviation technician be increased from the present R3,300 to R3,450 on the grounds stated in our report.

partye het verklaar dat hulle beskou het dat R300 van die verhoging ten opsigte van duurtetoelag en dergelike faktore was, terwyl die orige R300 met die gronde van die geskil in verband gestaan het. Die Administrasie kon nie met sekerheid rekenskap van hierdie bykomende toekenning gee nie aangesien die Minister persoonlik daaroor beslis het. Ten einde sover moontlik duidelikheid oor die saak te verkry, het die Kommissie met die Minister in verbinding getree en die omstandighede verduidelik waarom dit vir die Kommissie nodig was om te weet op watter grondslag die bykomende toekenning aan die lugvaarttegnikusse gedoen is. Die Minister het in sy antwoord verklaar dat die verhoging van R600 met ingang van 1 April 1968 toegestaan is sowel op grond van lewensduurte as op grond van die beoordeling van die pligte van die lugvaarttegnikus. In die lig van hierdie omstandighede het ons tot 'n beslissing geraak in verband met die verdeling van die verhoging van R600 tussen faktore rakende lewensduurte en faktore rakende die gronde van die geskil. Aangesien die toekenning aan poste wat op daardie tydstop met die pos van lugvaarttegnikus vergelykbaar was, slegs op die grondslag van lewensduurte gebaseer was, en aangesien die toekenning aan daardie poste R300 bedra het, kom ons tot die gevolgtrekking, en beslis ons, dat R300 van die verhoging van R600 wat aan die lugvaarttegnikus toegeken is, 'n verbeterde gradering uitgemaak het en wel op die gronde wat die kern vorm van die geskil voor ons.

17.02. Die uitwerking wat die verhoging van 1 April 1968 op die aanbeveling het, is derhalwe soos volg:

Die Kommissie het besluit dat die basiese salaris van R2,700 van voor April 1968 met R450 verhoog moet word op grond van die faktore wat die onderwerp van hierdie geskil vorm. Maar, ingevolge die beslissing in die vorige paragraaf, geboekstaaf, het die Minister enige aanbeveling deur hierdie Kommissie vervoeg deurdat hy met ingang van 1 April 1968 'n verhoging ten bedrae van R300 toegestaan het ten opsigte van die gronde van hierdie geskil. Daar is dus, voortspuitend uit die aanbeveling, 'n netto verhoging van R150.

Die lugvaarttegnikus het boonop met ingang van 1 April 1968 'n bykomende R300 ten opsigte van lewensduurte ontvang. Dit beteken dat sy huidige basiese salaris van R3,300 reeds 'n gedeelte (R300) van die aanbevole verhoging insluit en dat sy basiese salaris dehalwe R3,450 moet wees.

17.03. Die vraag ontstaan van welke datum af die verhoging van R150 netto in werking moet tree. Subartikel (6) van artikel 28 van die Wet bepaal dat die Administrasie verplig sal wees om „so spoedig as wat redelik moontlik is” uitvoering aan 'n aanbeveling te gee. Uit hoofde van hierdie bepaling behoort ons nie self 'n datum vas te stel nie, maar ons glo stellig dat, vir sover dit die verhoging van die basiese salaris betref, daar feitlik onmiddellik uitvoering aan die aanbeveling gegee kan word.

AANBEVELINGS.

18.01. Die Kommissie beveel derhalwe aan dat—

- (a) die lugvaarttegnikus voortaan 'n afsonderlike— duidelik afsonderlike—graad van tegnikus in die Diens moet wees;
- (b) die pos van lugvaarttegnikus afsonderlik en onafhanklik op grond van die verdienstelikheid daarvan, onverbonden aan enige ander graad van tegnikus in enige ander vertakking van die Diens, gegradeer moet word; en
- (c) die basiese salaris van die lugvaarttegnikus verhoog word van die huidige R3,300 tot R3,450 op grond van die bevindings in ons verslag verstrekt.

Acknowledgements.

19.01. In conclusion we express our appreciation for the good spirit in which the dispute was handled by both parties. We also record appreciation for the expert services rendered by the Secretary, Mr. George Ruscoe.

J. VAN WYK DE VRIES,
Chairman.

Subject to my note of dissent.
A. H. MACMILLAN,
Member.

Subject to my note of dissent.
N. G. EATON,
Member.

G. RUSCOE,
Secretary.

Date: 4th March, 1969,
Johannesburg.

NOTE OF DISSENT BY MR. A. H. MACMILLAN.

1. I am in full accord with my colleagues in regard to the overall substance, conclusions and recommendations of this report with the exception that—

(i) I cannot subscribe to the inference (refer paragraph 16.01 (a) page 58) that the duties of aviation technicians as a whole, are "*sui generis*"; and prefer to find that, in the prevailing circumstances, the major portion of the duties performed by all aviation technicians are readily comparable with the duties of other technicians in the Service. On the other hand an appreciable group of aviation technicians (i.e. those engaged directly on aircraft work) do embrace in their duties some additional features, varying in degree of intensity, which are "*sui generis*"; and

(ii) while agreeing that a prescribed and advanced group of aviation technicians are deserving of an improvement in remuneration, relative to their present scale, I cannot support an increase in the basic salary of (all) aviation technicians from the present R3,300 to R3,450, as recommended in paragraphs 17.02 page 63 and 18.01 (c) page 64.

2. The method which I would advocate for improving the remuneration of the group mentioned will be outlined later.

Sub-division of and Classification within Grade of Aircraft Artisan: 1958.

3.01. At least as far back as the time of the Grubb Committee report (June, 1958) there has been recognition of the existence of different categories or levels of work within the aircraft maintenance organisation. This report (vide Exhibit "A") concluded that the complement of aircraft artisans belonging to S.A. Airways was no different from any other group of men with a common interest, in that amongst them is a certain percentage with intelligence and initiative above the average and a corresponding percentage of plodders below this average. The report further concluded that it was obvious, even if aircraft familiarisation instruction were given on the lines advocated in the report, some incentive—as is offered in the private industry sector—other than the somewhat vague prospect of becoming a supervisor was necessary.

Erkennings.

19.01. Ter afsluiting wil ons ons waardering uitspreek vir die goeie gees waarin die geskil deur beide partye gehanteer is. Ons wil ook ons waardering boekstaaf vir die deskundige dienste wat deur die Sekretaris, mnr. George Ruscoe, gelewer is.

J. VAN WYK DE VRIES,
Voorsitter.

Onderworpe aan my aantekening van meningsverskil.
A. H. MACMILLAN,
Lid.

Onderworpe aan my aantekening van meningsverskil.
N. G. EATON,
Lid.

G. RUSCOE,
Sekretaris.

Datum: 4 Maart 1969,
Johannesburg.

AANTEKENING VAN MENINGSVERSKIL DEUR MNR. A. H. MACMILLAN.

1. Ek gaan ten volle akkoord met my kollegas met betrekking tot die algemene inhoud, gevolgtrekkings en aanbevelings van hierdie verslag, behalwe dat—

(i) ek nie kan saamstem met die gevolgtrekking (verwys par. 16.01 (a), bladsy 56) dat die pligte van lugvaarttegnikusse in die geheel eiesoortig is nie; en ek verkies om te bevind dat, in die heersende omstandighede, die grootste gedeelte van die pligte wat deur alle lugvaarttegnikusse verrig word, geredelik vergelykbaar is met die pligte van ander tegnikusse in die Diens. Aan die ander kant behels 'n aansienlike groep lugvaarttegnikusse (d.i. dié wat regstreeks met vliegtuigwerk besig is) se pligte wel een of ander bykomende kenmerk, waarvan die intensiteitsgraad wissel, wat eiesoortig is; en

(ii) terwyl daar toegegee word dat 'n voorgeskrewe en gevorderde groep lugvaarttegnikusse 'n verhoging in besoldiging verdien, in verhouding tot hulle huidige skaal, ek 'n verhoging in die basiese salaris van (alle) lugvaarttegnikusse van die huidige R3,300 tot R3,450, soos aanbeveel in par. 17.02, bladsy 61 en 18.01 (c) bladsy 62, nie kan steun nie.

2. Die metode wat ek sou bepleit om die besoldiging van die genoemde groep te verbeter, sal later uiteengesit word.

Onderverdeling van en indeling binne die graad van vliegtuigambagsman: 1958.

3.01. Ten tyde van die Grubkomitee se verslag (Junie 1958) was die bestaan van verskillende kategorieë of vlakke van werk in die vliegtuigonderhoudorganisasie reeds erken. In hierdie verslag (kyk bewysstuk A) is die gevolgtrekking gemaak dat die getal vliegtuigambagsmanne van die S.A. Lugdiens nie verskil van enige ander groep manne met 'n gemeenskaplike belang nie, in dié opsig dat daar onder hulle 'n bepaalde persentasie is wie se intelligensie en ondernemingsgees bo die gemiddelde is en 'n ooreenstemmende persentasie ploeteraars wie s'n onder die gemiddelde is. In die verslag is daar verder die gevolgtrekking gemaak dat dit duidelik is dat selfs al sou vliegtuigvertroude onderrig gegee word op die grondslag wat in die verslag bepleit is, 'n ander aansporing—soos wat in die private nywerheidssektor gebied word—as die ietwat vae vooruitsig om 'n opsiener te word, nodig

It was pointed out that the understandable tendency of the employer to allocate the more difficult and responsible work to those with the greater attainments breeds a good deal of discontent, *unless some additional recompense is forthcoming.*

3.02. Consequent upon the foregoing assessments of the position the following sub-division of the grade of aircraft artisans then evolved:

- (a) Aircraft artisans: ineligible for and/or who failed the "Primary" training course.
- (b) Aircraft artisans: who passed the "Primary" course.
- (c) Aircraft artisans: who passed the "Secondary" (including Primary) course.

While *all* aircraft artisans received a common basic rate of pay additional fixed allowances were awarded, on a cumulative basis, as a reward to those with the proven greater attainment, namely as follows:

- (a) Aircraft artisans: with no additional qualification, etc.—no allowance.
- (b) Aircraft artisans: with "Primary"—R10 p.m.
- (c) Aircraft artisans: with "Secondary"—R10+R10 = R20 p.m. total.

Many of these latter, at that time and before the granting of "Approved Organisation" status to S.A. Airways, were known as "Approved" persons who, at artisan level carried special responsibilities, including on occasion inspection duties.

Improvement of and Inclusion of Additional Allowances: Certification Authority.

3.03. It is to be noted that with effect from 1st October, 1964—

- (i) Primary and Secondary Allowances were both improved from R10 to R15 p.m., a responsibility improvement unconnected with any advance in grading and/or basic salary;
- (ii) a Certification Authority Allowance of R5 p.m. was introduced in respect of a quota of selected secondary status aviation technicians, required by the Department to inspect and certify their own work in respect of engine assemblies and other components, etc.

3.04. Late in 1967, arising out of the Blackwell Committee report (Exhibit "I"), it was decided to introduce a still further Certification Allowance of R10 p.m. applicable to a higher category quota of selected secondary status aviation technicians, required to inspect and certify the work of other aviation technicians and to inspect and certify their own work on transit aircraft. This latter allowance had only hitherto been awarded to supervisors.

3.05. The foregoing examples (paras. 3.03 and 3.04 above) it is claimed all signify recognition of the attainments of those aviation technicians competent to cope with the higher levels of responsibility, by comparison with their average and below average colleagues.

Classifications within Grade of Aviation Technician: 1968-69.

4.01. The classification of sub-divisions within the grade of aviation technician as found to exist at present are as follows:

is. Daar is op gewys dat die verstaanbare neiging van die werkgewer om die ingewikkelder en verantwoordeliker werk aan diegene met die groter bekwaamhede toe te wys, heelwat ontevredenheid verwek, *tensy die een of ander bykomende beloning daarvoor gegee word.*

3.02. Uit die voorgaande waardering van die stand van sake het die volgende onderverdeling van die graad van vliegtuigambagsman toe voortgespruit:

- (a) Vliegtuigambagsmanne: ongeskik vir en/of wat in die „primêre” opleidingskursus gesak het.
- (b) Vliegtuigambagsmanne: wat in die „primêre” kursus geslaag het.
- (c) Vliegtuigambagsmanne: wat in die „sekondêre” (met inbegrip van die „primêre”) kursus geslaag het.

Terwyl *alle* vliegtuigambagsmanne 'n gemeenskaplike basiese loonskaal ontvang het, is bykomende vaste toelaes, op 'n kumulatiewe basis, as beloning toegeken aan diegene wat bewys het dat hulle oor groter bekwaamhede beskik, naamlik soos volg:

- (a) Vliegtuigambagsmanne: met geen bykomende kwalifikasie, ens. nie—geen toelaes.
- (b) Vliegtuigambagsmanne: met „primêre” status: R10 p.m.
- (c) Vliegtuigambagsmanne: met „sekondêre” status: R10+R10=R20 p.m.

Baie van laasgenoemdes was ten tyde van en voor die toekenning van „goedgekeurde organisasie”-status aan die S.A. Lugdiens, bekend as „goedgekeurde” persone wat op die vlak van ambagsman spesiale verantwoordelikhede gedra het en soms inspeksiepligte moes uitvoer.

Verhoging en insluiting van bykomende toelaes: Sertifiseringsmagtiging.

3.03. Daar moet op gelet word dat met ingang van 1 Oktober 1964—

- (i) sowel primêre as sekondêre toelaes verhoog is van R10 tot R15 p.m., 'n verantwoordelikhedsverbetering sonder verband met hoër gradering en/of basiese salaris;
- (ii) 'n sertifiseringsmagtigingstoelae van R5 p.m. ingestel is ten opsigte van 'n kwota gekeurde sekondêrestatus-lugvaarttegnikusse wat deur die Departement benodig is om hulle eie werk in verband met enjinsamestelle en ander onderdele, ens. te inspekteer en te sertifiseer.

3.04. Laat in 1967 is daar na aanleiding van die Blackwellkomitee se verslag (bewysstuk I) besluit om 'n verdere sertifiseringstoelae van R10 p.m. in te stel vir 'n kwota gekeurde sekondêrestatus-lugvaarttegnikusse in 'n hoër kategorie, wat benodig is om die werk van ander lugvaarttegnikusse te inspekteer en te sertifiseer, en om hulle eie werk aan vliegtuie wat by tussenlandingsplekke neerstryk, te inspekteer en te sertifiseer. Laasgenoemde toelae is tot dusver slegs aan opsieners toegeken.

3.05. Daar word beweer dat die voorgaande voorbeelde (paragrafe 3.03 en 3.04 hierbo) almal dui op 'n erkenning van die bekwaamhede van dié lugvaarttegnikusse wat bevoeg is om verantwoordelikhede op die hoër vlakke te dra, in vergelyking met hulle gemiddelde en ondergemiddelde kollegas.

Klassifikasies binne die graad van lugvaarttegnikus: 1968/69.

4.01. Die klassifikasie of onderverdelings binne die graad van lugvaarttegnikus soos dit na bevinding tans bestaan, is soos volg:

Actual Attainments.		Werklike bekwaamhede.	
Aviation Technicians: Trades:—ineligible for: "Secondary" Status 118 Carpentry Electro-plating Fitting Painting Trimming Turning and Machining	183—No Qualification	Lugvaarttegnikusse: Ambagte: Ongeskik vir: „Sekondêre” Status 118 Bekleewerk Draai- en masjineerwerk Elektroplateerwerk Monteerwerk Skilderwerk Timmerwerk	183—Geen kwalifikasies nie.
Aviation Technicians: Trades:—eligible for: "Secondary" Status 707 Electrical Instruments Mechanic Metal-work Radio Welding	Total Estab. 132—“Primary” 825 status 510—“Secondary” status	Lugvaarttegnikusse: Ambagte: Geskik vir: „Sekondêre” Status 707 Elektrotegnies Instrumente Metaalwerk Radio Sweiswerk Werktuigkundig	Totale sterkte 132—„Primêre” 825 status 510—„Sekondêre” status

4.01.1. In addition, from the above 510 “secondary” status aviation technicians, a quota of 154 are specially selected to undertake specified inspection work at two levels; namely 76 at the lower level and 78 at the higher.

4.01.2. From the foregoing it will be apparent that while in the intervening years the form of the subdivisions of the aviation technician grade may have changed, in fact, may have to some extent been added to, there nevertheless still exist today clear practical groupings relating to the differing levels of work responsibilities.

4.01.3. Just as hitherto those, who in terms of these current sub-divisions possess the higher attainments, are rewarded on a cumulative basis in the form of specified fixed allowances. The actual position at present is as reflected below:

No. Aviation Technicians	Status.	Cumulative Allowances Paid	Present Remuneration (Basic Salary and Allowances)
183	No Qualification	Nil	R3,300 p.a.
132	“Primary” only	R15 p.m.	R3,480 p.a.
510	“Secondary” (inc. “Primary”)	R30 p.m.	R3,660 p.a.
76	“Secondary” Plus Certification R5	R35 p.m.	R3,720 p.a.
78	“Secondary” Plus Certification R10	R40 p.m.	R3,780 p.a.

4.01.4. From the above data it is clear that those aviation technicians with the highest attainments and bearing the greatest responsibilities (refer paragraph 13.01 pages 44 and 45) are at present in receipt of regular remuneration, excluding all variables such as overtime and Sunday time payments, of R3,780 p.a., which represents R480 p.a. more than technicians in other branches of the Service.

Relationship “Merit Differentiation” and “sui generis” Responsibilities to Allowances.

5.01. It has been acknowledged (vide para. 12.02 (c) page 32 and para. 13.05 page 48) that there are certain skills and techniques, required to be exercised by aviation technicians, which are peculiar to aircraft maintenance work; and that, in addition, there exist certain “sui generis” responsibilities, particularly in the nature of an inherent reliability of workmanship, at almost all levels, which are essential, on a cumulative basis, to the ultimate achievement of maximum safety.

5.01.1. After hearing all the evidence presented by both parties it is my firm conclusion that an evaluation of the above combined “sui generis” elements is to be found in the various allowances which reflect respectively the extent to which these inherent elements are borne by the various sub-divisions of the grade of aviation technician. For

4.01.1. Boonop word daar uit die bogenoemde 510 sekondêrestatus-lugvaarttegnikusse ’n kwota van 154 spesiaal gekeur om gespesifiseerde inspeksiewerk op twee vlakke te verrig, naamlik 76 op die laer vlak en 78 op die hoër vlak.

4.01.2. Uit die voorgaande is dit duidelik dat terwyl die vorm van die onderverdelings van die graad van lugvaarttegnikus intussen mag verander het, en daar inderdaad in ’n mate toevoegings daarby gemaak is, daar nogtans vandag duidelike praktiese groeperings met betrekking tot die onderskeie vlakke van werkverantwoordelike bestaan.

4.01.3. Soos tot dusver die geval was, word dié, wat volgens die huidige onderverdelings die hoër bekwaamhede besit, op ’n kumulatiewe basis in die vorm van gespesifiseerde vaste toelaes beloon. Die werklike stand van sake op die huidige tydstip is soos hieronder aangetoon:

Getal lugvaarttegnikusse	Status	Kumulatiewe toelaes wat betaal word	Huidige besoldiging (basiese salaris en toelaes)
183	Geen kwalifikasies nie	Nul	R3,300 p.j.
132	Net „primêre”	R15 p.m.	R3,480 p.j.
510	„Sekondêre” (met inbegrip van „primêre”)	R30 p.m.	R3,660 p.j.
76	„Sekondêre”, plus sertifisering R5	R35 p.m.	R3,720 p.j.
78	„Sekondêre”, plus sertifisering R10	R40 p.m.	R3,780 p.j.

4.01.3. Uit die bostaande gegewens is dit duidelik dat dié lugvaarttegnikusse wat die hoogste bekwaamhede besit en die grootste verantwoordelikhede dra (verwys paragraaf 13.01, bladsye 43 en 44), tans ’n vaste besoldiging, met uitsondering van alle veranderlike verdienste soos oortyd- en Sondagtydbetaling, van R3,780 p.j. ontvang, wat R480 p.j. meer is as wat tegnikusse in ander vertakings van die Diens ontvang.

Verhouding van „onderskeiding op grond van verdienstelikeheid” in „eiesoortigheid”-verantwoordelikhede tot toelaes.

5.01. Daar is toegegee (kyk par. 12.02 (c), bladsye 31 en 32 en par. 13.05, bladsye 47-48 dat daar sekere vaardighede en tegnieke is wat deur lugvaarttegnikusse uitgeoefen moet word, wat kenmerkend van vliegtuigonderhoudswerk is; en dat daar, op bykans alle vlakke, bepaalde „eiesoortigheid”-verantwoordelikhede bestaan, veral iets soos ’n ingebore betroubaarheid ten opsigte van vakmanskap, wat noodsaaklik is, op ’n kumulatiewe basis, om uiteindelijke maksimum veiligheid te bereik.

5.01.1. Nadat al die getuienis van albei partye aangehoor is, het ek tot die besliste gevolgtrekking gekom dat ’n waardebeoordeling van die bogenoemde gesamentlike „eiesoortigheid”-faktore gevind kan word in die verskeie toelaes wat onderskeidelik aandui in watter mate hierdie inherente faktore aanwesig is in die verskeie onderafdelings van die graad van lugvaarttegnikus. Dié byvoor-

example those of "Primary" status only embrace these elements to the minimum extent and accordingly receive an allowance of R15 p.m. only. Whereas, at the top of the scale, those with "Secondary" status and specially selected to exercise the higher "Certification" authority embrace these elements to a high degree and accordingly are awarded by a cumulative allowance of R40 p.m.

Method of Assessment of Claim for Improved Salary.

6.01. The practice of payment for basic aviation technician services in terms of basic salary plus supplementary allowances, varying in accord with special "*sui generis*" responsibilities carried, may not be an ideal one but appears to have merit where the Administration, with its extensive organisation, is faced with the unenviable task of evaluating numerous posts, with similarity of interests, as equitably as possible. It is feasible on the recommended basis (para. 18.01 (b) page 64) that the post of aviation technician shall be evaluated and graded separately and independently on its own merits, disconnected from any other grade of technician in any other branch of the Service, that the ultimate solution may lie in the creation of two or more grades of aviation technician each with different basic salaries, including possibly the elimination of allowances.

6.01.1. Nevertheless this Commission is faced, in my opinion, with evaluating the post in terms of prevailing practice, namely, basic salary plus allowances.

Dissenting Recommendations with Reasons.

7.01. As I feel bound, in accord with the prevailing practice, to consider the claim for improved basic salary as signifying improvement in respect of fixed remuneration (basic salary plus allowances) my recommendations in this regard are that (in relation to 18.01 main report)—

- (c) the basic salary of the aviation technician remain at the present figure of R3,300 p.a., for the reasons subjoined; and
- (d) the quota of "Secondary" status aviation technicians who are specially selected for specified inspection duties and who are accordingly allotted "Certification Authority", at different levels, should have these allowances improved respectively—
 - (i) from R5 to R10 p.m.; and
 - (ii) from R10 to R15 p.m.

7.01.1. After careful consideration of all the aspects of this case and including a weighing up of the various intangibles, my evaluation of the post of aviation technician indicates that there is no case for an improvement in the basic salary above R3,300 p.a., bearing in mind that basic salary is applicable to *all* aviation technicians, irrespective of trade and irrespective of qualification status.

7.01.2. My finding is that a case has been made out for increased fixed remuneration but only in respect of those relatively few (154) aviation technicians who carry "Certification" authority. To me it is evident that it is this group who are clearly bearing, to a high degree, the heat and burden of responsibilities relevant to those safety elements which are "*sui generis*" to aircraft maintenance. I cannot see my way clear to advocating further improvement in basic salary to *all* which can only result in an undeserving majority participating in an award when, in fact, it is only a minority whose services are deserving

beeld, wat net „primêre” status het, behels hierdie faktore in geringe mate en ontvang gevolglik ’n toelae van slegs R15 p.m., terwyl dié op die boonste sport, wat „sekondêre” status het en spesiaal gekeur is om die hoër „sertifiserings”-magtiging uit te oefen, hierdie faktore in ’n groter mate behels en gevolglik by wyse van ’n kumulatiewe toelae van R40 p.m. vergoed word.

Metode waarvolgens grondslag van eis vir hoër salaris uitgewerk is.

6.01. Die gebruik om vir basiese lugvaarttegnikusdienste te betaal volgens die basiese salaris plus aanvullende toelaes wat wissel ooreenkomstig spesiale „eiesoortigheid”-verantwoordelikhede wat gedra word, mag nie juis die ideale metode wees nie maar skyn meriete te hê waar die Administrasie, met sy uitgebreide organisasie, te staan kom voor die onbenydenswaardige taak om talryke poste met ooreenstemmende belange so billik moontlik te beoordeel. Volgens die grondslag soos aanbeveel (par. 18.01 (b), bl. 62) dat die pos van lugvaarttegnikus afsonderlik en onafhanklik op grond van die verdienstelikeheid daarvan, onverbonden aan enige ander graad van tegnikus in enige ander vertakking van die Diens, beoordeel en gegradeer moet word, is dit uitvoerbaar dat die uitendelike oplossing mag lê in die skeping van twee of meer grade van lugvaarttegnikusse, elk met sy eie basiese salaris, met moontlike uitskakeling van toelaes.

6.01.1. Volgens my mening is die taak van die Kommissie egter om die pos te beoordeel ooreenkomstig die heersende gebruik, naamlik basiese salaris plus toelaes.

Minderheidsaanbevelings en redes.

7.01. Aangesien ek my verplig voel om ooreenkomstig die heersende gebruik die eis vir hoër basiese salaris te beskou as bedoelende verhoging van vaste besoldiging (basiese salaris plus toelaes), beveel ek in hierdie verband aan dat (met betrekking tot 18.01 van die hoofverslag)—

- (c) die basiese salaris van die lugvaarttegnikus op die huidige syfer van R3,300 p.j. bly staan, om die redes hierby gemeld, en
- (d) die toelaes van die kwota sekondêrestatus-lugvaarttegnikusse wat spesiaal gekeur word vir bepaalde inspeksiewerk en aan wie gevolglik „sertifiseringsmagtiging” op verskillende vlakke toegeken word, in hierdie verband verhoog word onderskeidelik—
 - (i) van R5 tot R10 p.m., en
 - (ii) van R10 tot R15 p.m.

7.01.1. Nadat al die aspekte van hierdie saak asook die verskeie ontasbare faktore noukeurig oorweeg is, bestaan daar volgens my beoordeling van die pos van lugvaarttegnikus geen grond vir ’n verhoging van die basiese salaris tot hoër as R3,300 p.j. nie, gedagtig aan die feit dat die basiese salaris van toepassing is op *alle* lugvaarttegnikusse, afgesien van hulle ambag of bevoegdheidstatus.

7.01.2. My bevinding is dat afdoende bewyse vir ’n hoër vaste besoldiging aangevoer is maar slegs ten opsigte van daardie betreklik geringe getal (154) lugvaarttegnikusse met „sertifiseringsmagtiging”. Dit is vir my duidelik dat dit hierdie groep is wat onteenseglik, in ’n groot mate, die druk en die las dra van die verantwoordelikhede wat betrekking het op daardie veiligheidsfaktore wat „eiesoortig” is ten opsigte van die instandhouding van vliegtuie. Dit is nie vir my moontlik om ’n verdere verhoging in die basiese salaris vir *almal* aan te beveel nie. Dit sou beteken dat ’n onverdienstelike meerderheid van lugvaarttegnikusse deel in ’n toekenning, waar inderdaad slegs ’n minderheid se dienste erkenning verdien.

of recognition. It is this minority only which, the Administration in my opinion has correctly pointed out, is made up of aviation technicians who measure up to the high degree of "merit differentiations" and responsibility as claimed by the Association for *all* aviation technicians.

7.01.3. I have made the aforementioned dissenting recommendations while fully aware of the advice of my Chairman (refer para. 13.01 page 45) to the effect that it is not within the jurisdiction of this Commission to consider improvement in allowances. I do so too while accepting that such advice is no doubt legally well founded.

A. H. MACMILLAN.

NOTE OF DISSENT BY MR. N. G. EATON.

1.00. On page 10, paragraph 1.01.3 of the Commission's report a comparison of the basic salaries of aviation and Railway technicians is made.

1.01. As this paragraph is concerned with the case for the aviation technician and as paragraph 1.01.3 refers to paragraph 1.01.2, I consider that the following paragraph should be substituted for 1.01.3:

"1.01.3. This contention is based, firstly, on a comparison of basic salaries in the case of aviation technicians and basic salaries in the case of Railway technicians and secondly, on a comparison between the award to assistant foremen (Airways) and aviation technicians. The comparative figures given to the Commission are the following:

Date	Aviation Technician	Railway Technician	Assistant Foreman
Before June, 1962	{ R180.50—R183.50 p.m. R2,166—R2,202 p.a. }	R2,244— R2,292 p.a.	—
1st June, 1962	R2,181—R2,217 p.a.	—	—
1st September, 1962	R2,250—R2,325 p.a.	R2,325— R2,400 p.a.	—
1st October, 1964	R2,400—R2,475 p.a.	R2,400— R2,475 p.a.	R2,700— R2,775— R2,850 p.a.
1st October, 1965	R2,700 p.a.	R2,850 p.a.	R3,150— R3,300— R3,450 p.a.

The above table indicates that in 1965 the Railway Technician and assistant foreman received an increase of R150 and R375 p.a. respectively in excess of the award of R225 p.a. made to the aviation technician."

2.00. In regard to the rest of the report, I am in agreement with the full content, bearing in mind the subject of the dispute as set out in paragraph (14) on page 8.

N. G. EATON.

Dit is slegs hierdie minderheid wat, soos die Administrasie na my mening tereg op gewys het, bestaan uit lugvaarttegnikusse wat voldoen aan die hoër peil vereis vir „onderskeiding op grond van verdienstelikheid" en verantwoordelikheid, waarop die Vereniging egter vir *alle* lugvaarttegnikusse aanspraak maak.

7.01.3. Ek het die voorgaande minderheidsaanbevelings gedoen, ten volle bewys van my Voorsitter se advies (kyk par. 13.01, bladsy 43) dat dit nie binne die jurisdiksie van hierdie Kommissie val om die verhoging van toelaes te oorweeg nie. Ek doen dit ook terwyl ek dit aanvaar dat sodanige advies ongetwyfeld wetlik behoorlik gegrond is.

A. H. MACMILLAN.

AANTEKENING VAN MENINGSVERSKIL DEUR MNR. N. G. EATON.

1.00. Op bladsy 10, paragraaf 1.01.3 van die Kommissie se verslag word die basiese salarisse van lugvaarttegnikusse vergelyk met dié van Spoorwegtegnikusse.

1.01. Aangesien dié paragraaf gaan oor die saak vir die lugvaarttegnikus en aangesien paragraaf 1.01.3 na paragraaf 1.01.2 verwys, beskou ek dat paragraaf 1.01.3 deur die volgende vervang moet word:

„1.01.3. Dié argument is gebaseer, eerstens, op 'n vergelyking van basiese salarisse in die geval van lugvaarttegnikusse en basiese salarisse in die geval van Spoorwegtegnikusse en, tweedens, op 'n vergelyking tussen die toekenning aan assistent-voormanne (lugdiens) en dié aan lugvaarttegnikusse. Die vergelykende syfers wat aan die Kommissie verstrekk is, is soos volg:

Datum	Lugvaarttegnikus	Spoorwegtegnikus	Assistent-voorman
Voor Junie 1962	{ R180.50—R183.50 p.m. R2,166—R2,202 p.j. }	R2,244— R2,292 p.j.	—
1 Junie 1962	R2,181—R2,217 p.j.	—	—
1 September 1962	R2,250—R2,325 p.j.	R2,325— R2,400 p.j.	—
1 Oktober 1964	R2,400—R2,475 p.j.	R2,400— R2,475 p.j.	R2,700— R2,775— R2,850 p.j.
1 Oktober 1965	R2,700 p.j.	R2,850 p.j.	R3,150— R3,300— R3,450 p.j.

Die voorgaande tabel toon dat die Spoorwegtegnikus en assistent-voorman in 1965 'n verhoging onderskeidelik van R150 en R375 p.j. ontvang het bo die toekenning van R225 p.j. aan die lugvaarttegnikus."

2. Met betrekking tot die res van die verslag, gaan ek—met die onderwerp van die geskil soos in paragraaf (14) op bladsy 8 uiteengesit voor oë—akkoord met die volle inhoud daarvan.

N. G. EATON.

CONTENTS.**Department of Transport.****GOVERNMENT NOTICE.**

No.		PAGE
580	Commission of Inquiry into the dispute between the South African Railways and Harbours Administration and the Staff Association representing Group "A" Servants of the South African Railways	1

INHOUD.**Departement van Vervoer.****GOEWERMENTSKENNISGEWING.**

No.		BLADSY
580	Kommissie van Onderzoek na die geskil tussen die Administrasie van die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens en die Personeelvereniging verteenwoordigende Dienare Groep „A” van die Suid-Afrikaanse Spoorweë .. .	1