

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

Sekretariat 3		
29. 10. 1974		
Energie	Verkehr	Mitbest.

TÄTIGKEITSBERICHT

FÜR DIE JAHRE 1968—1970

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	5
Todesfälle	9
Leitende Gremien und interne Organisation	13
Kongreß	13
Generalrat	15
Vorstand	17
Geschäftsführender Ausschuß	19
Veröffentlichungen	19
Wirtschafts- und Informationsabteilung	20
Sekretariat	21
ITF-Vertretung	23
Mitgliedschaft	26
Neubeitritte	26
ITF-Mitglieder 31. 12. 1970	29
Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen	47
Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen	49
Regionale Tätigkeit	57
Afrika	57
Asien	60
Lateinamerika und Karibischer Raum	63
Tätigkeit der Sektionen	68
Sektion Eisenbahn	68
Sektion Straßentransport	71
Sektion Binnenschifffahrt	79
Sektion Häfen	82
Sektion Schifffahrt	85
Sondersektion der Seeleute	95
Sektion Fischerei	99
Sektion Zivilluftfahrt	105
Sektion transportverwandte Berufe und Dienste	109
Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen	111
Internationale Arbeitsorganisation (IAO)	111
Internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO)	111
Zwischenstaatliche beratende Organisation für Seeschifffahrt (IMCO)	111
UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE)	111
Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT)	111

	Seite
Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen	113
Internationaler Bund Freier Gewerkschaften (IBFG)	113
Internationale der öffentlichen Dienste (IOD)	113
Internationale Föderation der Luftlinien-Piloten (IFALPA)	113
Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF)	114
Allgemeines	117
Entschlüsseungen	118

Einleitung

Ein jeder Generalsekretär, dem die Aufgabe zufällt, eine Einleitung zum Bericht über die Tätigkeit der ITF zu schreiben, wird sich sehr bald bewußt, wie außerordentlich schwierig es ist, allen Aspekten der Arbeit unserer Föderation angemessen Rechnung zu tragen. Das Arbeitspensum einer Organisation, die die gesamte Welt umfaßt und die sich gleichzeitig mit den täglichen Problemen der beruflichen und sozialen Entwicklung im Transport und Verkehr auseinandersetzen muß, wird sich in der heutigen Welt bedingterweise ständig vergrößern, denn Transport und Verkehr sind echt internationale Beschäftigungszweige, die sich in zahlreiche ineinandergreifende Sektoren gliedern.

Manchmal wird es vielleicht sogar unseren eigenen Mitgliedern — vor allem jenen, die nur an der Arbeit einer einzigen Fachsektion beteiligt sind — schwer fallen, sich eine genaue Vorstellung vom Umfang des Aufgabenbereichs der ITF zu machen und sich bewußt zu werden, wieviel komplizierter diese Aufgaben heute sind, als gegen Ende des letzten Jahrhunderts, als die nunmehr 75 Jahre alte ITF gegründet wurde.

In der Vergangenheit war man oft geneigt, das Arbeitspensum der ITF gemäß den unter ihren Mitgliedsverbänden anfallenden Arbeitskonflikten zu beurteilen, in die die ITF einzugreifen hatte, um den in Frage kommenden Gewerkschaften Hilfe zu leisten. Ein anderer Maßstab war die Zahl der von der ITF zwecks Diskussion der spezifischen Probleme dieser oder jener Fachsektion einberufenen Konferenzen und Tagungen. Die praktische Erfahrung — vor allem die des letzten Jahrzehnts — zeigt jedoch, daß Arbeitskonflikte und Konferenzen nur einen Teil unseres Arbeitsbereichs darstellen.

Die Probleme, denen sich Transportarbeiter aller Verkehrszweige aufgrund der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung gegenübergestellt sehen, werden immer verzweigter und komplizierter. Aufgrund dessen muß sich die ITF in zunehmendem Maße bei offiziellen internationalen Organisationen (insbesondere bei den Sonderagenturen der Vereinten Nationen) für die Wahrung und Verteidigung der Interessen ihrer Mitglieder einsetzen. Die breitere geographische Verteilung der Mitgliedschaft der ITF und die Bedeutung, die wir in den letzten Jahren dem Ausbau der Beziehungen zu jungen Transportarbeitergewerkschaften in Afrika, Asien, Lateinamerika und im Karibischen Raum beigemessen haben, hat ebenfalls zu einer Intensivierung unserer Tätigkeit geführt; sei es aufgrund der Arbeitskonflikte, in die die dortigen Gewerkschaften verwickelt waren, oder im Zusammenhang mit der Planung und Durchführung separater Regionalkonferenzen für alle oder einen Teil der Mitglieder eines bestimmten geographischen Raumes oder durch die Bereitstellung von Schulungskursen und Ausbildungsseminaren für Funktionäre und Mitglieder.

Bei der Prüfung des vorliegenden Tätigkeitsberichtes wird sich der Leser sehr bald bewußt, wie sehr diese neuen Aufgaben und Verantwortungen die Arbeit der Föderation während der drei Jahre seit unserem letzten Kongreß in Wiesbaden beeinflußt haben. Auf dem Gebiet der zunehmenden Interessenvertretung in offiziellen internationalen Organisationen, die sich mit Fragen des Transports und Verkehrs befassen, ist eine zunehmende Aktivität im Rahmen der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschifffahrt (IMCO), der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO), der verschiedenen Instanzen

der Europäischen Gemeinschaften und der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz — um nur einige wenige zu nennen — zu verzeichnen.

Ich möchte durch ein Beispiel anschaulich machen, wie sehr das Arbeitspensum des Sekretariats und der ITF angestiegen ist. Ich bin mir dabei bewußt, daß ein jedes solches Beispiel in gewisser Hinsicht eine willkürliche Wahl darstellt, glaube jedoch, daß die Aufmerksamkeit, die die ITF während der Berichtszeit den Interessen der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt gewidmet hat, nicht untypisch ist. Eines der wichtigsten, und vielleicht das dringendste, Problem dieser Arbeitnehmerkategorie bestand in der zunehmenden Gefährdung des Lebens der Flugzeugbesatzungen und auch des Bodenpersonals durch die zahlreichen Flugzeugentführungen und Sabotageanschläge, die sowohl aus politischen als auch aus eigennützigen Gründen vorgenommen wurden. Man kann dies natürlich nicht als ein rein berufliches Problem bezeichnen. Es ist jedoch ein Problem, das alle Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt berührt und eine außerordentlich große Gefährdung der persönlichen Sicherheit und auch der Zukunft der Luftfahrt als solche darstellt. Aus diesem Grunde hat sich die ITF während der Berichtszeit mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln bemüht, dieser Gefahr im größtmöglichen Maße Einhalt zu gebieten. Wir sind nicht nur in jedem einzelnen Fall immer wieder an Regierungsvertreter und die zuständigen internationalen Organisationen herangetreten (und während der Berichtszeit waren fast 200 derartige Zwischenfälle, davon mehrere, die Todesopfer forderten, zu verzeichnen), sondern haben auch praktische Richtlinien formuliert, um weitere Entführungen und Sabotageanschläge zu verhindern und sicherzustellen, daß die verantwortlichen Personen strengstens bestraft werden. Diese von uns erstellten Richtlinien haben wir auf Tagungen offizieller zwischenstaatlicher Gremien, wie z. B. der Vereinten Nationen, der ICAO und der Europäischen Zivilluftfahrtskonferenz, verteidigt und bewirkt, daß diese Gremien unsere Richtlinien ihrer eigenen Politik zugrunde legten. Ferner hielten wir regelmäßig Rücksprache mit anderen internationalen Organisationen des Luftfahrtspersonals und arbeiteten mit diesen eng zusammen.

Ich glaube, wir haben guten Grund, mit der Tätigkeit der ITF auf dem Gebiete der Mobilisierung der öffentlichen Meinung und der Formulierung konkreter internationaler Maßnahmen gegen diese ernste Bedrohung der Sicherheit zufrieden zu sein, obwohl bei weitem noch nicht alles so ist, wie es sein sollte. Wie dem auch sei: die für Zivilluftfahrtsfragen zuständigen Funktionäre der ITF widmeten über eine Zeitspanne von etwa zwei Jahren hinweg den größten Teil ihrer Zeit diesem einen einzigen Fachsektion berührendem Problem und seinen Begleiterscheinungen. Darüber hinaus mußte die normale Tätigkeit dieser Sektion auf rein beruflicher Ebene geplant und es mußten zahlreiche regelmäßige Tagungen und Konferenzen vorbereitet werden.

Dieses Beispiel ist keineswegs ein Einzelfall. Man braucht sich nur die zusätzliche Vertretung der Interessen der Seeleute und Fischer auf Tagungen der IMCO während der letzten drei Jahre vergegenwärtigen, um zu erkennen, daß im Falle anderer Fachsektionen eine ähnliche Intensivierung der Arbeit zu verzeichnen war.

Abgesehen davon wurde auch die normale Tätigkeit der Sektionen auf internationaler Ebene ausgebaut. Im Oktober 1970 spielten die ITF und die ihr angeschlossenen Seeleuteverbände eine entscheidende Rolle auf einer äußerst erfolgreichen Schiffahrtstagung der IAO. Es ist keine Übertreibung, zu sagen, daß dies — vom Standpunkt der Seeleute gesehen — die produktivste inter-

nationale Tagung der letzten Jahre war. Der Generaldirektor der IAO zollte uns seine Anerkennung, indem er auf der kurz nach der Schiffahrtstagung abgehaltenen IBS-Generalkonferenz erklärte, daß diese Schiffahrtstagung ein gutes Beispiel für beispielhafte Zusammenarbeit der ITF mit der IAO sei und gezeigt habe, was Internationale Berufssekretariate auf internationaler Ebene für ihre Mitglieder erzielen können. Die ITF habe die bestmöglichen Resultate erzielt, weil sie sich gründlich für diese Tagung vorbereitet und von den zur Verfügung stehenden IAO-Einrichtungen den bestmöglichen Gebrauch gemacht habe. Ich möchte hinzufügen, daß die IAO nur äußerst selten auf diese Weise ihre Anerkennung ausspricht.

Wenn wir uns der ITF-Tätigkeit in den Entwicklungsländern zuwenden, so war während der Berichtszeit ebenfalls ein beachtlicher Anstieg in der Zahl der regionalen Tagungen und Konferenzen zu verzeichnen. Unter anderem gelangten in Nairobi, Indonesien, Singapur, Penang, Costa Rica und Mexico City Seminare und Kurse für Gewerkschafter zur Durchführung. Erstmals in der Geschichte der ITF fand eine Vollkonferenz einer Fachsektion — nämlich der Eisenbahner — in Lateinamerika statt, an der Delegierte aus aller Welt, viele aus Latein- und Nordamerika, teilnahmen. In diesem Zusammenhang möchte ich auch erwähnen — obwohl dies, genau genommen, nicht zur sogenannten „Regionaltätigkeit“ gehört —, daß eine weitere Sektionskonferenz — die des Zivilluftfahrtspersonals — ebenfalls außerhalb Europas stattfand, und zwar in Miami Beach (USA). Im Rahmen der regionalen Tätigkeit jedoch fanden eine Lateinamerikanische Zivilluftfahrtskonferenz und die erste Interamerikanische Regionalkonferenz der ITF in Mexico City statt, sowie eine Sonderkonferenz über verkehrswirtschaftliche Probleme des Karibischen Raumes in Trinidad. Wie immer standen das ITF-Sekretariat und das lateinamerikanische Regionalbüro den angeschlossenen Verbänden bei zahlreichen Arbeitskonflikten zur Seite.

Eine derartig intensive Tätigkeit auf allen Gebieten ist unerlässlich, wenn die ITF Anspruch darauf erheben will, nicht nur dem Namen nach, sondern auch in Wirklichkeit eine tatsächlich weltweite Internationale Föderation der Transportarbeiter zu sein. Dennoch wird niemand bestreiten wollen, daß diese Erweiterung des Tätigkeitsbereichs eine zusätzliche Belastung für die Finanzen, Funktionäre, Regionalvertreter und das Personal der ITF darstellt. Um allen diesbezüglichen Erfordernissen in wirksamer Weise gerecht werden und die zusätzliche Arbeit konstruktiv bewältigen zu können, müßte die Mitgliedschaft der ITF und somit auch ihr Einkommen im gleichen Maße ansteigen wie das Arbeitspensum. Leider ist dies nicht der Fall. Im gewissen Sinne muß zugegeben werden, daß, was die Mitgliedschaft und das Einkommen anbelangt, eine Tendenz in entgegengesetzter Richtung zu verzeichnen ist. In anderen Worten: zu einer Zeit, in der aufgrund der Ausdehnung unserer Tätigkeit normalerweise ein Anstieg der ITF-Mitgliedschaft zu erwarten gewesen wäre, ist die Gesamtmitgliederzahl zurückgegangen. In gewissen Berufsgruppen sowie auch in den Entwicklungsländern war ein bestimmter Anstieg der Mitgliedschaft zu verzeichnen, der jedoch durch die Auswirkungen des technischen Wandels und der Rationalisierung bei den älteren Verkehrsträgern vollkommen ausgewischt wurde, mit dem Ergebnis, daß die ITF viele Tausende von Mitgliedern eingebüßt hat — vor allem im Eisenbahnsektor. Es ist durchaus möglich, daß diese Tendenz noch einige Zeit andauern wird.

Die ITF sieht sich somit zu Beginn ihrer nächsten Tätigkeitsperiode einem neuen

und ernstem Problem gegenübergestellt. Sie muß sicherstellen, daß sie über die erforderlichen Mittel für die Bewältigung ihrer ständig zunehmenden und immer vielseitiger werdenden Aufgaben verfügt. Sowohl beruflich als auch geographisch gesehen, tut die ITF heute mehr für ihre Mitglieder als je zuvor. Wenn wir in diesem Sinne fortfahren und unsere Tätigkeit weiter entfalten wollen anstatt zu stagnieren, dann muß ohne weiteren Verschub das Problem gelöst werden: Wie können wir der ITF die für die Bewältigung ihrer Aufgaben erforderlichen Werkzeuge in die Hände geben? Eine Lösung dieses Problems ist nicht möglich, ohne das Verständnis und der Mitarbeit aller unserer Verbände, ganz gleich welcher Berufsgruppe sie angehören, wie groß und stark sie sind und in welchem Land sie sich befinden. Wenn wir auf dieses Verständnis und diese Mitarbeit rechnen können — und ich bin überzeugt, daß wir dies dürfen —, dann werden wir auch dieses Problem, wie so viele andere während der letzten 75 Jahre, lösen, und die ITF kann mit Vertrauen und Zuversicht an die Bewältigung ihrer neuen Aufgaben herangehen.

C. H. Blyth
Generalsekretär

Todesfälle

Lennart Franzén vom Schwedischen Transportarbeiterverband und ehemals schwedischer Übersetzer bei der ITF, ist im Februar 1968 gestorben.

Einar Haugen, seit 1958 Vizepräsident des Norwegischen Seeleuteverbandes und seit 1950 Vorsitzender der ITF-Sektion der Fischer, ist am 13. März 1968 im Alter von 62 Jahren gestorben.

Sture Christiansson, ehemaliger Präsident des Schwedischen Eisenbahnerverbandes und Mitglied des Exekutivkomitees der ITF von 1946 bis 1951, ist am 4. Mai 1968 im Alter von 75 Jahren gestorben.

Henry Hildebrand, Leiter der ÖTV-Hauptfachabteilung Schiffahrt und Häfen, Vorsitzender der ITF-Sektion Binnenschiffahrt und Mitglied der Sektionsausschüsse der Hafentarbeiter, Fischer und Seeleute sowie der Sondersektion der Seeleute, ist am 1. Mai 1968 im Alter von 66 Jahren gestorben.

Emil Edvardsen, seit 1963 Präsident des Norwegischen Eisenbahnerverbandes und seit 1966 Präsident der Skandinavischen Eisenbahner-Föderation, ist am 25. September 1968 im Alter von 64 Jahren gestorben.

Johann Mladoschwitz, Funktionär der österreichischen Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr (HTV) und Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion Binnenschiffahrt, ist am 24. September 1968 gestorben.

Andreas Thaler, von 1945 bis 1968 Generalsekretär der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, ehemaliger Vizepräsident der Wiener Arbeiterkammer und von 1954 bis 1957 Mitglied des ITF-Exekutivkomitees, ist am 7. Oktober 1968 im Alter von 73 Jahren nach langer Krankheit gestorben.

C. J. Leurs, Kassenwart des Luxemburgischen Eisenbahnerverbandes und seit 1948 Mitglied des Generalrates der ITF, ist im November 1968 im Alter von 58 Jahren gestorben.

George Harrison, der 35 Jahre lang Präsident der US Brotherhood of Railway Clerks und viele Jahre lang Mitglied des Generalrates der ITF war, ist im Dezember 1968 im Alter von 73 Jahren gestorben. Er war mehrere Jahre aktiv an der Arbeit der ITF und der internationalen Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen beteiligt.

Jean Jarrigion, ehemaliger Vorsitzender der Französischen Eisenbahnerföderation, ITF-Veteran und von 1932 bis 1940 Mitglied des Exekutivkomitees und des Generalrates der ITF, ist am 25. Dezember 1968 im Alter von 88 Jahren gestorben.

Daniel Carmichael, MBE, Stellvertretender Generalsekretär der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt, ist am 20. Februar 1969 im Alter von 66 Jahren kurz vor seinem Rücktritt gestorben.

John Conroy, Generalvorsitzender der Irish Transport and General Workers' Union und 1. Vorsitzender des Irischen Gewerkschaftsbundes, ist am 13. Februar 1969 im Alter von 64 Jahren gestorben.

Percy Knight, ehemaliger Organisationssekretär und Stellvertretender Generalsekretär des Britischen Seeleuterverbandes (NUS), ist im Januar 1969 im Alter von 77 Jahren gestorben.

Hylton Lee, Generalsekretär der Merchant Service Guild of Australia, ist am 19. Februar 1969 gestorben.

Viggo Wivel, ehemaliger Präsident des dänischen Transport- und Allgemeinen Arbeiterverbandes (DASF), ist am 12. Juni 1969 im Alter von 69 Jahren gestorben.

Richard Eriksen, Vizepräsident des dänischen Transport- und Allgemeinen Arbeiterverbandes (DASF), ist im April 1969 im Alter von 68 Jahren gestorben.

R. C. (Bob) Coutts, Präsident der der ITF angeschlossenen amerikanischen Gewerkschaft der Zugabfertiger und vom September 1957 bis Mai 1968 Regionaldirektor der ITF, ist im Mai 1969 im Alter von 69 Jahren gestorben.

Emile Laflamme, IBFG-Vertreter in New York und ehemaliger ITF-Regionalvertreter für Afrika, ist am 8. Mai 1969 im Alter von 59 Jahren gestorben. Von 1961 bis 1957 betreute Kollege Laflamme von seinem Büro in Lagos aus die afrikanischen Mitgliedsverbände der ITF. Er gewann das Vertrauen der afrikanischen Gewerkschaften, die es außerordentlich bedauerten, daß er sich am Ende aus gesundheitlichen Gründen gezwungen sah, mit seiner Frau nach den USA zurückzukehren.

Capt. W. H. Coombs, Mitbegründer und erster Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Britischen Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt, ist Ende Juni 1969 im Alter von 75 Jahren gestorben.

C. Jansen in de Wal, ein Veteran des Niederländischen Transportarbeiterverbandes und eine bekannte Persönlichkeit in der ITF während der Jahre seiner aktiven gewerkschaftlichen Tätigkeit, ist am 4. Juni 1969 im Alter von 72 Jahren gestorben.

Hilbert Asklund, ehemaliger Vertreter der der ITF angeschlossenen Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft in Göteborg und Mitglied des Verwaltungsrates dieser Organisation, ist im Januar 1970 im Alter von 71 Jahren gestorben.

Oskar Deubler, der frühere Stellvertretende Vorsitzende der österreichischen Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr, ist am 1. Januar 1970 im Alter von 77 Jahren aus dem Leben geschieden.

Einar Carlbring, von 1937 bis 1942 Präsident des Schwedischen Handelsarbeiterverbandes (HTF), ist im Alter von 89 Jahren gestorben.

Oiva Lappalainen, ein langjähriges Mitglied und ein Funktionär des Finnischen Seeleuterverbandes, und in Finnland als Dichter und Schriftsteller wohlbekannt, ist am 4. Februar 1970 im Alter von 62 Jahren gestorben.

Albert Griffiths, Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Britischen Verbandes des Lokpersonals (ASLEF) und Mitglied des Generalrates der ITF, ist am 13. Februar 1970 im Alter von 61 Jahren gestorben.

Johan S. Thore, Präsident der Schwedischen Seeleutergewerkschaft und Generalsekretär der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, ist am 24. Februar 1970 einem Herzschlag erlegen. Kollege Thore stand kurz vor seinem

65. Geburtstag. Er war bis zu seinem Tode Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion Seeleute und des für die Probleme der asiatischen Seeleute zuständigen Unterausschusses. Thore war wohlbekannt für seine entschlossenen Aktionen in Unterstützung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe und seine energische Einstellung gegen das griechische Militärregime. Bei der Beerdigung war die ITF durch Generalsekretär C. H. Blyth vertreten.

Jacobus H. Oldenbroek, der von 1943 bis zu seiner Ernennung zum ersten Generalsekretär des IBFG im Jahre 1950 Generalsekretär der ITF war, ist am 7. März 1970 im Alter von 72 Jahren an einem Herzschlag gestorben. Der Generalsekretär vertrat die ITF auf der Beerdigung, die am 13. März in London stattfand. Kollege Oldenbroek war 30 Jahre bei der ITF beschäftigt. Im Jahre 1921 kam er zur ITF als Sekretär des derzeitigen Generalsekretärs Edo Fimmen. Später hielt er verschiedene Positionen inne und befaßte sich vor allem mit den Problemen der Seeleute, obwohl sich sein Arbeitsbereich auch auf die übrigen ITF-Sektionen erstreckte. 1938 erfolgte seine Ernennung zum Stellvertretenden Generalsekretär und nach dem Tode Edo Fimmens im Jahre 1942 wurde er zum Amtierenden Generalsekretär ernannt. Ihm fiel die sehr schwierige Aufgabe zu, die ITF durch den Krieg zu steuern, und ein großer Teil der Nachkriegspolitik der ITF sah ihren Ursprung ebenfalls in der Zeitspanne, während der Kollege Oldenbroek als Amtierender Generalsekretär fungierte. Im Jahre 1950 verließ Kollege Oldenbroek die ITF und wurde Generalsekretär des IBFG, ein Amt, das er weitere 10 Jahre innehielt. Die internationale Gewerkschaftsbewegung verliert in ihm einen treuen und pflichtbewußten Verteidiger der Freiheit und sozialen Gerechtigkeit.

Jean Möri, der bis zu seiner Pensionierung Sekretär der Union Syndicale Suisse war, ist am 30. April 1970 im Alter von 68 Jahren unerwartet gestorben. Kollege Möri war anlässlich des 50. Jubiläums der IAO Präsident der Internationalen Arbeitskonferenz 1969. Dies war die Krönung seiner über 20 Jahre langen Zusammenarbeit mit der IAO.

Frank Noakes, Sekretär und Kassenwart der amerikanischen Gewerkschaft des Wegeinstandhaltungspersonals, ist am 5. Mai 1970 im Alter von 66 Jahren gestorben. Kollege Noakes hat sich während seiner gewerkschaftlichen Tätigkeit vor allem um die Förderung der Solidarität zwischen den amerikanischen und mexikanischen Gewerkschaften bemüht.

Fred D. Nicoll, Vizepräsident der der ITF angeschlossenen Kanadischen Eisenbahner- und Transportarbeiter-Föderation (BRTGW), ist am 29. Mai 1970 in Ottawa im Alter von 53 Jahren gestorben.

John Fox, ehemaliger Vizepräsident des amerikanischen Seeleuterverbandes SIU, ist am 1. August 1970 nach einer langen Erkrankung gestorben.

Hedley Stone, langjähriger Kassenführer des amerikanischen Seeleuterverbandes NMU, ist am 7. Oktober 1970 im Alter von 73 Jahren gestorben.

John F. 'Red' Moran, von 1959 bis 1970 internationaler Vizepräsident des amerikanischen Hafnarbeiterverbandes ILA, ist vor kurzem im Alter von 59 Jahren gestorben.

Georges De Crom, Generalsekretär der Hafnarbeitersektion des Belgischen Transportarbeiterverbandes, ist am 11. November 1970 einem Herzschlag er-

legen. Er war 63 Jahre alt. Kollege De Crom war viele Jahre lang ein aktives Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion der Hafentarbeiter.

George Lascaris, Gründer des Griechischen Gewerkschaftsbundes (GSEE), von 1926 bis 1936 Generalsekretär der Griechischen Eisenbahnerföderation und Vertreter der griechischen Arbeiter auf zahlreichen Tagungen der IAO, des IBFG, der ITF und anderer internationaler Organe, ist am 19. November 1970 im Alter von 81 Jahren gestorben.

Captain Charles Crooks, Sekretär und Kassenwart der amerikanischen Gewerkschaft der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen, ist am 29. Dezember 1970 im Alter von 50 Jahren gestorben.

Leitende Gremien und interne Organisation

Kongreß

An dem 29. Kongreß der ITF (Wiesbaden, 28. Juli bis 3. August 1968) nahmen über 400 Delegierte und Berater von 158 angeschlossenen Verbänden aus folgenden Ländern teil: Argentinien, Australien, Belgien, Ceylon, Dänemark, Deutschland, Ekuador, Estland (Exilgewerkschaft), den Färöern, Finnland, Frankreich, Ghana, Großbritannien, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Israel, Italien, Japan, Jamaika, Kanada, Korea, dem Libanon, Luxemburg, Malaysien, Malta, Mexiko, den Niederlanden, Nikaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Peru, den Philippinen, Senegal, Singapur, Spanien (Exilgewerkschaft), Schweden, der Schweiz, Trinidad, Tunesien, der Türkei, Uruguay, Venezuela, Vietnam und den Vereinigten Staaten (USA).

Hans Düby (SEV, Schweiz) wurde als **Präsident** der ITF wiedergewählt. Frank Cousins (TGWU, Großbritannien) wurde zum **Vizepräsidenten** gewählt. Der frühere Stellvertretende Generalsekretär Charles Blyth wurde als Nachfolger von Hans Imhof zum **Generalsekretär** gewählt.

Entschlüsseungen

Der Kongreß nahm folgende Entschlüsseungen an:

- (a) Wiederherstellung der Freien Gewerkschaftsbewegung in Griechenland;
- (b) Handel und Entwicklung;
- (c) Die Häufigkeit der Sitzungen von IAO-Industrienausschüssen und ähnlicher Organe;
- (d) IAO und Zivilluftfahrt;
- (e) Verwaltungseinrichtungen des Internationalen Arbeitsamtes (IAA);
- (f) Eustaquio Tolosa (siehe auch Regionaltätigkeit: Lateinamerika und Karibischer Raum);
- (g) Containerverkehr;
- (h) Arbeitskonflikt in der dänischen Schifffahrt;
- (i) Arbeitskampf der Belegschaft der LAN-Chile;
- (j) Entführung von Flugzeugen;
- (k) Beschäftigung von Angehörigen der Kriegsmarine auf uruguayischen Handelsschiffen;
- (l) Beförderungsmöglichkeiten (Handelsmarine);
- (m) Beschränkung der Überstunden (Schiffsbesatzungen);
- (n) Jährlicher Urlaub der Seeleute;
- (o) Vierzig-Stunden-Woche für Seeleute;
- (p) Überflüssiger Schiffsraum;
- (q) Container und Einheitsladungen;
- (r) Die Hafentarbeiter in der EWG;
- (s) Solidarität mit italienischen Hafentarbeitern;
- (t) Kostenlose und ermäßigte Luftreisen für gewisse Kategorien des Zivilluftfahrtspersonals;
- (u) Expertensitzung über Sicherheit;

- (v) Entschießung betreffend die Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 67 über die Arbeitszeit und die Ruhezeiten im Straßentransport;
- (w) Fischereifragen in der IAO;
- (x) Argentinische Fischer;
- (y) Politik der Achten Sektion;
- (z) Die Verletzung internationaler Arbeits-Übereinkommen durch die argentinische Regierung.

(Der Wortlaut der oben genannten Entschlieûungen ist im Protokoll des Wiesbadener Kongresses, beginnend Seite 83, enthalten.)

Vom Kongreß an den Vorstand verwiesene Entschlieûungsanträge:

- (i) ITF-Hauptbüro;
- (ii) Abänderungsantrag zum Antrag über das ITF-Hauptbüro;
- (iii) Bildung eines unabhängigen ITF-Fonds für die Finanzierung der Forschungsarbeit;
- (iv) Bildung einer Europäischen Regionalorganisation der ITF;
- (v) Tätigkeit der ITF in Afrika;
- (vi) Regionaltätigkeit in Afrika;
- (vii) Nigeria.

In der Entschlieûung betreffend das ITF-Hauptbüro wird beantragt, daß eine Untersuchung der Frage des Sitzes des ITF-Hauptbüros sowie der Möglichkeit der Eröffnung eines Zweigbüros in Genf vorgenommen werden sollte. Der hierzu eingereichte Abänderungsantrag sah vor, daß das Hauptbüro der ITF nach Genf verlegt und ein Fonds für die Anschaffung eines geeigneten Bürogebäudes gebildet werden sollte. Die angeschlossenen Verbände sollten ersucht werden, in großzügiger Weise Sonderbeiträge an diesen Fonds zu entrichten. Auf seiner Sitzung im November 1968 beschloß der Vorstand, daß das Sekretariat die im ursprünglichen Entschlieûungstext beantragte Untersuchung vornehmen sollte. Gleichzeitig aber lehnte der Vorstand den oben genannten Abänderungsantrag ab, mit der Begründung, daß dieser die Verlegung des Büros nach Genf als eine beschlossene Tatsache betrachte und somit weit über die Absichten des ursprünglichen Entschlieûungsantrages hinausgehe. Auf seiner Sitzung im Mai 1969 diskutierte der Vorstand einen vom Sekretariat erstellten Bericht und beschloß, daß das Genfer IBFG-Büro die Möglichkeit biete, eine befriedigende Verbindung zwischen der ITF und den übrigen Berufssekretariaten sowie zu den verschiedenen in Genf ansässigen Internationalen Organisationen zu gewährleisten, so daß zum jetzigen Zeitpunkt die Eröffnung eines separaten ITF-Zweigbüros in Genf kaum beachtenswerte zusätzliche Vorteile bringen würde.

Der Antrag betreffend die Bildung eines unabhängigen ITF-Fonds für die Finanzierung der Forschungsarbeit wurde vom Vorstand ebenfalls auf seiner Sitzung im November 1968 diskutiert. Der Vorstand war der Ansicht, daß die Anstellung des für die Durchführung der im Antrag vorgeschlagenen Untersuchungen erforderlichen zusätzlichen Personals weitaus höhere Beiträge erfordern würde als die ITF sie von ihren Mitgliedsverbänden verlangen könne.

Der Entschlieûungsantrag betreffend die Bildung einer Europäischen Regionalorganisation der ITF war Gegenstand einer umfassenden Rücksprache mit den europäischen Mitgliedsverbänden. Diese Rücksprache zeigte, daß man sich über die Notwendigkeit der Erstellung engerer Kontakte zwischen den europäischen Verbänden allgemein einig war. Die überwiegende Mehrzahl der Verbände sprach sich jedoch gegen die Bildung einer Europäischen Regionalorganisation

aus und unterstützte stattdessen die Einberufung regelmäßiger Konferenzen der europäischen Verbände zwecks Diskussion und, falls möglich, Harmonisierung ihrer Politik. Auf seiner Sitzung im Juli 1970 beschloß der Vorstand, daß die erste solche Europäische Regional-Konferenz im Jahre 1971 stattfinden sollte. Zu dem Entschlieûungsantrag betreffend die Tätigkeit der ITF in Afrika nahm der Vorstand auf seiner Sitzung im November 1968 Stellung und beschloß, diesen Antrag zur Kenntnis zu nehmen und das Sekretariat zu beauftragen, die verschiedenen in ihm enthaltenen Vorschläge bei der Planung und Durchführung der vom Vorstand und den ITF-Fachsektionen beschlossenen Regional-tätigkeitsprogramme zu berücksichtigen.

Auf der gleichen Sitzung (November 1968) nahm der Vorstand zu dem Entschlieûungsantrag betreffend die Regionaltätigkeit in Afrika Stellung. Er stellte fest, daß sich dieser Antrag in seinen Grundzügen mit der Einstellung der ITF zu den in Afrika bestehenden Problemen deckt, da in ihm sowohl auf die Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit verwiesen als auch die Einmischung der Regierungen in die Tätigkeit der Gewerkschaften verurteilt wird und die afrikanischen Verbände der Transportarbeiter aufgefordert werden, der ITF beizutreten. Aus diesem Grunde beschloß der Vorstand, diesem Entschlieûungsantrag im Prinzip zuzustimmen und zu beachten, daß ein Zusammenhang zwischen den sich auf die „Anwendung neuer Methoden der regionalen Tätigkeit in Afrika“ beziehenden Teil des Antrages und den vom Vorstand erörterten Plänen in bezug auf die Zukunft des Lagos-Büros der ITF besteht.

Auch der Entschlieûungsantrag betreffend Nigeria lag dem Vorstand auf seiner Sitzung vom November 1968 vor. Der Vorstand bekundete sein Mitgefühl und seine Solidarität mit den nigerischen Mitgliedsverbänden, die sich aufgrund des äußerst bedauerlichen Bürgerkrieges großen Schwierigkeiten gegenübergestellt sahen und erklärte sich bereit, diese Verbände innerhalb der Grenzen der zahlreichen anderweitigen Verpflichtungen der ITF nach bestem Vermögen zu unterstützen.

Generalrat

Ende 1970 setzte sich der Generalrat wie folgt zusammen:

<u>Land oder Ländergruppe</u>	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Ersatzmitglieder</u>
Europa und Naher Osten		
1. Österreich	F. Prechtl	J. Roposs
2. Belgien, Luxemburg und Niederlande	R. Dekeyzer (Belgien) J. Schneider ¹⁾ (Luxemburg)	P. Potums (Belgien) frei (Luxemburg)
	G. J. H. Alink (Niederlande)	W. Ch. van Zuylen (Niederlande)

¹⁾ Anstelle von C. J. Leurs, der am 25. November 1968 gestorben ist.

<u>Land oder Ländergruppe</u>	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Ersatzmitglieder</u>
3. Dänemark, Färöer Inseln, Finnland, Island	P. Olivio (Finnland) frei (Dänemark) B. Jensen (Dänemark)	J. Sigurdsson (Island) frei (Finnland) E. Rasmussen (Dänemark)
4. Frankreich	R. Lapeyre ²⁾	frei
5. Deutschland	H. Kluncker H. Jacobi Ph. Seibert F. Schreiber	B. Frank W. Matthies L. Raupp F. Fasshauer
6. Großbritannien und Irland	F. Cousins (Großbritannien) S. Greene (Großbritannien) W. Hogarth (Großbritannien) A. P. Coldrick (Großbritannien)	A. Kitson (Großbritannien) D. Tennant (Großbritannien) frei ³⁾ (Großbritannien) J. Hughes (Großbritannien)
7. Griechenland	frei ⁴⁾	frei ⁴⁾
8. Italien, Malta und Zypern	F. Giorgi (Italien)	A. Caruana (Malta)
9. Norwegen	O. Karling	O. Tennfjord
10. Schweden	E. Svensson	H. Ericson
11. Schweiz	H. Düby	frei
12. Israel, Libanon, Jordanien, Türkei	Y. Yagol (Israel) S. Akova (Türkei)	Y. Saltz (Israel) frei (Libanon)
13. Estland, Polen und Spanien	A. H. Vizcaino (Spanien)	N. Metslov (Estland)
Afrika		
14. Ghana, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Nigeria, Rhodesien, Senegal, Sierra Leone, Südafrika, Somaliland, Tunesien, Uganda, Vereinigte Arabische Republik	A. M'Baye (Senegal) J. R. Baiden (Ghana)	V. M. I. Jack (Nigeria) frei (Ghana)

²⁾ R. Degris gab seinen Sitz im Juni 1970 auf.

³⁾ A. Griffiths starb am 13. Februar 1970.

⁴⁾ Auf seiner Sitzung im November 1968 beschloß der ITF-Vorstand, die Mitgliedschaft der griechischen Gewerkschaften zur ITF zu suspendieren.

<u>Land oder Ländergruppe</u>	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Ersatzmitglieder</u>
Asien und Australien		
15. Japan	Y. Kanbe K. Kihata	M. Ibe H. Sekine
16. Aden, Australien, Birma, China (Taiwan), Hongkong, Indien, Indonesien, Korea, Malaysia, Pakistan, Philippinen, Singapur, Vietnam	R. S. Oca (Philippinen) M. Chatterjee (Indien) Chan Hyuk Lee (Korea)	B. K. J. Tambunan (Indonesien) Nguyen-Van-Hoac (Vietnam) Hashim bin Idris (Singapur)
Lateinamerika und Karibischer Raum		
17. Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Costa Rica, Curaçao, Dominikanische Republik, Ekuador, Guatemala, Honduras, Kolumbien, Mexiko, Nikaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, Venezuela	H. Alonso (Argentinien) H. Hernandez (Venezuela) J. R. Flores (Mexiko)	A. Del Gaudio (Uruguay) H. Rivadeneyra Motato (Ekuador) M. A. Altamirano (Honduras)
18. Barbados, Grenada, Guyana, Jamaika, St. Luzia, Trinidad	C. Braithwaite (Trinidad)	R. Francis (Jamaika)
Nordamerika		
19. Kanada	W. Smith C. Smith R. Smeal	D. N. Secord W. C. Macgregor D. J. Kennedy
20. USA und Bermuda	J. Elliott (USA) T. W. Gleason (USA) L. Zosel (USA) D. S. Beattie (USA) R. Faupl (USA) P. Hall (USA) J. Curran (USA)	E. Oliver (USA) J. Bowers (USA) R. McKay (USA) J. A. Wahle (USA) F. Heisler (USA) E. Shepard (USA) S. Wall (USA)

Vorstand

Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Vorstandes wie folgt:

H. Düby (Schweiz), Präsident

F. Cousins (Großbritannien), Vizepräsident

G. H. J. Alink (Niederlande)
 H. Alonso (Argentinien)
 D. S. Beattie (USA)
 L. Buonaccorsi (Frankreich) (kooptiert November 1970)
 R. Dekeyzer (Belgien)
 J. Elliott (USA)
 S. F. Greene (Großbritannien)
 H. Hernandez (Venezuela)
 O. Karling (Norwegen)
 K. Kihata (Japan)
 H. Kluncker (Deutschland)
 J. R. Baiden (Ghana) (kooptiert November 1969)
 A. M'Baye (Senegal)
 R. S. Oca (Philippinen)
 F. Prechtel (Österreich)
 Ph. Seibert (Deutschland)
 Ch. Smith (Kanada)
 W. J. Smith (Kanada)
 E. Svensson (Schweden)
 Y. Yagol (Israel)
 E. Tolosa (Argentinien) (Ehrenmitglied)
 C. H. Blyth (Generalsekretär)

Auf dem 29. Kongreß der ITF (Wiesbaden, 28. Juli bis 3. August 1968) wurden folgende neue Mitglieder in den Vorstand gewählt:

F. Cousins (der auch zum Vizepräsidenten gewählt wurde); H. Alonso; K. Kihata; H. Kluncker; J. Kotey und E. Svensson. Folgende Mitglieder schieden auf dem Kongreß aus dem Vorstand aus: R. Kamisawa (Japan); G. Kugoth (Deutschland); H. Nicholas (Großbritannien), der seine Position beim Britischen Transportarbeiterverband niederlegte, weil er zum Generalsekretär der britischen Labour Party gewählt worden war; A. E. Okon (Nigeria) und H. Petersson (Schweden, ehemaliger Vizepräsident der ITF), der wegen Erreichen des Rücktrittalters aus seiner Organisation ausgeschieden war.

Im November 1969 wurde J. R. Baiden (Ghana) als Nachfolger des Kollegen J. Kotey, dessen Organisation schriftlich seinen Rücktritt beantragt hatte, zum Vorstandsmitglied kooptiert. Im November 1970 wurde L. Buonaccorsi (Frankreich) als Nachfolger des Kollegen R. Degris, der seinen Sitz im Vorstand aufgegeben hatte, zum Vorstandsmitglied kooptiert.

Im Jahre 1968 tagte der Vorstand insgesamt fünfmal, nämlich: vom 8. bis 10. Mai in London; am 26. und 27. Juli, am 31. Juli, am 2. August und am 3. August im Rahmen des Wiesbadener Kongresses und vom 4. bis 6. November in London.

Im Jahre 1969 tagte der Vorstand zweimal, und zwar am 28. und 29. Mai in Paris und am 18. November in Mexico City.

Im Jahre 1970 fanden ebenfalls zwei Vorstandssitzungen statt, nämlich am 3. und 4. Juni in Brissago (Schweiz) und am 27. und 28. November in London.

Mit Ausnahme der Vorstandssitzungen, die im Rahmen des Wiesbadener Kongresses abgehalten wurden, umfaßten die Tagesordnungen der oben erwähnten Vorstandssitzungen eine Reihe fester Punkte, wie z. B. finanzielle Fragen, Regionaltätigkeit, Tätigkeit der Sektionen, Beziehungen zu internationalen Organisationen, Ansuchen um Beitritt, ausstehende Mitgliedsbeiträge und

Ansuchen um Unterstützung. Den angeschlossenen Verbänden wurde während der Berichtszeit eine Zusammenfassung über die wichtigsten Beschlüsse der einzelnen Vorstandssitzungen zugestellt. Auf seiner Sitzung am 3. und 4. Juni 1970 in Brissago beschloß der Vorstand, einen Sonderausschuß zu bilden, der beauftragt wurde, eine gründliche Untersuchung der Probleme vorzunehmen, denen sich die ITF gegenübergestellt sieht, und geeignete Abhilfsmaßnahmen vorzuschlagen. Dieser Sonderausschuß setzt sich aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten, den Kollegen J. R. Baiden, F. Prechtel, E. Svensson, Y. Yagol und dem Generalsekretär zusammen. Er tagte erstmalig am 27. November 1970 in London.

Geschäftsführender Ausschuß

Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Geschäftsführenden Ausschusses wie folgt:

H. Düby (Präsident)
 F. Cousins (Vizepräsident)
 Ph. Seibert (Deutschland)
 S. F. Greene (Großbritannien)
 D. S. Beattie (USA)
 R. Dekeyzer (Belgien)
 C. H. Blyth (Generalsekretär)

Sitzungen des Ausschusses fanden statt: am 28. und 29. März 1968; am 7. Mai und 4. November 1968 in London; am 20. Februar 1969 in London; am 27. Mai 1969 in Paris; am 7. September 1969 in London; am 17. November in Mexico City; am 10. Februar 1970 in London; am 2. Juni 1970 in Brissago und am 27. Juli und 27. November 1970 in London.

Veröffentlichungen

Zufolge eines vom Vorstand auf seiner Sitzung vom 2. bis 5. November 1967 in Innsbruck gefaßten Beschlusses, erschien die ITF-Zeitung in Zeitabständen von drei Monaten ab 1968 in einer mehrsprachigen Ausgabe: d. h., jede Nummer enthielt zumindest einen vollen Artikel in jeder der fünf offiziellen ITF-Sprachen (Englisch, Deutsch, Französisch, Spanisch und Schwedisch) sowie Zusammenfassungen dieser Artikel in den anderen vier Sprachen. Bei der Redaktion dieser mehrsprachigen Zeitung stießen wir jedoch wiederholt auf Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Auswahl des Materials und der Gewährleistung eines angemessenen Gleichgewichts zwischen den Interessen der einzelnen ITF-Fachsektionen. Die Tatsache, daß das erforderliche Material nicht zur gleichen Zeit in allen Sprachen verfügbar war, führte zu Verzögerungen, weil die Übersetzer der ITF häufig mit der Vorbereitung von Dokumenten für Konferenzen beschäftigt waren.

Der Geschäftsführende Ausschuß der ITF wurde auf seiner Sitzung im Februar 1969 von diesen Schwierigkeiten verständigt und beschloß, künftig wieder separate Ausgaben der Zeitung in deutscher und englischer Sprache (die zwei größten Sprachgruppen) zu veröffentlichen. Die Umstellung erfolgte im Sommer 1969. Ferner wurde beschlossen, die in spanischer Sprache (die drittgrößte Sprachgruppe) erscheinenden ITF-Nachrichten in der vom Lima-Büro veröffentlichten Zeitschrift „Transporte“ unterzubringen, um Verdoppelungen

zu vermeiden. Der Geschäftsführende Ausschuß beauftragte das Sekretariat, von den skandinavischen Mitgliedsverbänden der ITF ausfindig zu machen, ob weiterhin eine Nachfrage nach einer separaten **schwedischen Ausgabe der ITF-Zeitung** bestehe, und letztens wurde beschlossen, daß die **französische Ausgabe der ITF-Nachrichten** erweitert werden sollte, indem in so vielen Nummern der Nachrichten wie möglich wichtige Artikel aus der ITF-Zeitung als Anhang veröffentlicht werden.

Alle ITF-Mitgliedsverbände wurden von diesen Beschlüssen in Kenntnis gesetzt. Die Antworten der skandinavischen Verbände auf unsere Anfrage zeigten, daß die überwiegende Mehrheit zufriedengestellt sein würde, wenn sie künftig die englische Ausgabe der ITF-Zeitung sowie die schwedische Ausgabe der ITF-Nachrichten erhielten. Die Veröffentlichung der schwedischen ITF-Zeitung wurde somit eingestellt.

Die Zeitung ist somit seit Mitte 1969 in Zeitabständen von drei Monaten in Englisch und Deutsch erschienen. Die **ITF-Nachrichten** erschienen monatlich in Englisch, Deutsch, Schwedisch und Französisch.

Das lateinamerikanische Regionalbüro in Lima veröffentlichte bis Mitte 1968 regelmäßig die Zeitschrift „**Transporte**“ und ein zweimal im Monat erscheinendes Nachrichtenblatt „**Boletín de Noticias**“. Aufgrund des starken Arbeitsandrangs wurde jedoch die Veröffentlichung des Nachrichtenblattes im Juli 1968 eingestellt, um die Zeitschrift „**Transporte**“ häufiger und regelmäßiger veröffentlichen zu können. Diese Zeitschrift ist seitdem in Zeitabständen von etwa zwei Monaten regelmäßig erschienen.

Die vom Tokio-Büro veröffentlichte **japanische Ausgabe der ITF-Zeitung und der ITF-Nachrichten** erschienen während der Berichtszeit vierteljährlich bzw. monatlich.

Die **arabischsprachige Ausgabe der ITF-Nachrichten** wurde ursprünglich in Zusammenarbeit (Übersetzung und Versand) mit dem in Beirut befindlichen IBFG-Büro veröffentlicht. Nachdem dieses Büro geschlossen wurde, trafen wir eine Alternativlösung mit dem Kollegen Bechara von der Vereinigung der libanesischen Transportarbeitergewerkschaften. Gegen Ende 1968 mußte jedoch auch diese Alternativlösung aufgegeben werden. Unsere Bemühungen, die Veröffentlichung der ITF-Nachrichten im arabischsprachigen Raum wieder aufzunehmen, sind bis jetzt erfolglos geblieben, dauern jedoch an.

Wirtschafts- und Informationsabteilung

Während der ersten Hälfte des Jahres 1968 war die Abteilung hauptsächlich mit der Fertigstellung des **ITF-Berichtes über den Containerverkehr** beschäftigt. Dieser Bericht wurde in Zusammenarbeit mit mehreren Experten erstellt, namentlich O. Brinkmann (ÖTV, Deutschland), R. Masson (NBV, Niederlande), W. Mikkelsen (GdED, Deutschland) und Dr. K. Kühne (EWG, Brüssel). Am 18. und 19. April 1968 wurde dieser Bericht, zusammen mit dem Entwurf einer Erklärung über die sozialen und gewerkschaftspolitischen Aspekte des Containerverkehrs, auf einer Gemeinsamen Konferenz der ITF-Fachsektionen diskutiert und später auf dem Wiesbadener Kongreß der ITF gutgeheißen. Er wurde vom ITF-Sekretariat in allen fünf ITF-Sprachen (Englisch, Deutsch, Französisch, Spanisch und Schwedisch) veröffentlicht und enthielt den Text der bereits erwähnten Erklärung, die auch auf den Seiten 150–156 des vorliegenden Berichtes wiedergegeben ist.

Im Herbst 1968 wurde eine Reorganisierung des Personals der Wirtschafts- und Informationsabteilung vorgenommen, um sie den modernen Erfordernissen anzupassen und ihre Arbeit soweit wie möglich mit der Tätigkeit der einzelnen Fachsektionen zu koordinieren.

Während der Berichtszeit beantwortete die Abteilung zahlreiche **Anfragen** angeschlossener Verbände über die Arbeitsbedingungen der verschiedenen Transportarbeiterkategorien; die Lärmbekämpfung im Maschinenraum von Schiffen; den Einsatz von Sicherheitsausschüssen an Bord von Schiffen; die ärztliche Untersuchung der Seeleute; Rentenregelungen; diverse Aspekte der Arbeitsgesetzgebung; und zahlreiche andere Probleme. Außerdem erstellte die Abteilung **Übersichten** über die Abziehung der Gewerkschaftsbeiträge von der Heuer der Seeleute und das Streikrecht der Seeleute. Weitere **Untersuchungen** befaßten sich mit folgenden Fragen: Versicherung der Piloten und Flugingenieure gegen Verlust oder Entziehung ihrer Befähigungsnachweise aus gesundheitlichen Gründen; die Beschäftigung von Frauen an Bord von Schiffen; die Auswirkungen der Einführung der Boeing 747 auf die Kollektivverträge des Flugpersonals; Betrieb unbemannter Maschinenräume an Bord von Schiffen; Beschäftigung von Ausländern und Saisonpersonal als Flugbegleiter. Außerdem zirkulierte die Abteilung **Informationen** über: die Arbeitsbedingungen des Luft-hansa-Fluggpersonals; die Arbeitsbewertung in der niederländischen Handelsmarine; die Arbeitsbedingungen der schwedischen Hafentarbeiter; die Zahlung einer Kriegsgefahrenzulage für Dienst in Nahost-Gewässern; den Verdienst der deutschen Fischer; die Löhne der belgischen Binnenschiffer; Heuerverträge für die Besatzungen von Containerschiffen; und den Verdienst und die Funktionen der Schiffsfunkoffiziere.

Sekretariat

Auf dem XXIX. Kongreß der ITF (Juli/August 1968) in Wiesbaden wurde **C. H. Blyth** als Nachfolger von H. Imhof zum **Generalsekretär** gewählt. Im August 1968 bestätigte der Vorstand in Weiterverfolgung einer Empfehlung der Sektion Zivilluftfahrt die Ernennung von M. S. Hoda zum Sekretär dieser Sektion. Im November 1968 ernannte der Vorstand C. Iddon zum Sekretär der Sektionen Eisenbahn und Straßentransport. Ferner wurde A. Selander als Nachfolger von U. Hauser, der im Oktober 1968 aus dem Dienst der Föderation austrat, zum Leiter der Wirtschafts- und Informationsabteilung ernannt und K. Golding zum Sekretär der Presseabteilung und Assistenten des Generalsekretärs. Frau Lina Kant trat im Mai 1968 im Alter von 70 Jahren und nach einer Dienstzeit von 42 Jahren (anfangs als Übersetzerin und später als mehrsprachige Stenotypistin) in den Ruhestand.

Am 1. Januar 1969 wurde anstelle des bisherigen Sparfonds des Personals eine **Rentenversicherung** für die im ITF-Hauptbüro beschäftigten Personalmitglieder und Funktionäre eingeführt. F. Cousins, der die Statuten der Versicherung im Namen der ITF unterzeichnete, und Sir Sidney Greene wurden als Vertreter der ITF zu Mitgliedern der Treuhänder-Kommission bestimmt. Die Vertreter der Funktionäre und des Personals in der Treuhänder-Kommission sind H. Lewis und G. Brothers.

Der ehemalige Bürochef des Lagos-Büros der ITF war vom Februar 1969 bis zum Zeitpunkt seiner Stationierung in Ghana als ITF-Außenvertreter für Afrika im Mai 1970 im ITF-Hauptbüro beschäftigt. Am 31. Dezember 1969 trat

E. Downing (Mitarbeiter in der Wirtschafts- und Informationsabteilung) im Alter von 62 Jahren nach einer Dienstzeit von 16 Jahren in den Ruhestand. Am 27. Februar 1970 trat R. Santley, Sektionssekretär der Seeleute, Fischer, Hafenarbeiter und Binnenschiffer, im Alter von 65 Jahren nach einer Dienstzeit von 46 Jahren in den Ruhestand. Ihm wurde auf der Vorstandssitzung im Mai 1970 in Anerkennung seiner treuen Dienste und beispielhaften Arbeit das Goldene Abzeichen der ITF verliehen. Im Rahmen einer Reorganisierung der Arbeit des Sekretariats wurden im März 1970 zwei Personalmitglieder, Frau E. Lanyi (Privatsekretärin) und Frau G. Pratelli (Büroangestellte), wegen Überzähligkeit entlassen.

Während der Berichtszeit schieden folgende Personalmitglieder aus dem Dienst der ITF aus: 1968: Fr. S. V. Reed (Stenotypistin) im Februar; Fr. W. Tamplin (Büroangestellte) im April; C. Jackson (persönlicher Mitarbeiter des Generalsekretärs) im Mai; Fr. M. Parsons (Stenotypistin) im Juni; Fr. G. Stock (Stenotypistin) im August; Frau J. Moutou (Angestellte in der Presseabteilung) im Dezember. 1969: R. Meier (Hilfskraft in der Finanzabteilung) im Mai; Frau K. Bensen (Angestellte in der Presseabteilung) im Juli; Fr. C. Vissuzaine (Stenotypistin) im Oktober; T. Wood (Sektionsassistent) im Oktober. 1970: Fr. C. Meuris (Stenotypistin) im Juli.

Folgende Personalmitglieder traten während der Berichtszeit in den Dienst der ITF: 1968: Fr. A. Harkness (Stenotypistin) im Februar; Fr. H. Whiteley (Angestellte in der Finanzabteilung und Übersetzerin) im April; Fr. L. Pickett (Stenotypistin) im Juli; und I. Stoll (Stenotypistin) im September. 1969: Fr. I. M. Norlén (Stenotypistin) im März; und Fr. C. Meuris (Stenotypistin) im Dezember. 1970: Fr. M. Bertucci (Stenotypistin) im September.

Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Londoner Sekretariats wie folgt:

C. H. Blyth, Generalsekretär
H. Lewis, Stellvertretender Generalsekretär
K. A. Golding, Sekretär der Presseabteilung und Assistent des Generalsekretärs
M. S. Hoda, Sekretär der Sektion Zivilluftfahrt
C. Iddon, Sekretär der Sektionen Eisenbahn und Straßentransport
A. Selander, Leiter der Wirtschafts- und Informationsabteilung
Fr. M. Bertucci, Stenotypistin
G. Brothers, Sektionsassistent
Frau M. Bussell, Büroangestellte
Frau A. Collarbone (geb. Harkness), Stenotypistin
Frau A. Coombs (geb. Jansson), Übersetzer/Dolmetscher
W. Curd, Bürolehrling
Frau G. Eady, Typistin
Fr. A. Earney, Privatsekretärin
G. Goberdhan, Kassenwart
Frau M. Guinane, Telephonistin/Büroangestellte
B. Laughton, Büromanager
Frau E. M. Leigh, Persönliche Mitarbeiterin des Generalsekretärs
Frau L. Mascard (geb. Pickett), Stenotypistin
Frau E. More, Angestellte in der Finanzabteilung
Fr. M. Norlén, Stenotypistin
S. R. Robinson, Übersetzer/Dolmetscher

Fr. I. Stoll, Stenotypistin

Fr. M. Stephenson, Angestellte in der Finanzabteilung

E. Thomas, Angestellter in der Wirtschafts- und Informationsabteilung

Fr. H. Whiteley, Angestellte in der Presseabteilung

Frau S. Woodward (geb. Everitt), Büroangestellte

W. Wünsche, Übersetzer/Dolmetscher

ITF-Vertretung

Während der Berichtszeit erhielt die ITF eine große Anzahl von Einladungen zu Tagungen und Kongressen angeschlossener Verbände und anderer gewerkschaftlicher Organisationen. Obwohl es uns in einigen Fällen nur möglich war, ein Grußtelegramm zu entsenden, war die ITF auf folgenden Tagungen vertreten:

1968

29. März—5. April 23. Konferenz der Internationalen Föderation der Piloten-Vereinigungen (IFALPA), Oslo — durch H. Imhof
- 22.—26. April Jahreskongreß des Südafrikanischen Gewerkschaftsbundes, Kapstadt — durch H. Lewis
29. April—2. Mai Kongreß der Türkischen Eisenbahner-Föderation, Istanbul — durch H. Imhof
- 15.—17. Mai Kongreß des Dänischen Eisenbahnerverbandes, Kopenhagen — durch M. S. Hoda
- 4.—7. Mai Kongreß der Sektion Eisenbahn der Belgischen Gewerkschaft des Personals der öffentlichen Dienste, Brüssel — durch H. Imhof
- 20.—22. Mai Kongreß der Belgischen Gewerkschaft des Personals der öffentlichen Dienste, Brüssel — durch R. Dekeyzer
- 20.—24. Mai Konferenz des Britischen Verbandes der Transportangestellten (TSSA), Scarborough — durch C. H. Blyth
30. Mai—1. Juni Kongreß des Französischen Hafenarbeiterverbandes, Rouen — durch R. Santley
30. Juni—6. Juli Kongreß der deutschen Gewerkschaft ÖTV, München — durch H. Imhof
- 22.—24. Juli Kongreß des Finnischen Seeleuterverbandes, Helsinki — durch C. H. Blyth
- 1.—15. September Kongreß des Dänischen Transportarbeiterverbandes, Kopenhagen — durch H. Pettersson
- 19.—22. September Gewerkschaftstag der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien — durch C. H. Blyth
- 7.—11. Oktober Kongreß der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), Bremen — durch C. H. Blyth
- 18.—23. November Kongreß des Norwegischen Eisenbahnerverbandes, Oslo — durch C. Iddon

1969

- 14.—15. Januar Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate, Genf — durch C. H. Blyth und H. Lewis
- 20.—27. März 24. IFALPA-Konferenz, Amsterdam — durch M. S. Hoda

- 27.—29. März Erste Europäische Regionalkonferenz der IOeD, Wien — durch H. Lewis
- 4.—10. Juni 23. Kongreß des Schwedischen Eisenbahnerverbandes, Stockholm — durch C. Iddon
- 6.— 8. Juni 18. Ordentlicher Kongreß der schweizerischen Gewerkschaft VHTL, Luzern — durch C. H. Blyth
- 12.—15. Juni 53. Internationale Arbeitskonferenz, Genf — durch C. H. Blyth
- 2.— 8. Juli 9. Weltkongreß des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), Brüssel — durch C. H. Blyth und H. Lewis
- 25.—27. Juli Seminar des Finnischen Seeleuteverbandes, Kotka — durch K. A. Golding
- 10.—16. August 24. Kongreß des Schwedischen Transportarbeiterverbandes, Stockholm — durch H. Lewis und A. Selander
- 24.—29. August 8. Kongreß des Schwedischen Seeleuteverbandes, Göteborg — durch C. H. Blyth
- 22.—25. September 31. Kongreß des Norwegischen Transportarbeiterverbandes, Oslo — durch K. A. Golding
- 2.— 8. Oktober Generalversammlung des amerikanischen Gewerkschaftsbundes AFL-CIO, Atlantic City, USA — durch C. H. Blyth
- 4.— 6. November 53. Kongreß des Finnischen Verbandes des Lokpersonals, Helsinki — durch E. Svensson
- 29.—30. November 50. Jubiläumskongreß des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes (SEV), Bern — durch C. H. Blyth
- 2.— 5. Dezember Kongreß der Französischen Eisenbahnerföderation (FO), Paris — durch C. H. Blyth

1970

- 11.—18. März Jahreskonferenz der IFALPA, London — durch K. A. Golding
- 13.—17. April Generalkongreß des Türkischen Eisenbahnerverbandes, Ankara — durch H. Düby
- 25.—27. April Kongreß des Finnischen Transportarbeiterverbandes, Helsinki — durch C. Iddon
- 5.— 6. Mai Konferenz der Internationalen Föderation der Flugleiter-Vereinigungen (IFALDA), Kopenhagen — durch M. S. Hoda
- 12.—14. Mai Kongreß der Dänischen Gewerkschaft des Lokpersonals, Kopenhagen — durch H. Lewis
- 14.—15. Mai Gründungskongreß der Schwedischen Gewerkschaft der Staatsbediensteten, Stockholm — durch H. Lewis
- 21.—23. Mai 7. Ordentlicher Gewerkschaftstag der österreichischen Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr (HTV), Wien — durch C. H. Blyth
- 30.—31. Mai 48. Kongreß der Luxemburgischen Transportarbeiter-Föderation, Luxemburg — durch C. H. Blyth
- 9.—12. Juni Kongreß des Irischen Transportarbeiterverbandes, Kilkee — durch H. Lewis
- 21.—27. August Seminar der Nordischen Eisenbahnergewerkschaft, Tyrvántö (Finnland) — durch C. Iddon
- 11.—19. September Kongreß der Kanadischen Eisenbahner- und Transportarbeitergewerkschaft (CBRTGWU), Quebec — durch C. H. Blyth

- 24.—26. September Kongreß der Internationalen Vereinigung der Mechaniker (IAM), Miami — durch C. H. Blyth
- 22.—23. Oktober 5. Kongreß des Niederländischen Transportarbeiterverbandes (NBV), Utrecht — durch H. Lewis
- 26.—30. Oktober Kongreß der Internationale Öffentliche Dienste (IOeD), Rom — durch H. Düby
- 18.—19. November Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate, Genf — durch C. H. Blyth und H. Lewis

Mitgliedschaft

Am Ende des Jahres 1970 hatte die ITF 322 Mitgliedsverbände mit einer Gesamtmitgliedschaft von 4,416.877 Mitgliedern in 81 Ländern.

Neubeitritte 1968

<u>Land</u>	<u>Organisation</u>
Argentinien	Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales
Australien	Australian Licensed Aircraft Engineers' Association
Bolivien	Federación Nacional de Maquinistas, Foguistas y Encendedores de Bolivia
Chile	Federación Nacional de Empleados Ferroviarios de Departamentos de Chile
Costa Rica	Unión Nacional de Marineros de Costa Rica Confederación Costarricense de Trabajadores Democraticos
Curaçao	Algemene Haven Unie
Ecuador	Unión de Marineros Mercantes del Ecuador
Großbritannien	Asociación de Trabajadores en Embarques de Frutas
Ghana	Association of Scientific, Technical and Managerial Staffs General Transport and Petroleum Workers Union of TUC Maritime and Dockworkers' Union of TUC Private Road Transport Union of TUC
Guatemala	Sindicato General de Trabajadores de los Empresas Compesgua y Pesca, S.A. Sindicato de Trabajadores de la Empresa Portuana Nacional Champerico Sindicato Unión de Trabajadores en Servicios Aereos
Jamaika	Jamaica Maritime Union
Libanon	Syndicat des Employés des Compagnies de Voyages, du Tourisme et Maritimes du Liban Syndicat des Employés des Dédouaneurs de Beyrouth Syndicate of Middle East Airlines' Airliban Employees and Labourers
Malaysia	Malaysia-Singapore Airlines Employees' Union Georgetown City Council Transport Employees' Union Port Swettenham Authority Staff Union
Mexiko	Sindicato de Empleados de Radio Aeronautica Mexicana Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México
Nicaragua	Sindicato de Trabajadores y Empleados de Lineas Aereas y Similares (STELAS)
Nigeria	Amalgamated Dockers, Transport & General Workers' Union Benin Taxi Drivers & Owners' Union Nigerian Union of Seamen Association of Locomotive Drivers, Firemen, Yard Staff & Allied Workers

<u>Land</u>	<u>Organisation</u>
Peru	Federación de Trabajadores Maritimos y Portuarios de la Zona Norte del Peru
Taiwan	Chinese Federation of Railway Workers

Neubeitritte 1969

Bolivien	Confederación Sindical de Trabajadores, Ferroviarios, Aeronavegación Luz-Fuerzay Teléfonos de Bolivia
Chile	Asociación de Trabajadores de Lan Chile Asociación de Empleados Ferroviarios — Red Norte
Fidschi	Transport Workers' Union
Mexiko	Asociación Sindical Oficiales de Maquinas de la Marina Mercante Nacional de México
Nicaragua	Sindicato de Trabajadores de Agencias Maritimas, Oficios Varios
Peru	Asociación de Oficiales de la Marina Mercante Nacional al Servicio de la Cia Peruana de Vapores
Singapur	Singapore Port Workers' Union
El Salvador	Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador Sindicato de la Industria Portuaria de El Salvador
Uruguay	Unión de Capitanes y Oficiales del Transporte Maritimo Sindicato de Obreros y Empleados de CODESA Unión de Motoristas, Obreros, Tecnicos y Administrativos de la Administración Nacional de Puertos

Neubeitritte 1970

(* im November 1970 aufgenommen — Mitgliedschaft ab 1. Januar 1971)

Argentinien	Unión Personal Aeronavegación de Entes Privados Centro de Jefes y Oficiales Navales de Radiocomunicaciones de Argentina
Bolivien	* Asociación de Tecnicos Aeronauticos Cochabamba * Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aerea * Sindicato de Aeronavegación LAB Santa Cruz — Oriente
Costa Rica	* Sindicato de Trabajadores de la Northern Railway Company
Ecuador	* Sindicato General de Trabajadores de Ecuatoriana de Aviación
Honduras	* Sindicato de Trabajadores de la Empresa Nacional Portuaria
Japan	Japan Airline Workers' Union Japan Airline Cabin Attendants' Union
Kenya	* Railway African Union
Mexiko	* Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la República Mexicana * La Union de Maquinistas Ayudantes y Mecanicos de Combustion Interna del Golfo de México y Terrestres del Estado de Veracruz
Nicaragua	Sindicato de Estibadores Empleados y Oficinistas del Muelle de Corinto * Sindicato de Trabajadores Unidos de San Juan del Sur
Nigeria	* Deck Staff Union / Inland Waterways Department
Panama	* Sindicato Industrial de Empleados de Lineas Aereas y Similares

Paraguay
Peru

Asociación de Profesionales Taximetrístas del Paraguay
Sindicato de Estibadores del Cabataje Mayor del Callao
Sindicato de Trabajadores de la Compañía Braniff International
* Sociedad Empleados Tarjadores Marítimos de Callao
* Sindicato de la Industria Pesquera
* Fédération Générale des Transports de Tunisie
Asociación de Guardianes de Agencias Marítimas del Puerto de Montevideo

El Salvador
Tunesien
Uruguay

Liste der angeschlossenen Organisationen

Land	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Argentinien										
	"La Fraternidad" Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras	22.000								+
	Sindicato de Obreros Marítimos Unidos	10.000								+
	Círculo de Electricistas Navales	555							+	+
	Sindicato Único Portuarios Argentinas "SUPA"	14.550*							+	+
	Sindicato Encargados Apuntadores Marítimos	695							+	+
	Asociación Argentina de Aeronavegantes	650								+
	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercantes	1.025							+	+
	Centro de Comisarios Navales de Argentina	510							+	+
	Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales Profesional y Mutual	1.500								+
	Union Personal Aero-Navigación de Entes Privados Upadep	822								+
	Centro de Jefes y Oficiales Navales de Radiocomunicaciones de Argentina	400								+
Australien										
	Flight Stewards' Association	550								+
	Australasian Airline Flight Engineers' Association	260								+
	Federated Clerks' Union of Australia	2.800								+
	Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia	1.000								+
	Motor Transport and Chauffeurs' Association	3.000								+
	Merchant Service Guild of Australia	1.100								+
	Australian Licenced Aircraft Engineers' Association	1.400								+

*¹) Beiträge zum ermäßigten Satz.

**¹) 1 = Eisenbahn, 2 = Straßentransport, 3 = Binnenschiffahrt, 4 = Häfen, 5 = Schiffahrt, 6 = Fischerei, 7 = Zivilluftfahrt, 8 = verwandte Industrien und Dienste.

Land	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:															
			1	2	3	4	5	6	7	8								
Dänemark (Fortsetzung)	Maskinnestrenes Forening	1.700								+								
	Dansk Funktionærforbund	612																
Deutschland	Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)	143.500																
	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)	401.000																
Dominikanische Republik	Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENETRADO)	5.000*																
Ecuador	Comité de Empresa Braniff International Airways'	100																
	Sindicato Ferroviario Ecuatoriano	1.700*																
Estland (Exil)	Unión Marinos Mercante del Ecuador	1.315																
	Asociación de Trabajadores en Embarques de Fruta de la Provincia del Guayas	600																
Färöer	Esti Meremeeste Union	965																
	Føroya Fiskemannafelag	3.135																
Fidschi-Inseln	Transport Workers Union	385																
	Finland																	
Finnland	Finska Järnvägsmannaförbundet	21.500																
	Finska Lokmannaförbundet	5.118																

Land	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:																
			1	2	3	4	5	6	7	8									
Finnland (Fortsetzung)	Finlands Maskinbefälsförbund	1.300																	
	Finlands Sjömans-Union	12.162																	
	Bil- och Transportbranschens Arbetareförbund i Finland	7.500																	
	Finlands Skeppsbefälsförbund	2.268																	
	Lots- och Frymannaförbundet	498																	
	Finlands Radiotelegrafistförbund	200																	
	Finlands Hamnarbetsledareförbund	560																	
	Ilmakujetusalan Ammatiliitto	853																	
	Frankreich	Fédération Nationale des Ports et Docks et Assimilés F. O.	5.000*																
		Fédération des Officiers de la Marine Marchande F. O.	590*																
Fédération Nationale F. O. des Transports		2.250																	
Fédération Syndicaliste F. O. des Cheminots		25.000																	
Fédération des Travaux Publics et des Sports F. O.		6.000																	
Fédération Autonome des Cadres		13.450																	
Syndicat National du Personnel Navigant Commercial		2.200																	
Syndicat National des Officiers Radios de l'Aviation Civile		102																	
Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile		600																	
Syndicat National des Pilots de Ligne		1.250																	
Ghana	Railway & Ports Workers' Union of TUC	8.000																	
	Maritime & Dock Workers' Union of TUC	4.000																	
	Ghana Private Road Transport Union of TUC	39.000																	
	General Transport and Petroleum Workers' Union of TUC	2.000*																	
Grenada	Grenada Seamen and Waterfront Workers' Union	500																	

Land	Organisation	Mitgliederszahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:								
			1	2	3	4	5	6	7	8	
Island	Sailors' and Fishermen's Union	2.656								+	+
Israel	Israel Seamen's Union	4.000									+
	National Union of Government Employees	2.000							+		
	Transport Workers' Division of Histadrut	23.500							+	+	
Italien	Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri	5.000							+		
	Federazione Italiana Lavoratori del Mare	11.647								+	
	Federazione Italiana Lavoratori dei Porti	5.000*							+		
	Federazione Italiana Lavoratori Aviazione Civile	1.000*									+
	Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani	34.000*							+		
	Unione Italiana Marittimi	6.135								+	
	Unione Italiana Pescatori	2.658*									+
	Unione Italiana Lavoratori, Ausiliari Traffico e Portuali	3.500*								+	
	Federazione Nazionale dei Liberi Sindacati Lavoratori della Pesca	6.712*								+	
	Associazione Nazionale Assistenti di Volo										+
	Aviazione Civile	400									+
Jamaika	National Workers' Union	3.627*							+	+	+
	Jamaika Maritime Union	375							+	+	+
Japan	All-Japan Seamen's Union	105.000									+
	National Railway Workers' Union	250.000*							+		
Japan (Fortsetzung)	National Federation of Municipal Transport Workers Unions	40.000*								+	
	Japan Travel Bureau Trade Union	9.000*									+
	Nippon National Railway Motive Power Workers	50.000*							+		
	All Japan Express Workers' Union	30.000*							+		
	Japan Air Lines Workers' Union (ZENNIKKORO)	7.500								+	+
	Japan Air Lines Cabin Attendant's Union (KYAKUJO)	1.620									+
Jordanien	Drivers & Car Workers Union	4.500*								+	
	Drivers & Labourers Mechanical Transport vehicles in Jordan	1.303								+	
	Railway Workers Union	436								+	
Kanada	Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers	30.003							+	+	+
	Canadian Airline Dispatchers' Association	94								+	+
	Canadian Air Line Flight Attendants' Association	2.466									+
	Canadian Merchant Service Guild	3.670								+	
	Seafarers International Union (SIU) of Canada	3.750								+	
Kolumbien	Sindacato Nacional de Trabajadores Avianca	2.800*									+
	Union de Marineros Mercantes de Colombia	1.000								+	
	Asociación Colombiana de Mecánicos de Aviación	545									+
	Asociación Nacional de Empleados de la Flota Mercante Grancolombiana	300									+
Korea	Korean Railway Workers' Union	35.000*								+	
	National Dockers' Union	18.995*									+

Land	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Libanon										
	Syndicat des Employés et Ouvriers de la Compagnie du Port du Beyrouth	850							+	
	Syndicat des Employés des Dédouaneurs de Beyrouth	800								+
	Syndicat des Employés de Voyages, du Tourisme et Maritimes du Liban	800								+
	Syndicate of Middle East Air Lines (MEA) / Air Liban Airline Employees & Labourers	1.846								+
Luxemburg										
	Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport, Luxembourgeois	5.812							++	++
Madagaskar										
	Fédération des Cheminots	600							+	
	Syndicat des Travailleurs Malgaches de L'Aéronautique (STMA)	150								+
Malawi										
	Railways Asian Union	51							+	
	Railway Workers' Union	2.908*							+	
	Transport & General Workers' Union	150							+	
Malaysien										
	Transport Workers' Union	4.000*							+	
	Harbor Trade Union	2.580								+
	Railwaymen's Union of Malaya	12.000							+	
	Airline Employees Union	320								+
	The Sabah Land Transport Workers' Union	600							+	+
	Port Swettenham Authority Staff Union	600							++	+
	Georgetown City Council Transport Employees' Union	262							+	
	Malaysia — Singapore Airlines Employees' Union	101								+

Land	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Malta										
	General Workers' Union Port and Industries Section	1.500							++++	+
Mauritius										
	Transport and General Workers' Union	1.890							+	
Mexiko										
	Sindicato Nacional de Alitadores Empleados en Agencias Aduanales	3.000*								+
	Marinos Cargadura y Similares de la R.M.									+
	Unión Nacional de Marineros, Fogneros, Mayordomos, Cocineros, Camareros y Similares del Golfo de Mexico	250								+
	Asociación Sindical de Pilotes Aviadores	617								+
	Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la Republica Mexicana	90.000*							+	
	Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares	2.300								+
	Sindicato de Empleados de Radio Aeronautica Mexicana (SERAM)	320								+
	A Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de Mexico	500								+
	Sindicato Nacional de Tecnicos y Trabajadores de Aeronavales de Mexico	3.600								+
	Asociación Sindical Oficiales de Maquinas de la Marina Mercante Nacional	370							+	+
	Orden de Capitanes y Pilotes Navales de la Republica Mexicana	216							+	+
Niederlande										
	Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel	44.001							+++	+
	Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart	10.204							+++	+
	Algemene Bond "Mercurius"	1.689							+	
	Vereniging van KLM Boordwerktuigkundigen	305								+
	Vereniging van KLM Cabinepersoneel	1.142								+
Neuseeland										
	Federated Seaman's Union of New Zealand	2.115								+
	New Zealand Waterside Workers' Federation Industrial Association of Workers	5.000								+

Land	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Nicaragua										
	Sindicato de Trabajadores y Empleados de Lineas Aereas y Similares (STELAS)	50								+
	Sindicato de Trabajadores de Agencias Maritimas, Oficinas Varios	200								+
	Sindicato de Estivadores Empleados y Oficinistas del Muelle de Corinto	600								+
Nigeria										
	Railway Technical Staff Association of Nigeria	1.713*							+	
	Nigeria Transport Staff Union	1.250*							+	
	Nigerian Railway Permanent Way Workers' Union	6.500*							+	
	Railway and Port Transport Staff Union	3.004*							+	
	Nigerian Port Authority Workers' Union	5.654*							+	
	Nigerian Motor Drivers' Union and Allied Transport Workers	2.550*							+	
	Amalgamated Union of Lagos Municipal Bus Workers	1.200*							+	
	Marine Floating Staff Union	586*							+	
	Delta Pilots' Union	65							+	
	Federal Taxi Drivers' Union	500							+	
	Amalgamated Dockworkers Transport & General Workers' Union	2.000							+	
	Nigerian Union of Seamen	2.000							+	
	Benin Taxi Drivers' and Owners' Union	500							+	
	Association of Locomotive Drivers, Firemen, Yard Staff and Allied Workers	1.850							+	
Norwegen										
	Norsk Jernbaneforbund	16.733							+	
	Norsk Lokomotivmandsforbund	1.860							+	
	Norsk Sjømannsforbund	29.800							+	
	Det Norske Maskinistforbund	3.600							+	

Land	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Norwegen (Fortsetzung)										
	Norsk Styrmandsforening	4.400							+	
	Norsk Transportarbeiderforbund	17.881							+	
	Norsk jern- og Metallarbeiderforbund	800							+	
Österreich										
	Gewerkschaft der Eisenbahner	99.870							+	
	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr (HTV)	27.052							+	
Pakistan										
	Flight Engineers' and Navigators' Association	70							+	
	National Seamens Union	915*							+	
	Society of Aircraft Engineers of Pakistan	200							+	
	Organization of Karachi Port Trust Workers	3.510							+	
	West Pakistan Aviation Employees Federation	523							+	
Panama										
	Sindicato de Chóferes de Taxi de Panamá	71							+	
	Sindicato de Conductores de Taxis Pequeños	50							+	
Paraguay										
	Liga de Obreros Marítimos de Paraguay	3.000*							+	
	Asociación de Profesionales Taximetristas del Paraguay	300							+	
Peru										
	Sindicato de Trabajadores de la Cia de Aviacion "Faucett"	300							+	
	Federación de Chóferes y Anexos del Perú	30.000*							+	
	Federación Nacional de Trabajadores Ferroviarios del Perú	7.000*							+	
	Sindicato Unico de Trabajadores Marítimos y Portuarios Puerto Chimbote	310							+	

Land	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:														
			1	2	3	4	5	6	7	8							
Peru (Fortsetzung)	Sindicato Unico de Empleados y Obreros de la Cia de Aviacion Brannif Airways	200								+							
	Unión de Oficiales de la Marina Mercante del Perú	300								+							
	Federación de Trabajadores Marítimos y Portuarios de la Zone Norte del Perú	1.525							++	+							
	Sindicato de Estibadores del Cabotaje Mayor del Callao	1.000							+								
	Asociación de Oficiales del la Marina Mercante Nacional (CPV)	200								+							
Sindicato de Trabajadores de la Cia "Braniff International"	80									+							
Philippinen		10.000							++	++	++	++	++	++	++	++	++
	Philippine Transport and General Workers' Organization																
Polen (Exilverband)		108															
	Association of Polish Merchant Navy Officers in London, Seamen Inc.																
Rhodesien		4.500															
	Rhodesian Railway Workers' Union	11.050*															
	Railway Associated Workers' Union	707															
	Rhodesian Transport Workers' Union	320															
El Salvador		795															
	Sindicato de la Industria Portuaria de El Salvador (SIPES)	600															
St. Lucia		529*															
	St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union																

Land	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:														
			1	2	3	4	5	6	7	8							
Schweden		41.108															
	Statsanställdas Förbund	16.361															
	Svenska Sjöfolksförbundet	3.070															
	Svenska Maskinförbundet	40.836															
	Svenska Transportarbetareförbundet	10.750															
	Handelsfjärstämmanförbundet	4.643															
Schweiz		40.827															
	Schweizerischer Eisenbahnverband (SEV)	8.132															
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz (VHTL)	1.405															
Senegal		6.000*															
	Fédération Sénégalaise des Travailleurs du Transport (FSTT)																
Singapur		1.900															
	Singapore Air Transport Workers Union	3.129															
	Singapore Traction Co. Employees Union	5.135															
	Singapore Port Workers Union																
Sierra Leone		1.001*															
	Sierra Leone Articled Seamen's Union	950															
Somalia		1.500															
	Sindacato Lavoratori Portuali																

Land	Organisation	Mitgliederszahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:										
			1	2	3	4	5	6	7	8			
Spanien (Untergrund)	UGT Ferroviarios y Transportes	6.926*	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Süd-Afrika	South Africa Council of Transport Workers Trawler and Line Fishermen's Union	2.500 500	+										
Taiwan	National Chinese Seamen's Union Chinese Federation of Railway Workers Unions	16.396* 5.500											
Trinidad	Seamen and Waterfront Workers' Trade Union Communication and Transport Trade Union	5.484 913											
Tunesien	Fédération Générale des Cheminots de Tunisie Fédération Tunisienne des Ports et Docks	3.623 1.200*	+										
Türkei	Turkish Railway Workers Trade Union Federation (DYF-IS) Turkish Civil Aviation Trade Union (HAVA-IS) National Port and Land Stevedores Union of Turkey Turkish Road Transport Workers' Federation Turkish Seafarers' Federation (TURK DENIZ ULAS-IS)	31.207 1.447 7.000 9.000 15.000	+										
Uruguay	Unión de Marineros Sindicato Autónomo Estibadores de Ultramar del Uruguay Asociación de Apuntadores del Puerto de Montevideo	700 700 147											

Land	Organisation	Mitgliederszahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:										
			1	2	3	4	5	6	7	8			
Uruguay (Fortsetzung)	Sociedad de Obreros Toneleros del Puerto de Montevideo Sociedad de Capataces de Estiba Sección Carga Blanca Sindicato Autónomo de Obreros del Omnibus Organización de Empleados y Obreros de Omnibus Interdepartamentales Unión de Capitanes y Oficiales del Transporte Marítimo Sindicato de Obreros y Empleados de C.O.D.E.S.A. Unión de Motoristas, Obreros, Técnicos y Administrativos de la Administración Nacional de Puertos (Uruguay) Sindicato Autónomo del Omnibus de Salto Asociación de Guardianes de Agencias Marítimas del Puerto de Montevideo	70 50 400* 600* 175 65 250 52 100											
Venezuela	Federación de Trabajadores de Transporte de Venezuela Federación de Trabajadores Portuarios de Venezuela	56.000* 7.000	+										
Vereinigte Arabische Republik	Officers and Seamen Mercantile Navy Staff	5.575*											
Vereinigte Staaten von Amerika	Seafarers' International Union of North America The Radio Officers' Union International Association of Machinists & Aerospace Workers Transport Workers' Union of America National Maritime Union of America International Organization of Masters, Mates and Pilots Amalgamated Transit Union	62.500 800 100.000 75.000 50.000 10.500 121.435											

Land	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1970	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Vereinigte Staaten von Amerika (Fortsetzung)										
	Flight Engineers' International Association	1.800								+
	American Radio Association	1.000								+
	National Marine Engineers' Beneficial Association	9.000								+
	Airline Dispatchers' Association	926								+
	International Longshoremen's Association	50.000								+
	Congress of Railway Unions	451.000							+	
Vietnam										
	Vietnamese Transport Workers' Federation	11.025							+	+
Zypern										
	Famagusta General Turkish Dock Workers' Trade Union	347*								+
	Limasol & District Military, Government, Agricultural and General Turkish Workers' Union	250*								+
	Federation of Transport and Agricultural Workers	370								+
	Cyprus Airways Employees' Trade Union	200								+

Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen

1. Während der drei Jahre seit dem Wiesbadener Kongreß war es notwendig, mehrere Mitgliedsverbände aus der ITF auszuschließen, weil sie nicht bereit waren, ihre finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Föderation zu erfüllen. Die betreffenden Verbände wurden in allen Fällen von der Höhe ihrer ausstehenden Beiträge verständigt. Gleichzeitig wurde ihnen mitgeteilt, daß ihre Mitgliedschaft zur ITF im Falle der Nichterfüllung ihrer Verpflichtungen entweder suspendiert oder als erloschen erklärt werden würde. Allen Verbänden, die sich in ernststen finanziellen Schwierigkeiten befanden, oder die aufgrund der in ihren Ländern geltenden Devisenvorschriften nicht in der Lage waren, ihre Beiträge an die ITF zu überweisen, wurde in diesem Zusammenhang großes Verständnis entgegengebracht. In keinem Fall wurden Verbände aus der ITF ausgeschlossen, die mit der Zahlung ihrer Beiträge weniger als zwei Jahre im Rückstand waren.

Griechenland

2. Auf seiner Sitzung im November 1968 beschloß der ITF-Vorstand, sämtliche griechischen Mitgliedsverbände der ITF zu suspendieren, weil er der Ansicht war, daß sich diese Verbände unter dem Militärregime, das im April 1967 die Macht ergriff, nicht so frei und demokratisch betätigen konnten, wie dies von den ITF-Satzungen als eine der Bedingungen der Zugehörigkeit zur ITF verlangt wird. Bei seiner Beschlussfassung war sich der Vorstand bewußt, daß das griechische Militärregime viele Gewerkschaftsfunktionäre mit einer langjährigen Dienstzeit ihres Amtes enthoben und sie mit Personen ersetzt hat, die anscheinend bereit waren, mit den Militärs zusammenzuarbeiten und sich im Rahmen der von der Regierung auferlegten Einschränkungen gewerkschaftlich zu betätigen.

Vor allem die Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals waren starkem Druck seitens der Regierung ausgesetzt, und zahlreiche Arbeitnehmer, die gewerkschaftliche Arbeit verrichteten und außerdem auch beruflich aktiv waren (von Flugkapitänen bis hinunter zu Stewardessen) wurden nicht nur an der Verrichtung ihrer gewerkschaftlichen Arbeit verhindert, sondern auch von ihrer Position entlassen. Einige von ihnen wurden später wieder angestellt, aber das Verbot gegen gewerkschaftliche Betätigung wurde nicht aufgehoben.

Am 21. April, dem zweiten Jahrestag seiner Machtergreifung, gab das Militärregime die Wiederinkraftsetzung von drei Artikeln der griechischen Verfassung bekannt. Es handelte sich dabei um die Artikel 13 (Unverletzbarkeit des Wohnungsrechtes), Artikel 18 (Recht auf die Veranstaltung friedlicher Versammlungen) und Artikel 19 (Vereinigungsrecht). Diese Maßnahmen der Militärregierung waren jedoch leider nur ein taktisches Manöver, dessen Zweck darin bestand, die internationale öffentliche Meinung zu beruhigen. Der Artikel 13 z. B. sieht lediglich vor, daß keine Wohnungsdurchsuchung erfolgen kann, außer in Fällen, in denen das Gesetz diese vorsieht und auch dann nur in der vom Gesetz vorgesehenen Weise. Artikel 18 räumt das Recht ein, friedliche Versammlungen abzuhalten, die in Übereinstimmung mit dem Gesetz sind. Wie bedeutungslos

diese Rechte sind, wird erkenntlich, wenn man bedenkt, daß „das Gesetz“ aus den von der Regierung willkürlich erlassenen Verordnungen besteht. Artikel 19 verbietet die Bildung von Organisationen, deren Ziele und Tätigkeit gegen die Staatsgrundgesetze, die Gesellschaftsordnung oder die Sicherheit des Staates gerichtet sind. Ferner kann die Vereinigungsfreiheit von Regierungsangestellten und der Arbeitnehmer öffentlicher Unternehmen oder Einrichtungen zusätzlich beschränkt werden. Alle Streikmaßnahmen, die politische Ziele verfolgen oder in keinem Zusammenhang zu den materiellen oder moralischen Interessen der Arbeiter stehen, sind verboten. Das Personal der öffentlichen Dienste darf überhaupt nicht streiken.

Jegliche Beteiligung an einem Streik wird in diesem Fall als Kündigung des Beschäftigungsverhältnisses seitens des Arbeitnehmers betrachtet — in anderen Worten: die betreffenden Arbeiter sind automatisch entlassen.

Die von uns seitdem erlangten Informationen über die gewerkschaftliche Lage in Griechenland zeigen, daß der Beschluß des Vorstandes richtig war. Da der Vorstand diese Verbände nur suspendiert hat, anstatt sie auszustoßen, besteht die Möglichkeit, diese Suspendierung aufzuheben, falls es sich zeigen sollte, daß die griechische Gewerkschaftsbewegung auch tatsächlich in der Lage ist, sich ohne irgendwelchen Druck oder irgendwelche Einmischungen seitens außenstehender Organe — ganz gleich ob die Regierung oder andere Instanzen — zu betätigen.

Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen

3. Entführung einer Boeing 707 der israelischen Luftfahrtsgesellschaft El Al

Am 23. Juli 1968 wurde eine Boeing 707 der israelischen Luftfahrtsgesellschaft El Al kurz nach ihrem Abflug von Rom von Angehörigen einer arabischen Terror-Organisation entführt und gezwungen, in Algerien zu landen, wo die Besatzung des Flugzeuges und ein Teil der Fluggäste mehrere Wochen lang festgehalten wurden. Dieser Vorfall war Gegenstand einer auf dem Wiesbadener Kongreß der ITF angenommenen EntschlieÙung, in der diese Art von Piraterie in der Luftfahrt verurteilt wurde, weil sie eine grobe Verletzung der internationalen Gesetze und Übereinkommen über die Zivilluftfahrt sowie eine unduldbare Gefährdung der Sicherheit von Flugzeugbesatzungen und Fluggästen darstellt.

Nachdem die ITF und die Internationale Föderation der Luftlinienpiloten (IFALPA) vergeblich versucht hatten, auf diplomatischem Wege die Freilassung der Besatzungsmitglieder zu bewirken, wurde am 13. August im Einvernehmen mit der IFALPA beschlossen, die der ITF angeschlossenen französischen, italienischen und schweizerischen Verbände des Luftfahrtpersonals zu ersuchen, die Wartung und Bedienung von Flugzeugen der staatlichen Luftfahrtsgesellschaft Air Algérie zu verweigern. Am 15. August 1968 besuchte eine aus Vertretern französischer ITF-Verbände bestehende Delegation Algerien und hatte eine lange Unterredung mit dem algerischen Außenminister M. Bouteflika. Am 17. August wurde uns mitgeteilt, daß die algerische Regierung versprochen hatte, die Besatzung und die noch in Haft befindlichen Passagiere des Flugzeuges zwischen dem 26. und 31. August freizulassen. Dieses Versprechen wurde eingehalten.

Die Mitarbeit der angeschlossenen Verbände, vor allem der französischen Gewerkschaften des Flugpersonals, verdient in diesem Zusammenhang besondere Erwähnung. Auch möchten wir der Besatzung des Flugzeuges unsere Bewunderung für ihre solidarische Haltung während der sicher sehr nervenzerreibenden Zeit ihrer Festhaltung zollen.

4. Streik der dänischen Deck- und Funkoffiziere

Am 7. Mai 1968 traten die Mitglieder der Dänischen Gewerkschaften der Deck- und Funkoffiziere in den Streik, weil sich der Dänische Reederverein geweigert hatte, mit ihnen und der Gewerkschaft der Schiffskapitäne über eine bereits im Februar 1967 eingereichte Forderung zu verhandeln und den Kapitänsverband als Vertreter seiner Mitglieder anzuerkennen.

Auf seiner Sitzung vom 8. bis 10. Mai 1968 befaßte sich der ITF-Vorstand mit dieser Frage und alle Mitgliedsverbände der ITF, insbesondere aber die Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter, wurden ersucht, den dänischen Streik zu unterstützen. (Siehe EntschlieÙung auf Seite 118.) Ferner berief die ITF eine Sondersitzung der nordwesteuropäischen Seeleute- und Hafentarbeiterverbände ein, die am 17. Mai 1968 in Bremen stattfand und auf der der Generalsekretär beauftragt wurde: a) die dänische Regierung und das dänische Parlament telegraphisch zu ersuchen, ihren Einfluß geltend zu machen, um

eine für die streikenden Gewerkschaften annehmbare Lösung herbeizuführen; b) alle angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften über den jüngsten Stand der Dinge zu orientieren; und c) unverzüglich eine weitere Konferenz einzuberufen, falls künftige Entwicklungen dies erforderlich machen. Dank der Mitarbeit der amerikanischen Verbände wurden dänische Schiffe in amerikanischen Häfen bestreikt, bevor das dänische Parlament am 24. Mai durch eine gesetzliche Verordnung die Wiederaufnahme der Verhandlungen unter der Aufsicht einer aus drei unabhängigen Personen bestehenden Kommission erzwang. Diese Kommission empfahl eine Erhöhung der Heuern um 5% rückwirkend ab 1. April 1967 und um weitere 2% ab 1. April 1968 sowie eine Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit von 43 $\frac{1}{2}$ auf 42 $\frac{1}{2}$ Stunden ab 1. Juni 1968. Verschiedene weitere Entscheidungen der Kommission wirkten sich vorwiegend zugunsten der Reeder aus. Auf dem XXIX. Kongreß der ITF (Wiesbaden, Juli/August 1968) wurde eine EntschlieÙung in Unterstützung der genannten dänischen Mitgliedsverbände angenommen (siehe Protokoll, Seite 90), da eine Reederei gedroht hatte, die Gewerkschaften gerichtlich zur Zahlung von Schadenersatz für die ihr aufgrund des Streiks entstandenen Verluste zu zwingen.

5. Arbeitskonflikt in der chilenischen Luftfahrt

Am 14. September 1968 endete ein über vier Monate langer Streik des Personals der staatlichen chilenischen Luftfahrtsgesellschaft LAN-CHILE. Auf dem XXIX. Kongreß der ITF (Wiesbaden, Juli/August 1968) wurde eine EntschlieÙung über diesen Arbeitskonflikt angenommen (siehe Protokoll, Seite 90). Der später vom ITF-Sekretariat ausgesandte Appell um Unterstützung des streikenden Personals brachte £ 865 ein. Das Geld wurde zur Linderung der Not der Streikteilnehmer und ihrer Familien verwendet. Im Zusammenhang mit diesem Streik verdient die praktische Solidarität der nordamerikanischen Mitgliedsverbände besonders erwähnt zu werden. Für die Koordinierung der Solidarität der nordamerikanischen Verbände mit den Streikenden war Kollege Frank Heisler von der International Association of Machinists (IAM) verantwortlich.

6. ITF-Maßnahmen infolge der Besetzung der Tschechoslowakei durch Streitkräfte der Ostblockländer

Nachdem Truppen der Ostblockländer in der Nacht vom 20. zum 21. August 1968 in tschechoslowakisches Hoheitsgebiet eingedrungen waren, trat das ITF-Sekretariat unverzüglich mit den Gewerkschaften jener europäischen Länder in Verbindung, auf die sich diese Invasion unter Umständen hätte auswirken können. Außerdem nahmen wir mit dem IBFG Kontakt, der in einem Protesttelegramm an die Vereinten Nationen die Invasion der Tschechoslowakei aufs schärfste verurteilte. Die ITF unterstützte diesen Schritt. Der Geschäftsführende Ausschuß bewilligte die Durchführung eines Boykottes gegen sowjetische, polnische, bulgarische, ungarische und ostdeutsche Transporte. Der Beginn der diesbezüglichen Aktion war auf den 27. August festgelegt worden, wurde jedoch später verschoben, um die Klärung der Situation in der Tschechoslowakei abzuwarten. Das ITF-Sekretariat wurde beauftragt, die Lage in der Tschechoslowakei aufmerksam weiterzuverfolgen und mit den Mitgliedern des Geschäftsführenden Ausschusses unverzüglich Rücksprache zu halten, falls sich weitere Maßnahmen als erforderlich erweisen sollten. Auf einer IBFG-Konferenz im September 1968 erklärte der Vertreter der ITF, daß sie unter Umständen bereit sein würde, die Unterstützung einer Hilfsaktion zugunsten der Flüchtlinge wohlwollend

zu erwägen. Auf seiner Sitzung am 4. und 5. November 1968 nahm der Vorstand eine EntschlieÙung über die Lage in der Tschechoslowakei an (siehe Seite 119).

7. ITF unterstützt Besetzung eines festgehaltenen iranischen Schiffes

Am 11. November lief das im Besitz eines iranischen Reeders stehende Schiff CYRUS II im südafrikanischen Hafen Durban ein und wurde festgehalten, weil seine Reeder (Naviran Shipping Company — Teheran) wegen Nichtzahlung ihrer Schulden gerichtlich belangt worden waren. Die dem der ITF angeschlossenen Indischen Seeleuteverband angehörende Besatzung des Schiffes, der bereits längere Zeit keine Heuer gezahlt worden war, wurde dadurch in beträchtliche finanzielle Schwierigkeiten versetzt. Darüber hinaus waren die Reeder nicht bereit, für die Kosten der Heimbeförderung der Besatzungsmitglieder aufzukommen, die somit Gefahr liefen, in einem Immigrantenzentrum interniert zu werden.

Nachdem wir von der schwierigen Lage, in der sich die Besatzung der CYRUS II befand, in Kenntnis gesetzt worden waren, stellten wir den Besatzungsmitgliedern finanzielle Hilfe bereit, um ihnen über ihren zwangsläufigen Aufenthalt in Durban hinwegzuhelfen. Ferner traten wir mit dem Trade Union Council of South Africa in Verbindung, der in unserem Auftrage Vorkehrungen traf, um den Anspruch der Besatzungsmitglieder auf Zahlung der ausstehenden Heuern und Heimbeförderungskosten pfandrechtlich zu sichern. Während der Weihnachtsfeiertage unterstützte die uns angeschlossene Südafrikanische Transportarbeiter-Föderation die Besatzungsmitglieder mit Spenden. In London ersuchte das Sekretariat den für die Wohlfahrt der indischen Seeleute zuständigen Regierungsvertreter, sich auf diplomatischem Wege für die Heimbeförderung der gestrandeten Besatzung einzusetzen. Dies geschah, und wir machten den Besatzungsmitgliedern eine weitere Zuwendung für gelegentliche Ausgaben während ihrer Heimreise. Die der ITF angeschlossene National Union of Seafarers of India wurde ersucht, die Besatzung der CYRUS II nach ihrer Ankunft in Bombay zu unterstützen, und der Besatzung selbst wurde gesagt, sie solle von Bombay aus ihre Forderungen gegen die Reeder der CYRUS II geltend machen. Da der Zweite Offizier des Schiffes aus dem Irak kam und der Dritte Offizier aus dem Iran, verständigten wir außerdem die Londoner Botschaften dieser beiden Länder vom obigen Sachverhalt. Die Gerichtsverhandlungen über die Forderungen der Besatzungsmitglieder des Schiffes wurden durch den Tod des Kapitäns des Schiffes bei einem Autounfall beträchtlich erschwert. Nachdem wir sichergestellt hatten, daß die Interessen der Besatzungsmitglieder voll gewahrt werden würden, überließen wir die Weiterverfolgung dieses Falles dem der ITF angeschlossenen Indischen Seeleuteverband und den indischen Behörden.

8. Streik der Gewerkschaft des Personals der CYPRUS AIRWAYS

Am 21. Januar 1969 führte die oben genannte Gewerkschaft einen 24stündigen Warnstreik in Unterstützung ihrer Forderung auf Abschluß eines Allgemein-Kollektivvertrages und Erhöhung der Löhne um 20% als Entschädigung für den scharfen Anstieg der Lebenshaltungskosten durch. Die Verhandlungen mit CYPRUS AIRWAYS über diese Forderung wurden abgebrochen, da sich die Gesellschaft weigerte, die Gewerkschaft als Vertreter gewisser Kategorien des Verwaltungs- und Aufsichtspersonals anzuerkennen. Die ITF verständigte die

Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals der Länder, nach denen die CYPRUS AIRWAYS Flüge durchführt, und teilte dem Generaldirektor der Gesellschaft mit, daß sie die Forderung und Handlungsweise der Gewerkschaft unterstütze. Am 15. März begann ein weiterer (diesmal unbegrenzter) Streik, und die der ITF angeschlossenen Zivilluftfahrtsverbände in Israel, dem Libanon, der Türkei und Großbritannien wurden ersucht, geeignete Solidaritätsmaßnahmen zu ergreifen. Der Generaldirektor der Gesellschaft wurde telegraphisch aufgefordert, unverzüglich realistische Verhandlungen mit der Gewerkschaft aufzunehmen, die uns später mitteilte, daß der Streik am 2. April eingestellt worden war, nachdem eine Einigung über Lohnerhöhungen (in einigen Fällen bis zu 15%) und die Zuständigkeit der Gewerkschaft als Vertreter des CYPRUS AIRWAYS-Personals erzielt wurde. Das israelische Zivilluftfahrtspersonal leistete einen Beitrag in Höhe von £ 100 an den Streikfonds der genannten Gewerkschaft.

9. Streik der färöesischen Fischer

Anfang Februar 1969 teilte uns die der ITF angeschlossene Fischergewerkschaft der Färöer-Inseln mit, daß sich ihre Mitglieder in Unterstützung einer Forderung auf Erhöhung der Mindestlöhne und des Fanganteils im Streik befanden. Da färöesische Fischereifahrzeuge auch in ausländischen Häfen ein- und auslaufen, ersuchte das ITF-Sekretariat die angeschlossenen Verbände der Hafentarbeiter und Fischer, diese Schiffe nicht mit Proviant oder anderweitig zu versorgen. Später teilte uns der färöesische Verband mit, daß er den Empfehlungen einer Schlichtungskommission zur Erhöhung der Mindestlöhne und anderer Leistungen zugestimmt und den Streik eingestellt habe.

10. Aussperrung von Mitgliedern der IAM durch NATIONAL AIRLINES

Im Januar 1969 ersuchte die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals um Unterstützung, da über 1000 bei der amerikanischen Fluggesellschaft NATIONAL AIRLINES beschäftigte Mitglieder der Mechanikergewerkschaft IAM ausgesperrt worden waren. Dieser Arbeitskonflikt begann mit der Suspendierung von drei Bodenmechanikern im John-Kennedy-Flughafen von New York, die sich geweigert hatten, Flugzeuge mit nur zwei Mann an Bord zur Flugzeughalle zu befördern, da sie dies als unsicher betrachteten. Daraufhin wurden sämtliche Mechaniker und Flugzeugabnehmer, die diese drei Mechaniker unterstützten, von der Gesellschaft ausgesperrt. Während des folgenden Sommers versuchte die IAM, die Arbeitgeber gerichtlich zu belangen. Im August 1969 wandte sie sich erneut an uns mit der Bitte um Unterstützung, woraufhin sich die britischen Gewerkschaften weigerten, Flugzeuge der NATIONAL AIRLINES in London abzufertigen. Im Mai 1970 wurde der Arbeitskonflikt schließlich befriedigend beigelegt.

11. Arbeitskonflikt zwischen TWU und PAN AMERICAN AIRLINES

Auf Ersuchen des amerikanischen Transportarbeiterverbandes TWU wurden die Zivilluftfahrtsverbände der ITF am 14. April 1969 per Rundschreiben von einem eventuellen Streik gegen PAN AMERICAN AIRLINES unterrichtet und gebeten, diesen Streik nach bestem Vermögen zu unterstützen. Später teilte uns der Verband mit, daß er mit den Arbeitgebern eine äußerst befriedigende Vereinbarung getroffen habe, die eine Erhöhung der Stundenlöhne um 25,5% sowie höhere Renten vorsehe. Diese Einigung war kurz vor Beginn des angedrohten Streiks erzielt worden. Der TWU dankte der ITF und ihren Mitgliedsverbänden für ihre Unterstützung.

12. Streiks des französischen Kabinenpersonals

Während der vier Monate von Dezember 1969 bis März 1970 führte die der ITF angeschlossene Französische Gewerkschaft des Kabinenpersonals (SNPNC) als Protest gegen den Vorschlag der französischen Regierung, die staatliche Lizenzierung des Kabinenpersonals durch eine Lizenzierung seitens der Fluggesellschaften (UTA, AIR FRANCE und AIR INTER) zu ersetzen, insgesamt sieben Streiks durch. Vor dem ersten dieser Streiks hatte der Generalsekretär der ITF den französischen Verkehrsminister bereits telegraphisch ersucht, seine Haltung in dieser Angelegenheit im Interesse der nationalen und internationalen Sicherheit der Luftfahrt erneut zu überprüfen. Im Dezember 1969 nahm der Ausschuß der ITF-Sektion Zivilluftfahrt eine EntschlieÙung in Unterstützung der SNPNC an, in der die französische Regierung erneut aufgefordert wurde, ihren Beschluß zu revidieren. Am Ende wurde ein Kompromiß geschlossen, kurz bevor das französische Parlament im November 1970 die Lizenzierung seitens der Luftfahrtsgesellschaften als gesetzwidrig erklärte und im öffentlichen Interesse die Wiederaufnahme der staatlichen Lizenzierung des Luftfahrtspersonals anordnete.

13. Arbeitskonflikt der Fischer von Hull

Am 10. März 1970 wurden die nordeuropäischen Mitgliedsverbände davon verständigt, daß sich die dem Britischen Transportarbeiterverband angehörenden Fischer von Hull seit dem 13. Februar 1970 in Unterstützung einer Forderung auf bessere Heuern und eine 100%ige gewerkschaftliche Organisation im Streik befanden. Die angeschlossenen Verbände wurden ersucht zu veranlassen, in ihrem Land allen mit Streikbrechern bemannten Fischereifahrzeugen die Landung ihres Fangs und die Aufnahme von Treibstoff zu verweigern. Der Streik endete nach 9 Wochen mit der Annahme eines erhöhten Lohnangebots für Arbeit zur See. Ferner erklärten sich die Reeder zu weiteren Verhandlungen über die Neuregelung des jährlichen Urlaubs und der Tarife für Arbeit an Land bereit.

14. Arbeitskonflikt mit BRANIFF International Airways

Im März 1970 beauftragte die ITF den Leiter ihres lateinamerikanischen Regionalbüros, Kollege Medardo Gomero, einen Arbeitskonflikt zu untersuchen, dessen Ursache darin bestand, daß die amerikanische Luftfahrtsgesellschaft BRANIFF beschlossen hatte, ihr in verschiedenen lateinamerikanischen Ländern (insbesondere in Argentinien) stationiertes Personal zu reduzieren. Der Arbeitskonflikt verschärfte sich später durch die willkürliche Entlassung von 130 argentinischen Personalmitgliedern der BRANIFF und dauerte Ende 1970 noch immer an. Trotz des energischen Einschreitens der nordamerikanischen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals hat sich die BRANIFF bis jetzt geweigert, mit dem zuständigen argentinischen Verband (UPADEP) konstruktive Verhandlungen aufzunehmen.

15. Arbeitskonflikt in der dänischen Fischerei

Am 21. April 1970 teilte uns die der ITF angeschlossene Dänische Transportarbeitergewerkschaft mit, daß ihre Verhandlungen mit der Esbjergger Vereinigung der Fischerei-Reeder auf dem toten Punkt angelangt waren und sie somit beabsichtige, die in diesen Arbeitskonflikt verwickelten Arbeitnehmer aufzufordern, am 1. Mai 1970 in den Streik zu treten. Das Ansuchen des dänischen Verbandes um Boykottierung aller Schiffe, die in ausländischen Fischereihäfen

einzufliegen versuchen, wurde unverzüglich an die nordeuropäischen Mitgliedsverbände weitergeleitet. Der Streik begann am 20. Mai und endete am 11. Juni. Im Anschluß daran fanden weitere Verhandlungen statt, die zu einer Einigung über die meisten noch umstrittenen Punkte führten. Die einzige noch ausstehende Frage (bezahlter Jahresurlaub) konnte jedoch nicht gelöst werden, so daß es erneut zu einem Konflikt kam. Die Gewerkschaft kündigte auf den 25. August einen neuen Streik an, der jedoch aufgeschoben werden mußte, weil die Arbeitgeber die Legalität des Streiks in Frage gestellt hatten und das Urteil der für derartige Entscheidungen zuständigen schiedsrichterlichen Instanz noch ausstand. Am 20. Oktober gab diese ihr Urteil ab, das in jeder Hinsicht zugunsten der Gewerkschaft ausfiel und somit einen wichtigen Präzedenzfall auf dem Gebiete des Streikrechts in Dänemark darstellt. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes bestand Aussicht auf baldige Wiederaufnahme der Verhandlungen.

16. Arbeitskonflikt des Amerikanischen Transportarbeiterverbandes mit SABENA

Auf Antrag des Amerikanischen Transportarbeiterverbandes (TWU) handelte die ITF als Vermittler in einem Arbeitskonflikt zwischen dem genannten Verband und der belgischen Luftfahrtsgesellschaft SABENA über die beabsichtigte Entlassung des in Montreal stationierten SABENA-Personals und die damit verbundenen Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag. Auf einer am 8. Mai 1970 in Brüssel abgehaltenen Sitzung von Vertretern der SABENA, des Amerikanischen Transportarbeiterverbandes, der belgischen CGSP (Sektion Zivilluftfahrt) und der ITF wurde eine Einigung erzielt.

17. Arbeitskonflikt des kolumbischen Zivilluftfahrtspersonals mit AVIANCA

Die der ITF angeschlossenen kolumbischen Gewerkschaften SINTRAVA und ACMA bemühen sich seit Juni 1970 um den Abschluß neuer Kollektivverträge mit der Luftfahrtsgesellschaft AVIANCA, die einen Gegenvorschlag machte, dessen Durchführung den Arbeitnehmern auch noch die wenigen Rechte entzogen haben würde, die sie sich auf dem Kollektivverhandlungswege errungen haben. Ferner entließ die Gesellschaft mehrere Arbeitnehmer.

Auf der Vollkonferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt in Miami im September 1970 wurde eine Entschließung (siehe Seite 147) angenommen, in der die ITF-Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals aufgefordert werden, die größtmögliche Solidarität mit ihren kolumbischen Kollegen zu bezeugen, falls die AVIANCA sich weiterhin weigert, den berechtigten Forderungen der Arbeitnehmer stattzugeben.

18. Arbeitskonflikt der kolumbischen Seeleute mit der Reederei „Flota Grancolombiana“

Im Juli 1970 unterbreiteten die der ITF angeschlossenen kolumbischen Seeleuteverbände UNIMAR und ANEGRA der Reederei „Flota Grancolombiana“ Forderungen auf Verbesserung ihrer Verträge. Gegen Jahresende hatten die Verhandlungen mit den Arbeitgebern noch immer kein befriedigendes Ergebnis gebracht, so daß die beiden Gewerkschaften erklärten, daß sie am Anfang des Jahres 1971 in den Streik treten würden. Auf Wunsch der beiden Gewerkschaften verständigte die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter in Europa, Nordamerika und Japan und ersuchte sie, im Falle eines Streiks ihre Solidarität mit den kolumbischen Seeleuten zu bekunden.

19. Streik der britischen Hafentarbeiter

Nachdem die Verhandlungen über eine Forderung auf Gewährung eines Grundlohnes in Höhe von £ 20 pro Woche gescheitert waren, begann in Großbritannien am 14. Juli 1970 ein alle Häfen des Landes umfassender Streik. Die überwiegende Mehrzahl der britischen Hafentarbeiter gehört dem der ITF angeschlossenen Britischen Transportarbeiterverband (TGWU) an. Die ITF ersuchte die angeschlossenen Hafentarbeiterverbände, keine von britischen Häfen umgeleiteten Ladungen zu löschen und ihre Solidarität mit dem TGWU durch die Entsendung geeigneter Telegramme zu bekunden. Das Ergebnis dieses Appells war äußerst ermutigend. Die belgischen und niederländischen Mitgliedsverbände erließen sofort ein Löschverbot gegen britische Ladungen, und die schwedischen und norwegischen Hafentarbeiter erklärten, daß sie dies ebenfalls tun würden. (In diesen Ländern trat das Löschverbot am 21. bzw. 26. Juli in Kraft.) In der Bundesrepublik Deutschland verhinderten vertragliche Verpflichtungen die Ergreifung konkreter Maßnahmen in den Häfen, aber die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV forderte die ihr angehörenden Seeleute in einem Sonderrundschreiben auf, keine Löscharbeiten in britischen Häfen vorzunehmen. Die Französische Hafentarbeiter-Föderation (FO) beschloß ebenfalls, britische Ladungen zu boykottieren. Auch andere Mitgliedsverbände aus entlegeneren Ländern, insbesondere Italien und Indien, erklärten, daß ihre Mitglieder keine britischen Ladungen löschen würden. Der Streik endete am 3. August, nachdem die Hafentarbeiter dem Schlichtungsvorschlag einer von der britischen Regierung mit der Untersuchung dieses Arbeitskonfliktes beauftragten Kommission zugestimmt hatten.

20. Streik der BRAC gegen NORTHWEST ORIENT AIRLINES

Rund 3500 Flugscheinverkäufer und Angehörige des Verwaltungspersonals der NORTHWEST ORIENT AIRLINES traten am 8. Juli 1970 in den Streik, um durchzusetzen, daß sie gehaltsmäßig mit vergleichbaren Arbeitnehmern anderer amerikanischer Luftfahrtsgesellschaften gleichgestellt werden. Die Verhandlungen über diese Forderung begannen bereits im Vorjahr und dauerten weit über den 1. November 1969, den Ablaufstermin des bestehenden Kollektivvertrages, hinaus an. Als die Gesellschaft Verwaltungspersonal einsetzte, um einige ihrer internationalen Flüge durchzuführen, insbesondere nach Japan, Korea, Singapur und den Philippinen, forderte die ITF ihre angeschlossenen Verbände in diesen Ländern telegraphisch auf, ihre Solidarität mit dem zuständigen amerikanischen Mitgliedsverband (BRAC) zu bekunden. Auf der Vollkonferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt (Miami, 28. September bis 1. Oktober 1970) wurde eine Entschließung in Unterstützung der BRAC angenommen, deren Streik sich derzeit im vierten Monat befand (siehe Seite 148). Der Arbeitskonflikt endete am 14. Dezember 1970 mit der Annahme eines neuen Vertrages.

21. Streik des Personals der öffentlichen Verkehrsbetriebe von Malta

Die dem Arbeiterverband von Malta (ITF-Mitglied) angehörenden Arbeitnehmer der öffentlichen Verkehrsbetriebe von Malta legten am 16. August 1970 als Protest gegen die Weigerung der Regierung, eine Öffentliche Transportarbeiterkammer zu schaffen, die Arbeit nieder. Der ursprünglich auf drei Tage befristete Streik erfaßte auch weitere organisierte Arbeitnehmer, nachdem man sich darüber klar geworden war, daß die Regierung nicht kampfflos nachgeben

würde. Schließlich erklärte sich die unter Druck gesetzte Regierung mit der Errichtung einer solchen Instanz einverstanden. Der Streik wurde abgeblasen, als sich die Regierung verpflichtete, eine aus Vertretern der Regierung, der Gewerkschaft und der Unternehmer bestehende Kommission zur Prüfung der verkehrspolitischen Lage auf Malta einzusetzen. Auf Wunsch des streikenden Verbandes ersuchte die ITF die zuständigen französischen und italienischen Mitgliedsverbände, keine Schiffe und Flugzeuge mit Bestimmungsort Malta abzufertigen.

22. Internationaler Boykott in Unterstützung der kalifornischen Weinbergarbeiter

Nachdem der europäische Vertreter des Landarbeiter-Organisierungsausschusses (UFWOC) des amerikanischen Gewerkschaftsbundes AFL-CIO beim Sekretariat vorgeschrieben und uns gebeten hatte, den internationalen Gewerkschafts- und Verbraucherboykott gegen kalifornische Tafeltrauben zu unterstützen, ersuchte das Sekretariat im Februar 1969 die in Frage kommenden Mitgliedsverbände in Schweden, Finnland, Norwegen, Belgien und den Niederlanden sich zu weigern, kalifornische Trauben zu verladen. Die Verbände trafen daraufhin entsprechende Vorkehrungen. Ferner wurden alle angeschlossenen Verbände von den Gründen dieses sehr ernstesten Arbeitskonfliktes mit Rundschreiben, Artikeln und anderem Material verständigt und gebeten, den Kampf der kalifornischen Weinbergarbeiter in ihren Veröffentlichungen sowie durch geeignete gewerkschaftliche Maßnahmen und die Organisation von Verbraucherboykotten zu unterstützen.

Der internationale Boykott gegen kalifornische Tafeltrauben endete am 1. September 1970, da es der UFWOC nach ihrem 5 Jahre langen Kampf gelungen war, die kalifornischen Weinbergbesitzer zum Abschluß von Kollektivverträgen zu bewegen. Der Vorsitzende der Gewerkschaft, Kollege Cesar Chavez, hat dem ITF-Sekretariat im Namen seiner Organisation für die internationale Unterstützung des Boykotts gedankt.

Streik der Leichterbesatzungen von Kalkutta

(Siehe Punkt 38)

Streik der Hafentarbeiter von Ceylon

(Siehe Punkt 47)

Streik der Hafentarbeiter von Tema (Ghana)

(Siehe Punkt 31)

Streik der Hafentarbeiter von Karatschi

(Siehe Punkt 39)

Streik der indischen Staatsbediensteten (einschließlich der Eisenbahner)

(Siehe Punkt 38)

Regionale Tätigkeit

Allgemeines

23. Auf seiner Sitzung im Mai 1969 beschloß der Vorstand, eine neue Methode der Finanzierung der ITF-Regionaltätigkeit einzuführen. Bis dahin bestand das budgetierte Einkommen des Sonderkontos für Regionaltätigkeit aus: a) einer Zuwendung eines Teiles der Einnahmen in der Form von Mitgliedsbeiträgen und b) freiwilligen Spenden. Die Höhe der unter a) zu erwartenden Einnahmen ließ sich mehr oder weniger voraussehen, wogegen wir, was b) anbelangt, nur auf das Beste hoffen konnten. Aus diesem Grund beschloß der Vorstand, daß es weitaus vernünftiger wäre, wenn sich künftige Budgets für Regionaltätigkeit nur auf die unter a) zu erwartenden Einnahmen stützen würden, und daß die diesbezüglichen Einnahmen für die Finanzierung der grundlegenden Struktur der ITF-Regionaltätigkeit Verwendung finden sollten: z. B. für die Deckung der Kosten des Einsatzes von Regionalvertretern. Das Sekretariat würde dann, gestützt auf diese Struktur, spezifische Projekte planen und die Mitgliedsverbände und andere Organisationen, wenn immer erforderlich und angebracht, um ihre Mitarbeit bei der Durchführung dieser Projekte bitten. Der Vorstand war der Ansicht, daß dies ein besserer Weg sei, um das Interesse der Mitgliedsverbände an unserer Regionaltätigkeit zu wecken und aufrechtzuerhalten. Die mit dieser neuen Methode bis jetzt gemachten Erfahrungen haben die Erwartungen des Vorstandes bestätigt.

Afrika

24. Im Jahre 1968 erfolgte eine umfassende Überprüfung der ITF-Tätigkeit in Afrika, unter Berücksichtigung der Zukunft des in Lagos befindlichen Regionalbüros, das uns bis zum Rücktritt unseres Vertreters für Afrika, Kollege Emile Laflamme, im Juni 1967 als Ausgangspunkt für unsere Tätigkeit in Afrika gedient hatte. Danach unterstand die Leitung des Büros dessen Bürochef, Kollege Ben Udogwu, aber es diente lediglich der Betreuung unserer nigerischen Mitgliedsverbände. Die Position des Regionalvertreters für Afrika blieb unbesetzt. Nach ausführlicher Rücksprache mit den afrikanischen Mitgliedsverbänden beschloß der Vorstand auf seiner Sitzung im November 1968 eine Reihe von Maßnahmen. Die wichtigsten dieser sind:
- a) Schließung des Lagos-Büros mit Wirkung vom 1. Februar 1969;
 - b) Zahlung einer angemessenen Abfindung an das nicht länger erforderliche Büropersonal;
 - c) zeitweilige Beschäftigung des Kollegen Udogwu im Londoner ITF-Sekretariat mit Wirkung vom 1. Februar 1969, und
 - d) Erstellung eines Berichtes, zuhanden der nächsten Sitzung des Vorstandes, über die mögliche Form und den Umfang der künftigen Tätigkeit der ITF in Afrika, mit besonderem Bezug auf die Frage der Eröffnung eines neuen Regionalbüros.
25. Der Generalsekretär verständigte die afrikanischen Mitgliedsverbände von diesen Beschlüssen und betonte gleichzeitig, daß die ITF keineswegs beabsichtige, ihr Interesse an Afrika aufzugeben. Es sei jedoch eine unumgängliche Tatsache, daß das Lagos-Büro nicht länger seinen ursprünglichen Zweck erfülle, so daß die Kosten der Beibehaltung des Büros nicht mehr gerechtfertigt seien.

26. Das andauernde Interesse der ITF an Afrika wurde durch den vom Geschäftsführenden Ausschuß im Februar 1970 gefaßten Beschluß bestätigt, den Kollegen Udogwu nach Ghana zu entsenden, von wo aus er sich als ITF-Außenvertreter für Afrika betätigen sollte, mit der Hauptaufgabe der Aufrechterhaltung der Beziehungen zu Mitgliedsverbänden und der Vorbereitung und Durchführung von Projekten auf dem Gebiete der Bildungsarbeit.
27. Vor seiner endgültigen Abreise nach Afrika organisierte Udogwu ein Seminar für 43 Zweigstellen-Funktionäre der Gewerkschaft der afrikanischen Eisenbahner (RAU) und des Transportarbeiter-Verbandes (TAWU) von Kenia. Im Rahmen dieses Seminars wurden u. a. folgende Fragen behandelt:

Methoden der gewerkschaftlichen Organisierung;
 ökonomische Grundsätze;
 Kollektivverhandlungen;
 Personalvertretung;
 Methoden der Untersuchung von Beschwerden;
 Rolle der Regierung auf dem Gebiet der Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen;
 Gewerkschaftsgesetzgebung;
 Geschichte der Gewerkschaftsbewegung, und
 Tätigkeit der ITF.

Ein großer Teil der Diskussionen bezog sich unmittelbar auf die aktuellen Probleme der Gewerkschaften der Seminarteilnehmer. Diese Studientagung trug weiter zur Stärkung der Beziehungen zwischen der ITF und den Transportarbeiter-Gewerkschaften Kenias bei, mit dem Ergebnis, daß die beiden oben genannten Gewerkschaften (RAU + TAWO) einige Monate später um Wiederbeitritt zur ITF ansuchten.

28. In Nigeria litten unsere Mitgliedsverbände, gleich der gesamten nigerischen Gewerkschaftsbewegung, während der ersten zwei Jahre der Berichtszeit direkt und auch indirekt schwer unter den Folgen des Bürgerkrieges. Eine unmittelbare Folge der Feindseligkeiten war, daß viele Verbände eine beträchtliche Zahl von Mitgliedern — und somit auch einen beträchtlichen Teil ihres Einkommens — verloren, da sich Teile des Landes entweder in den Händen der Ibos oder in der Kampfzone befanden. Indirekt wurden die auf dem Kollektivverhandlungswege erzielten Verbesserungen dadurch beeinträchtigt, daß die Gewerkschaften bedingterweise größeren nationalen Interessen Rechnung tragen mußten. Obwohl die sich mit der Beilegung industrieller Konflikte befassenden Teile der Notstandsgesetzgebung nicht überwiegend streng waren, wurde dennoch das Recht zur Durchführung von Streiks und zur Ergreifung sonstiger gewerkschaftlicher Kampfmaßnahmen stark eingeschränkt. Unter den gegebenen Umständen muß es den nigerischen Gewerkschaften hoch angerechnet werden, daß es ihnen möglich war, diese schwere Krise verhältnismäßig unversehrt zu überstehen. Kurz nach Beendigung der Feindseligkeiten ersuchte der nigerische Verband des Lok-Personals erneut um Beitritt zur ITF. Diese heute sehr verantwortungsbewußte Gewerkschaft war vor einigen Jahren bereits Mitglied der ITF, zog sich jedoch später zurück, weil ihre Führung in die falschen Hände gefallen war. Die mit unserer Unterstützung aus mehreren kleinen Gewerkschaften gebildete Allgemeine Arbeiter- und Hafentarbeiter-Gewerkschaft hat die in sie gesetzten Hoffnungen leider nicht erfüllt und die ihr aufgrund ihrer offiziellen Anerkennung als einziger Vertreter der Hafentarbeiter von Lagos

gebotenen Möglichkeiten auch nicht voll ausgenutzt. Zur Zeit der Niederschrift des vorliegenden Berichtes bestand diese Organisation praktisch nur noch auf dem Papier.

29. Nach seiner Ankunft in Afrika widmete sich Udogwu unverzüglich der Wiederaufnahme der Kontakte zu unseren nigerischen Mitgliedsverbänden. Im Oktober 1970 gelangte in Nigeria unter seiner Leitung das erste Schulungsprojekt zur Durchführung: ein Seminar für 25 Zweigstellen-Funktionäre der Vereinigung des Verbandes der Lokführer, Heizer und Rangierer.
30. In Rhodesien unterstützte die ITF weiterhin ihre Verbände durch den dort stationierten gemeinsamen IBFG/IBS-Vertreter Bill Lawrence. Dem Transportarbeiterverband und der Gewerkschaft des Luftfahrtpersonals wurde materielle und technische Hilfe zuteil. Die Gewerkschaft der Eisenbahner war weiterhin in der Lage, ohne unsere Unterstützung auszukommen und muß als eine der besten Gewerkschaften in ganz Afrika betrachtet werden. Trotz der Verordnungen des Smith-Regimes gegen jegliche politische Betätigung der Gewerkschaften war es unseren rhodesischen Mitgliedsverbänden möglich, ihre gewerkschaftspolitischen Ziele verhältnismäßig ungehindert zu verfolgen und von den vorhandenen Verhandlungsmöglichkeiten Gebrauch zu machen.
31. Seit dem Sturz des Nkrumah-Regimes in Ghana haben die dortigen Transportarbeiterverbände nach und nach ihre Kontakte zur ITF wieder aufgenommen, so daß uns heute praktisch alle größeren Verbände des Landes angehören. Im September 1968 wurde der Arbeitsfriede durch einen besonders ernsten Konflikt gestört, dessen Ursache in der willkürlichen Entlassung von 2000 im Hafen von Tema beschäftigten Arbeitern, die angeblich an einem wilden Streik teilgenommen hatten, bestand. Es bedurfte monatelanger Bemühungen und Verhandlungen seitens des Hafentarbeiterverbandes und der Seeleutengewerkschaft, bis, mit Unterstützung des Ghanesischen Gewerkschaftsbundes und der ITF, die Wiedereinstellung der entlassenen Arbeiter zu befriedigenden Bedingungen durchgesetzt werden konnte. Im allgemeinen jedoch muß gesagt werden, daß die Beziehungen zwischen Gewerkschaften und Regierung dank der Nachsicht beider Seiten verhältnismäßig spannungslos waren, vor allem wenn man sich den außerordentlich schlechten wirtschaftlichen Zustand des Landes vor Augen hält, der Anlaß zu Spar-Appellen seitens der Regierung gab und die Bemühungen der Gewerkschaften um die Verbesserung der Bedingungen ihrer Mitglieder hemmte. Nachdem im Jahre 1969 eine Zivilregierung gewählt worden war, erklärten sich die Gewerkschaften als politisch neutral, was zweifellos in großem Maße zu der Offenheit und dem gegenseitigen Respekt beigetragen hat, der die Beziehungen zwischen Regierung und Gewerkschaften kennzeichnet. Ferner gelangten im Jahre 1969 mit Hilfe der ITF Ausbildungskurse für Mitglieder des Seeleute- und Hafentarbeiterverbandes zur Durchführung. Weitere solche Kurse für andere Transportarbeiter-Kategorien sind geplant.
32. Im Senegal war es dem der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafentarbeiterverband trotz großer Schwierigkeiten möglich, seine Unabhängigkeit zu wahren.
33. In Tunesien behauptete sich die Eisenbahner-Föderation weiterhin als eine starke und einflußreiche Gewerkschaft, und gegen Ende 1970 wurde die Position der ITF in Tunesien durch den Beitritt der Transportarbeiter-Föderation beachtlich gestärkt.

34. In Madagaskar sahen sich die angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals und der Eisenbahner aufgrund des Einflusses des WGB großen Schwierigkeiten gegenübergestellt, schienen diese jedoch gegen Ende der Berichtszeit mehr oder weniger überwunden zu haben.

Asien

35. Unser Regionalvertreter für Asien, Kollege Donald U'ren, betätigte sich während der Berichtszeit weiterhin von dem in Kuala Lumpur befindlichen Regionalbüro aus. Seine Hauptaufgabe besteht in der regelmäßigen Fühlungnahme mit angeschlossenen Verbänden, in der Beratung dieser über gewerkschaftliche Probleme und in der Suche nach neuen Mitgliedsverbänden, um den Einfluß der ITF in Asien zu stärken. Ferner fungiert U'ren als Verbindungsmann zwischen Asien und dem Londoner ITF-Büro. Er verständigt uns von den Ansichten und Bedürfnissen der asiatischen Gewerkschaften und propagiert, wenn und wo immer möglich, die offizielle ITF-Politik in seinem Tätigkeitsbereich. Zu diesem Zweck unternimmt er des öfteren längere Reisen, so daß er sich in seinem Büro hauptsächlich mit Problemen befaßt, die nicht an das Londoner Sekretariat verwiesen zu werden brauchen.
36. Im Jahre 1969 nahm der Vorstand aufgrund der derzeitigen schwierigen finanziellen Lage eine Prüfung der Aufgaben und Funktionen des Tokio-Büros der ITF vor. Nach Rücksprache mit den japanischen Mitgliedsverbänden sahen wir uns gezwungen, dem stellvertretenden Direktor des Büros, Kollegen T. Yamazaki, und der Übersetzerin/Stenotypistin, Frau Higuchi, zu kündigen. Wir beabsichtigen, dieses seitdem von Kollegen Kahei Kawazoe verwaltete Büro mit nur einem Mann zu besetzen.
37. In Japan befindet sich ein großer Teil der asiatischen Mitgliedschaft der ITF. Die dortigen Organisationen der Eisenbahner und Seeleute sind besonders stark. Die wirtschaftliche Entwicklung des Landes ist rasch vorangeschritten, so daß Japan heute zu den führenden Industrieländern der Welt zählt. Es war jedoch kein paralleler Anstieg der gewerkschaftlichen Mitgliedschaft zu verzeichnen. Die andauernden Meinungsverschiedenheiten zwischen den verschiedenen Gewerkschaftszentren stehen der vollen gewerkschaftlichen Organisation zahlreicher Facharbeiter in Industrie und Handel zweifellos im Wege.
38. Was die Lage in Indien anbelangt, so bestand das wichtigste Ereignis des Jahres 1968, von unserem Standpunkt gesehen, in der Durchführung eines 24stündigen Streiks mehrerer Gewerkschaften der Staatsbediensteten, darunter die All-Indische Eisenbahner-Föderation, im September. Dieser Streik wurde ausgerufen, um die Wiederaufnahme der Verhandlungen über Forderungen auf Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen zu beschleunigen. Er wurde von der indischen Regierung als gesetzwidrig erklärt, gelangte jedoch dennoch zur Durchführung und war leider durch zahlreiche Gewalttaten gekennzeichnet, die mehreren Eisenbahnern das Leben kosteten. Zuerst wollte die Regierung strikte Disziplinarmaßnahmen gegen die Streikteilnehmer erlassen, später aber versuchte sie, mit bescheideneren Mitteln eine Lösung herbeizuführen. Dennoch wird die Verbitterung, die dieser Streik und seine Folgen verursachten, nicht so schnell vergessen werden. In einem Schreiben an die indische Premierministerin legte der Generalsekretär der ITF dieser nahe, im Interesse der Herbeiführung besserer Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern künftig eine weniger hartnäckige Haltung einzunehmen. Von

den übrigen indischen Mitgliedsverbänden zählen die Transport- und Hafenarbeitergewerkschaft von Bombay und der Hafenarbeiterverband von Kalkutta weiterhin zu den besten Organisationen des Landes. Das gleiche gilt für den Seeleuteverband MUI. Auch in der indischen Hafenwirtschaft waren Störungen des Arbeitsfriedens zu verzeichnen. Der Streik der Leichterbesetzungen von Kalkutta dauerte neun Wochen und endete, nachdem den Arbeitern eine Interimserhöhung ihrer Löhne zugesprochen und der Streitfall an eine Schiedsinstanz verwiesen worden war. In der Zivilluftfahrt waren die Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen ebenfalls sehr schlecht. Sowohl das Flug- als auch das Bodenpersonal waren in ernste Konflikte verwickelt. Die Geschäftsleitung der Fluggesellschaft AIR INDIA erwies sich als besonders reaktionär und schien fest entschlossen zu sein, den geringsten Drohungen der Gewerkschaften mit energischen Disziplinarmaßnahmen entgegenzutreten, was in mehreren Fällen nur zu größeren Spannungen führte.

39. In Pakistan führten politische Unruhen zum Sturz des Ayub-Khan-Regimes, was nicht ohne Folgen für die Gewerkschaften blieb, zwischen denen ohnehin schon sehr beachtliche Meinungsverschiedenheiten bestanden. Eine Zeit lang waren Streiks, Demonstrationen und Versammlungen entweder verboten oder nur mit behördlicher Erlaubnis gestattet, und einige Arbeitgeber nützten diesen Sachverhalt sofort aus. Gegen Ende 1969 verkündete die Regierung jedoch neue Richtlinien zur Regelung der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen, die von der ITF nach Rücksprache mit den pakistanischen Mitgliedsverbänden begrüßt wurden. Die neue pakistanische Regierung ist für die Beilegung von Konflikten durch freie Kollektivverhandlungen und lehnt somit stillschweigend die bisherige Methode der Verweisung von Beschwerden an Schiedsgerichte, die in einigen Fällen erst nach Jahren ihr Urteil abgaben, ab. Wie unbefriedigend die alte Methode war, zeigte der Arbeitskonflikt der Hafenarbeiter von Karatschi, in dessen Fall die Schiedsinstanz nach zwei Jahren immer noch kein Urteil abgegeben hatte. Am 5. März 1969 verlor die Gewerkschaft schließlich die Geduld und rief einen Streik aus, der eine Woche später endete, nachdem die Arbeitgeber versprochen hatten, zumindest einen Teil der vorgetragenen Beschwerden zu untersuchen. Während dieses Streiks gab die ITF dem Hafenarbeiter-Verband ihre volle moralische Unterstützung.
40. Mehrere Berufssekretariate, der IBFG und verschiedene andere Organisationen, darunter die Friedrich-Ebert-Stiftung und die Internationale Genossenschafts-Allianz, haben Indonesien größere Aufmerksamkeit gewidmet. Gegen Ende 1968 wurde der ehemals im Beirut-Büro des IBFG tätige Kollege Enzo Friso als Koordinator gewählt, und alle an Indonesien interessierten Parteien erklärten sich bereit, ihre Tätigkeit mit ihm und mit einer zu diesem Zweck gebildeten Kommission der Indonesischen Gewerkschafts-Zentren und unabhängigen Gewerkschaften zu koordinieren. In Indonesien stellen sich infolge der politischen Lage und auch aufgrund der Gewerkschaftsstruktur besondere Probleme, die eine koordinierte Tätigkeit unerlässlich machen. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes konnten wir zwar nicht mit Sicherheit auf Erfolg rechnen, haben aber guten Grund, auf Erfolg zu hoffen. Im August 1968 brachte die Friedrich-Ebert-Stiftung in Zusammenarbeit mit der ITF ein Seminar für Mitglieder des Indonesischen Eisenbahner-Verbandes (PBKA) zur Durchführung, und im September 1969 fand, wiederum in Zusammenarbeit mit der Friedrich-Ebert-Stiftung, ein Seminar für Vertreter von Transportarbeiterverbänden statt, von denen einige der ITF noch nicht angehören. Dieses Seminar verfolgte zwei

Ziele, nämlich a) die Förderung der Zusammenarbeit und Einigkeit unter den Transportarbeiterverbänden. Sein Ergebnis ist in jeder Hinsicht als erfolgreich zu betrachten.

41. In Malaysia mußten sich die der ITF angeschlossenen Verbände mit den Folgen der politischen Unruhen auseinandersetzen, die den Parlamentswahlen im Jahre 1969 folgten. Sie unterhalten weiterhin enge Beziehungen zur ITF, und wir haben guten Grund, anzunehmen, daß es ihnen am Ende möglich sein wird, sich trotz der Schwierigkeiten, in denen sich ihr Land zur Zeit befindet, zu behaupten.
42. Die drei Mitgliedsverbände der ITF in Singapur zählen zu den stärksten Gewerkschaften des Landes. Sie sind: die Gewerkschaft des Autobuspersonals, der Hafnarbeiterverband und die Gewerkschaft des Zivilluftfahrtspersonals. Vor kurzem haben sie Vorkehrungen getroffen, um miteinander über gemeinsame Probleme und über Fragen, die für die ITF von Interesse sind, Rücksprache zu halten.
43. Die der ITF angeschlossene Transportarbeiter-Föderation der Philippinen gewann gegen Ende 1969 durch den Beitritt einer großen Zivilluftfahrt-Organisation eine beträchtliche Zahl neuer Mitglieder, und die Vereinigung der gesamten philippinischen Gewerkschaftsbewegung wurde während der Berichtszeit durch die Gründung des Philippinischen Gewerkschaftsbundes verwirklicht. Im November 1969 brachte die ITF in den Philippinen in Zusammenarbeit mit der amerikanischen Gewerkschaft (BRAC) ein äußerst erfolgreiches Ausbildungsseminar für Gewerkschaftsfunktionäre zur Durchführung.
44. In Vietnam hat sich die freie Gewerkschaftsbewegung trotz außerordentlich großer Schwierigkeiten in lobenswertem Maße behauptet. Im September 1969 unterstützte die ITF in Zusammenarbeit mit der amerikanischen BRAC die Vietnamesische Transportarbeiter-Föderation bei der Bildung eines genossenschaftlichen Transportunternehmens.
45. Im September 1968 war die ITF an einem Bildungsseminar für Funktionäre ihrer Mitgliedsverbände in Südkorea beteiligt. Der Koreanische Eisenbahnerverband zählt weiterhin zu den stärksten Gewerkschaften des Landes. In der Hafenwirtschaft und Schifffahrt ist die Lage etwas schwieriger, und vor allem der Seeleuteverband sieht sich aufgrund des Mangels an Beschäftigungsmöglichkeiten Schwierigkeiten gegenübergestellt.
46. Im Oktober 1968 fand in Singapur ein gemeinsam von der ITF und der amerikanischen BRAC organisiertes Regionalseminar statt, an dem Vertreter von Mitgliedsverbänden aus sieben asiatischen Ländern teilnahmen. Auf dem Programm standen u. a. folgende Themen: Gewerkschaftsorganisation und -verwaltung, Verbindungsmethoden und Kollektivverfahrensverfahren.
47. Im Jahre 1968 gewann die ITF zwei neue asiatische Mitgliedsverbände: den Eisenbahnerverband von Taiwan und die Unabhängige Hafnarbeitergewerkschaft von Ceylon. Der Beitritt der letzteren war von besonderer Bedeutung, da die ITF seit einigen Jahren in Ceylon keine Mittelsverbände hatte. Es handelt sich bei dieser Organisation um einen neuen Verband, der gebildet wurde, um rein gewerkschaftliche Ziele zu verfolgen. Bereits im Dezember 1969 führte die neue Gewerkschaft in Unterstützung ihrer Forderungen auf Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen einen Streik durch. Sowohl die Regierung

als auch die Arbeitgeber übten starken Druck auf die Gewerkschaft aus, aber der Streik wurde fortgesetzt und endete erst nach zwei Monaten mit der Annahme eines befriedigenden Angebotes. Während dieses Arbeitskonfliktes besuchte unser Regionalvertreter für Asien Ceylon, um den Verband zu beraten.

48. Vom 2. bis 9. Dezember 1970 führte die ITF, in Zusammenarbeit mit der amerikanischen BRAC, in Penang (Malaysia), ein Regionalseminar über den technischen Wandel in der Schifffahrt durch, um es den angeschlossenen Seeleute- und Hafnarbeiterverbänden zu ermöglichen, die sich aus der Einführung neuer Methoden, wie z. B. der Verwendung von Containern, ergebenden Probleme besser zu bewältigen. Referenten waren: Roger Dekeyzer, Vorsitzender des Belgischen Transportarbeiterverbandes und Mitglied des ITF-Vorstandes, und Douglas S. Tennant, Generalsekretär der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt und Vorsitzender der ITF-Seeleute-sektion. Für die Vorbereitung des Seminars war unser asiatischer Regionalvertreter verantwortlich.

Lateinamerika und Karibischer Raum

49. Im Juli 1968 legte Manuel Medrano sein Amt als Direktor des ITF-Regionalbüros in Lima nieder und nahm eine Position mit der Organisation Amerikanischer Staaten (OAS) an. Zu seinem Nachfolger wurde der derzeitige Stellvertretende Direktor des Büros, Kollege Medardo Gomero, ernannt. Die dadurch freiwerdende Position des Stellvertretenden Direktors wurde nicht neu besetzt. Stattdessen brachten wir reisende Außenvertreter zum Einsatz, deren Dienste uns zeitweilig von angeschlossenen Verbänden bereitgestellt wurden. Zu diesen Außenvertretern zählten u. a. folgende Kollegen: Humberto Aguilar Escobar, Carlos Andrade, Eduardo Arrocha Gío, Victor Cerrón G., Elías Costilla, Francisco Cuadros, Gustavo Falconí Fernandez, Juan Fonseca Sanchez, Ariel del Gaudio, Fortunato Jara R., Sigifredo Madariaga Ramirez, Alfonso Mendoza Ortega, Mario del Mestre, Mirto Noblem, Alfonso Peña Ramos, Julio Suarez Santizo, Enrique Venturini und John E. White.
50. Außerdem hatte die ITF-Tätigkeit in Lateinamerika die äußerst wertvolle Unterstützung der American Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) und insbesondere des Leiters der Internationalen Abteilung dieser Organisation, Kollege Jack F. Otero, selbst ein ehemaliger Direktor des Lima-Büros der ITF, sowie seiner Mitarbeiterin Joan Goodin.
51. Vom 9. bis 14. November 1970 fand in Mexico City die erste Interamerikanische Konferenz der ITF statt. An ihr nahmen Delegierte von 42 Gewerkschaften aus 17 Ländern der westlichen Hemisphäre teil. Durch die Einberufung dieser Konferenz erfüllte die ITF den wiederholt geäußerten Wunsch der lateinamerikanischen Mitgliedsverbände nach Stärkung der Kontakte mit den nordamerikanischen Gewerkschaften, denen es in letzter Zeit mehrmals möglich war, lateinamerikanische Verbände in ersten Arbeitskonflikten aktiv zu unterstützen. Eines der wichtigsten Ergebnisse der Konferenz bestand in der Annahme zweier Erklärungen (siehe Seiten 156–158). In der ersten dieser bekundeten die Gewerkschaften erneut ihre Entschlossenheit, die internationale Solidarität zwecks wirksamerer Verteidigung des Streikrechtes, des Vereinigungsrechtes und des Rechtes auf Kollektivverhandlungen zu stärken. Ferner werden die Regierungen der sich noch im Entwicklungsstadium befindlichen Länder auf-

gefordert, sicherzustellen, daß ausländische Investitionen sich nicht zu Ungunsten nationaler Industrien oder Unternehmen auswirken. Die zweite von der Konferenz angenommene Erklärung enthält eine vorbehaltlose Verurteilung diktatorischer Regime und aller Länder, die solche Regime in irgendeiner Weise unterstützen oder begünstigen. Außerdem nahm die Konferenz zwölf Entschlüsse an, die sich sowohl mit allgemeinen Aspekten der Tätigkeit der ITF — wie z. B. Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit auf nationaler und internationaler Ebene und der Zahlung erhöhter Beiträge — als auch mit rein beruflichen Problemen, wie die Beschäftigungssicherheit bei den Eisenbahnen und die Erfüllung internationaler Mindestnormen in der Schifffahrt, befassen. Als Gastgeber fungierten die mexikanischen Mitgliedsverbände, und den Vorsitz führte Kollege José Romero Flores, Präsident des Mexikanischen Eisenbahnerverbandes. Die vier Vizevorsitzenden der Konferenz waren: Cesáreo Melgarejo (Argentinien), Eugene Blakeney (Bermuda), John Peterpaul (USA) und Humberto Hernandez (Venezuela). Für die Vorbereitung und allgemeine Leitung der Konferenz war Kollege Medardo Gomero zuständig. Harold Lewis, Stellvertretender Generalsekretär der ITF, handelte als Konferenzsekretär.

52. Im Mai 1968 führte die ITF in Zusammenarbeit mit der Organisation Amerikanischer Staaten (OAS) in Mexico City ein Seminar über die Automation bei den Eisenbahnen durch, an dem 23 führende Funktionäre von Eisenbahnerverbänden aus Argentinien, Bolivien, Chile, Costa Rica, Ekuador, Guatemala, Kolumbien, Mexiko, Peru, Venezuela und den USA teilnahmen. Die ITF war durch Medardo Gomero vertreten. Das Seminar umfaßte Referate über folgende Themen:

Der technische Wandel bei den Eisenbahnen und seine Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung;
Die gewerkschaftliche Organisation der Eisenbahner;
Spezifische Maßnahmen der Eisenbahnergewerkschaften zur Lösung der sich aus der Automation des Betriebes ergebenden Probleme, und
Kollektivverhandlungen und technischer Wandel.

Ferner berichteten die Teilnehmer über die Bedingungen in ihren eigenen Ländern und diskutierten Fragen wie: Anteil der Arbeitnehmer an der erhöhten Produktivität, Schutz der gewerkschaftlichen Rechte und berufliche Ausbildung.

53. Am 27. und 28. Juni 1969 trafen sich in Trinidad Vertreter der karibischen Transportarbeiter zur Ersten Karibischen ITF/BRAC-Konferenz über Verkehrswirtschaft. Außer Gewerkschaftern aus Barbados, Bermuda, Curaçao, Granada, Guyana, Jamaika und Trinidad & Tobago nahmen an dieser Konferenz der Stellvertretende Generalsekretär Harold Lewis, der Direktor der Internationalen Abteilung der American Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC), Jack F. Otero, und der Regionaldirektor der ITF für Lateinamerika und den Karibischen Raum, Medardo Gomero, teil. Zwei Tagungsordnungspunkte waren Gegenstand von Referaten. Mr. S. De Castro von der Westindischen Universität sprach über die Wirtschaftsstruktur im Karibischen Raum und deren Auswirkungen auf den Transport und Verkehr; und Senator Conrad O'Brien (Trinidad & Tobago) hielt ein Referat über Fremdenverkehr im Karibischen Raum. Andere Punkte der Tagesordnung befaßten sich mit: der Erörterung der gemeinsamen Probleme und Ziele der Transportarbeitergewerkschaften; der Überprüfung der Möglichkeiten zur Herbeiführung einer engeren Zusammen-

arbeit und Koordinierung der Tätigkeit der ITF-Gewerkschaften im Karibischen Raum und einem Bericht über die künftige Tätigkeit der ITF im Karibischen Raum.

54. Vom 16. bis 21. Februar 1970 fand in Mexico City die erste Lateinamerikanische Zivilluftfahrtskonferenz sowie ein Seminar für Zivilluftfahrtspersonal statt. Die Konferenz und das Seminar wurden von der Mexikanischen Föderation des Zivilluftfahrtspersonals (STFRM) in Zusammenarbeit mit der ITF und der amerikanischen Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) organisiert. Ferner leistete die Organisation Amerikanischer Staaten (OAS) technische Hilfe. An der Konferenz nahmen 52 Delegierte aus 13 Ländern teil. Ihr Hauptzweck bestand in der Förderung der Solidarität des Zivilluftfahrtspersonals aufgrund gewisser Entwicklungen, die den Status und die Beschäftigungssicherheit dieser Personalkategorie gefährden. Im Rahmen des Seminars hielten Funktionäre der FASTA, Vertreter der mexikanischen Zivilluftfahrtsbehörden, Kollege Medardo Gomero und Kollege Jack Otero Referate. Am Ende der Konferenz wurde eine Erklärung angenommen, in der auf die Bedeutung folgender Grundsätze verwiesen wird: die Notwendigkeit einer intensiven Organisation des Zivilluftfahrtspersonals; die Verteidigung der Gewerkschaftsrechte und des Streikrechts; die Förderung freier Kollektivverhandlungen; die Notwendigkeit zulänglicher Schutzvorschriften auf dem Gebiete der Arbeitsmedizin; Hygiene und Sicherheit und das Mitspracherecht der Gewerkschaften bei der Formulierung nationaler Pläne. Die Erklärung endet mit einem Antrag auf Bildung einer Zivilluftfahrts-Abteilung in der IAO und einem Appell um internationale Solidarität.

55. Vom 13. bis 18. Juli 1970 fand in San José, Costa Rica, ein Seminar über die Auswirkungen des technischen Wandels auf die Schifffahrt statt, an dem 32 Gewerkschaftsführer in Vertretung von Organisationen der Seeleute und Hafentarbeiter aus Argentinien, Kolumbien, Venezuela, Costa Rica, Chile, Ekuador und Uruguay teilnahmen. Für die Durchführung des Seminars war die ITF in Zusammenarbeit mit der Friedrich-Ebert-Stiftung verantwortlich. Die Vorbereitung hatte der Leiter des für Lateinamerika und den Karibischen Raum zuständigen Regionalbüros der ITF, Kollege Medardo Gomero, übernommen. Das Programm umfaßte Referate über die durch den technischen Fortschritt bedingten strukturellen und sonstigen Änderungen im Bereiche der Schifffahrt und der Hafengewirtschaft, wobei sich die Kollegen D. S. Tennant (Vorsitzender der Seeleutesektion der ITF und Generalsekretär der Vereinigung britischer Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) und Roger Dekeyser (Mitglied des ITF-Vorstandes und 1. Vorsitzender des Belgischen Transportarbeiterverbandes) als Referenten betätigten. Dazu kamen Diskussionsbeiträge von Seminarteilnehmern, die über ihre Erfahrungen und Probleme berichteten. Abschließend wurde eine Reihe von Empfehlungen gutgeheißen, die folgende Grundsätze enthalten: besonders auf die Belange der Seeleute und Hafentarbeiter in Lateinamerika und im Karibischen Raum ausgerichtete Vorkehrungen; Bedeutung einer in konkreter Form zum Ausdruck gebrachten solidarischen Haltung der Mitgliedsverbände der Seeleute und Hafentarbeiter; Befürwortung der von der Vorbereitenden Technischen IAO-Schiffahrtstagung in Genua im September 1969 gutgeheißenen Vorschläge und der IAO-Maßnahmen im Zusammenhang mit der Festlegung von Mindestnormen für die Hafengewirtschaft in bezug auf Garantielöhne, Sicherheit des Arbeitsverhältnisses u. dgl. Ferner wurde die ITF

ersucht, bei der Regierung Argentiniens auf die Wiedereinsetzung des Kollegen Eustaquio Tolosa, ehemaliger Vorsitzender des dortigen Hafentarbeiterverbandes, in seine bürgerlichen Rechte zu dringen.

56. Vom 24. bis 28. August 1970 hielt die ITF in Puerto Rico in Zusammenarbeit mit der amerikanischen Brotherhood of Railway und Airline Clerks (BRAC) ein Gewerkschaftsseminar für den Karibischen Raum ab, an dem 14 führende Funktionäre angeschlossener Verbände aus Barbados, Bermuda, Trinidad, Jamaika, St. Lucia, Curaçao und Guyana teilnahmen. Zur Diskussion standen folgende Themen: Beteiligung der Gewerkschaften an der sozialen Entwicklung; Die Rolle der Gewerkschaften in einer technisch ausgerichteten Gesellschaftsordnung; Kollektivverhandlungen; Kollektivverträge; Regionale und internationale Solidarität; Tätigkeit der ITF im Karibischen Raum. Unter den Referenten befanden sich Lehrkräfte der Universität Puerto Rico; P. Huegel, Eduardo Arrocha (Generalsekretär der mexikanischen Gewerkschaft des technischen Zivilluftfahrtspersonals) und Kollege M. Gomero (Direktor des Lima-Büros der ITF). Das Seminar bot den karibischen Mitgliedsverbänden Gelegenheit, ihre gemeinsamen Probleme miteinander zu besprechen. Sie gelangten zu der Schlußfolgerung, daß die sich aus dem technischen Wandel ergebenden Probleme nur durch eine Koordinierung der gewerkschaftlichen Tätigkeit bewältigt werden können. Sie beschlossen ferner, dem Lima-Büro Berichte über ihre Tätigkeit zuzustellen, und diese ab September 1970 in einem alle zwei Monate erscheinenden karibischen Bulletin zu veröffentlichen.
57. Im September 1970 fand in Buenos Aires (Argentinien) ein Seminar über Kollektivverhandlungen im Sektor Transport und Verkehr statt. Die 22 Teilnehmer kamen aus Argentinien, Bolivien, Chile, Paraguay, Uruguay und Mexiko. Referiert wurde u. a. über folgende Themen: Grundlegende Einführung in das Sachgebiet; Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen; Vorbereitung auf Verhandlungen; Anwendung von Kollektivverträgen; Kollektivverhandlungen und technischer Wandel; Forschung und Statistik; Struktur, Aufgaben und Ziel der ITF. Das Seminar wurde von Enrique Venturini in Zusammenarbeit mit Medardo Gomero vorbereitet.
58. Unsere Bemühungen um die Freilassung des in Haft befindlichen Kollegen Eustaquio Tolosa (ehemaliger Vorsitzender des argentinischen Hafentarbeiterverbandes SUPA und Ehrenmitglied des ITF-Vorstandes) erwiesen sich im Januar 1969 schließlich als erfolgreich. Tolosa war im Januar 1967 wegen der Ausrufung eines Hafentarbeiterstreiks verhaftet, nach einer langen Verzögerung schließlich vor Gericht gebracht und zu 5 Jahren Gefängnis verurteilt worden, weil er die ITF um solidarische Unterstützung angesucht hatte. Im Zusammenhang mit seiner späteren Freilassung wurde die Bedingung gestellt, daß er sich nie wieder auf gewerkschaftlicher oder politischer Ebene betätige, und die ITF hatte seitdem wiederholt die Aufhebung dieser Einschränkung der bürgerlichen Rechte Tolosas gefordert. Zur Zeit seiner Verhaftung wurde der Hafentarbeiterverband der Kontrolle der Regierung unterstellt, aber bei den Gewerkschaftswahlen im Jahre 1970 erhielten die auf der Seite Tolosas stehenden Kandidaten die überwiegende Mehrzahl der Stimmen. Tolosa selbst konnte sich nicht zur Wahl stellen. Der Fall Tolosa wurde außerdem vom IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit untersucht, der die von der ITF aufgrund der Verhaftung Tolosas gemachten Beschwerden als berechtigt bezeichnete.

59. Zusätzlich zu den im vorliegenden Bericht erwähnten Regionalkonferenzen und internationalen Seminaren waren Gomero und seine Mitarbeiter auf nationaler und lokaler Ebene äußerst aktiv. In der Zeit von 1968 bis 1970 gelangten rund 90 Seminare und andere Schulungskurse mit insgesamt 1800 Unterrichtstagen zur Durchführung. In der gleichen Zeit organisierte Gomero innerhalb seines Zuständigkeitsbereiches solidarische Unterstützung in 24 Arbeitskonflikten.

Tätigkeit der Sektionen

SEKTION EISENBAHN

Sektionsausschuß

60. Die Zusammensetzung des Sektionsausschusses war am Ende des Jahres 1970 wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
Afrika		
Zentralafrika	A. J. Mhungu (Rhodesien)	(Malawi)
Nordafrika	(Tunesien) E. C. Okei-Achamba (Nigeria)	(Tunesien) Prince Samuel Mammah (Sierra Leone)
Asien		
Indien	P. Alvares	U. Purohit
Indonesien	R. A. Santoso	S. Goto
Japan	Y. Kanbe	
Malaysien	Lim Eye Huat	
Philippinen	B. U. Tupaz	
Südkorea	Lee Chan Hyuk	Suh Jun Kyung
Europa		
Benelux	P. Potums (Belgien)	G. J. Alink (Niederlande)
Deutschland	H. Frieser	H. Vomberg H. Wittkopp R. Decoudun A. P. Coldrick
Frankreich	L. Buonaccorsi	E. Bartolini
Großbritannien	S. F. Greene (Vorsitzender)	E. Ulbrich
Italien	B. Costantini	
Österreich	K. Kirchner	
Schweiz	E. Haudenschild (Vizevorsitzender)	
Skandinavien	E. Greve Petersen (Dänemark)	E. Halvorsen ¹⁾ (Norwegen)
Türkei	S. Akova	N. Timucin
Lateinamerika		
Argentinien, Chile, Uruguay	A. Martin (Argentinien)	W. A. Caulia (Uruguay)
Bolivien, Peru, Kolumbien, Ekuador,	Manuel Milart N. (Peru)	(Bolivien)

1) Anstelle von E. Edvardsen (Norwegen), der im September 1968 gestorben ist.

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
Venezuela	A. Salinas (Venezuela)	J. D. Montenegro (Kolumbien)
Mexiko, Zentral- amerika	M. Martinez (Mexiko)	M. T. Alvarado B. (Costa Rica)
Nordamerika		
Kanada	C. Smith	
USA	D. S. Beattie	J. Otero

Unterausschuß für Verkehrspolitik

61. Die Zusammensetzung dieses Unterausschusses, dessen Bildung auf der letzten Vollkonferenz der Sektion (Mexico City, 11. bis 15. November 1969) beschlossen wurde (siehe Entschließung auf Seite 126), ist wie folgt:

H. Frieser und W. Mikkelsen	(GdED, Deutschland)
J. Marson	(F. N. C. T. T. L., Luxemburg)
F. Prechtl	(Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich)
E. Haudenschild	(SEV, Schweiz)
J. Mulder	(NBV, Niederlande)
P. Potums	(Cheminots/CGSP, Belgien)

Gemeinsamer Unterausschuß für städtischen Nahverkehr

62. Die Vertretung der Eisenbahner in diesem Ausschuß ist unter Punkt 69 angeführt.

Tagungen

Sektionsausschuß: London, 15. und 16. Februar 1968

63. Zur Diskussion standen u. a. folgende Fragen: Beziehungen der ITF zu anderen internationalen Organisationen, Verkehrspolitik und die finanzielle Lage der Eisenbahnen, Rationalisierung und Modernisierungsmaßnahmen, technische Hilfeleistung an Gewerkschaften in Entwicklungsländern und die Tagesordnung der nächsten Vollkonferenz der Sektion. Der Ausschuß beschloß, daß das Sekretariat Umfragen in bezug auf folgende Punkte vornehmen sollte:

- (i) Höhe und Einziehung der Gewerkschaftsbeiträge;
- (ii) Soziale Einrichtungen, die a) von Eisenbahnergewerkschaften allein und b) von Eisenbahnergewerkschaften zusammen mit der Eisenbahnverwaltung verwaltet werden;
- (iii) Auswirkungen der Modernisierung und Rationalisierung auf die Beschäftigungslage bei den Eisenbahnen;
- (iv) Verkehrspolitische Entwicklungen in verschiedenen Ländern.

Der Ausschuß dankte dem Mexikanischen Eisenbahnverband für die Einladung, die nächste Vollkonferenz der Sektion im Herbst 1969 in Mexiko abzuhalten.

Der Ausschuß nahm mit großer Besorgnis zur Kenntnis, daß die Mitglieder der Gewerkschaft der Eisenbahner von Guatemala (SAMF) gezwungen gewesen waren, Streikmaßnahmen zu ergreifen, um die Arbeitgeber zur Zahlung der seit mehreren Monaten ausstehenden Löhne zu zwingen. Der Ausschuß bekundete die Solidarität der ITF mit der SAMF und erklärte sich ferner bereit,

einen gegebenenfalls vom ITF-Vorstand genehmigten Appell um finanzielle Beiträge an den Streikfonds zu unterstützen.

Sektionsausschuß: London, 29. und 30. Juli 1969

64. Auf dieser Sitzung wurden folgende Fragen diskutiert: das Arbeitsprogramm der Sektion; die sozialen Auswirkungen der Rationalisierung und Modernisierung; die Einführung automatischer Kupplungen; städtischer Nahverkehr; wichtige Aspekte der Verkehrspolitik und die Vorbereitung für die im November in Mexiko stattfindende Sektionskonferenz. Der Ausschuß befürwortete einen vom Sekretariat zuhanden der kommenden Sektionskonferenz erstellten Bericht über Verkehrspolitik. Ferner wurde beschlossen, den Kollegen Eli Oliver zum Berichterstatter über die Probleme der lateinamerikanischen Eisenbahner zu bestimmen. Der Ausschuß bestätigte ferner die vom Vorstand vorgenommene Ernennung des Kollegen C. Iddon zum Sektionssekretär.

Sektionskonferenz: Mexico City, 11. bis 15. November 1969

65. Die Sektion tagte in Mexico City im Hauptbüro des Mexikanischen Eisenbahnverbandes (STFRM), der als Gastgeber handelte. An der Konferenz nahmen 94 Delegierte aus 23 Ländern teil, sowie 26 Beobachter aus lateinamerikanischen Ländern und 21 aus Kanada und den Vereinigten Staaten.

S. F. Greene (Vorsitzender der ITF-Sektion der Eisenbahner) führte den Vorsitz, E. Haudenschild (Vizevorsitzender der Sektion) und Don José Romero Flores (Zentralsekretär des Mexikanischen Eisenbahnverbandes), der zum Ehrenpräsidenten der Konferenz gewählt wurde, waren ihm behilflich. Don José Ramón del Cueto wurde zum Vorsitzenden des Entschlußsausschusses gewählt. Die Konferenz wurde offiziell von Sr. José Antonio Padilla Segura (Minister für Verkehr und Verbindungswesen) eröffnet.

Die zwei Haupttagesordnungspunkte befaßten sich mit Verkehrspolitik und den Problemen der lateinamerikanischen Eisenbahner. Ein vom Sekretariat erstellter Bericht über den ersten Punkt wurde von C. Iddon (Sektionssekretär) eingeführt. Dieser Bericht, der bereits vom Sektionsausschuß befürwortet worden war, befaßte sich mit der bisherigen Politik der Sektion auf diesem Gebiet und behandelte ausführlich die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen, die Entschädigung der Eisenbahnunternehmen für öffentliche Dienstverpflichtungen und die Anlastung der Infrastrukturkosten sowie die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete der Verkehrspolitik in 13 Ländern. Am Ende einer sehr umfassenden und anregungsvollen Diskussion wurden zwei Entschlüsse angenommen (siehe Seiten 121 und 126): die erste dieser Entschlüsse enthielt die wichtigsten von der Sektion gutgeheißenen Grundsätze zum Thema Verkehrspolitik; die zweite war der praktischen Gestaltung der künftigen Behandlung dieses Themas durch die Sektion gewidmet.

Diese erste, außerhalb Europas abgehaltene Vollkonferenz der Eisenbahnersektion bot den nicht aus Lateinamerika kommenden Teilnehmern Gelegenheit, einen besseren Einblick in die spezifischen Probleme der lateinamerikanischen Eisenbahner zu gewinnen. Kollege Eli Oliver, der den lateinamerikanischen Eisenbahnern während der letzten Jahre wiederholt bei der Lösung ihrer Probleme behilflich gewesen ist, führte den von ihm zu diesem Tagesordnungspunkt erstellten umfassenden Bericht ein. Am Ende einer äußerst interessanten und konstruktiven Diskussion nahm die Konferenz, gestützt auf

die von verschiedenen Mitgliedsverbänden eingereichten Anträge, 5 Entschlüsse über lateinamerikanische Fragen an (siehe Seiten 127–130). Am Ende der Konferenz dankten H. Düby (Präsident der ITF), S. Greene (Vorsitzender der Sektion) und C. H. Blyth (Generalsekretär der ITF) dem Mexikanischen Eisenbahnverband für seine großzügige Gastfreundschaft.

Arbeitsprogramm

66. Das Sekretariat ist zur Zeit hauptsächlich mit der Erstellung von Unterlagen für Sitzungen des Unterausschusses über den städtischen Nahverkehr und des Unterausschusses für Verkehrspolitik beschäftigt. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes war beabsichtigt, im Frühjahr 1971 eine Sitzung des Unterausschusses für Verkehrspolitik einzuberufen.

SEKTION STRASSENTRANSPORT

Sektionsausschuß

67. Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
Belgien	E. Baudet	M. Vergracht
Dänemark	B. Jensen	C. Christensen
Deutschland	B. Frank	K. Haussig
	M. Matthies	H. Vomberg
Finnland	M. Veirto	U. Rautiainen
Frankreich	P. Felce	R. Boucard
Großbritannien	J. Jones	K. Jackson
	J. Hughes	J. Moore
		A. Kitson
Israel	S. Perry	
Japan	M. Ibe	K. Kai
Niederlande	H. Koppens	C. de Vries
	(Vorsitzender)	
Nigeria	V. Jack	
Norwegen	H. Bakke	W. Kolsbod
Österreich	A. Peham	J. Prinz
Schweden	H. Ericson	S. Jönsson
	(Vizevorsitzender)	
Schweiz	frei	
Venezuela	J. Gonzalez	

68. Auf seiner Sitzung am 15. und 16. Januar 1969 in London bestätigte der Ausschuß die Ernennung des Kollegen C. Iddon zum Sektionssekretär und ernannte zwei Unterausschüsse, einen zur Behandlung der Probleme des im städtischen Nahverkehr beschäftigten Personals und einen weiteren, dessen Aufgabe es ist, sich mit der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der Fahrer, Fragen der Sicherheit und Gesundheit sowie mit der Ausbildung von Fahrern zu befassen und allgemein die Stellungnahme der ITF für die im Jahre 1971 stattfindende Neunte Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses, auf der Probleme des Straßentransports zur Diskussion stehen werden, vorzubereiten.

69. Die Zusammensetzung des Unterausschusses für den städtischen Nahverkehr, dem auch Vertreter der Eisenbahnersektion angehören, ist wie folgt:

Für den Straßentransport:

W. Matthies (ÖTV, Deutschland)
P. L. Oosterbaan (NBV, Niederlande)
L. Smith (TGWU, Großbritannien)
M. Vergracht (Secteur Tramways, Vicinaux et Autobus de la Centrale Générale de Services Publics, Belgien)

Für die Eisenbahnen:

A. P. Coldrick und D. Mackenzie (TSSA, Großbritannien)
F. Lane (NUR, Großbritannien)
W. Mikkelsen (GdED, Deutschland)

70. Die Zusammensetzung des Unterausschusses für die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der Fahrer, Fragen der Sicherheit usw., ist wie folgt:

H. W. Koppens (Sektionsvorsitzender)
H. Ericson (Vizevorsitzender der Sektion)
A. Eggli (VHTL, Schweiz)
K. Haussig (ÖTV, Deutschland)
K. Jackson (TGWU, Großbritannien)

(Vertreter der übrigen britischen Verbände können an Sitzungen dieses Unterausschusses teilnehmen, falls sie dies zu tun wünschen.)

71. Während der Berichtszeit fanden folgende Tagungen der Sektion statt:

22. Oktober 1968	— London: Ad-hoc-Sitzung (AETR)
15.—16. Januar 1969	— London: Sektionsausschuß
31. Januar 1969	— London: Unterausschuß der Sektion
28.—29. April 1969	— London: Unterausschuß der Sektion
9.—11. Juni 1969	— Villingen: Sektionsausschuß
25.—26. Februar 1970	— London: Unterausschuß der Sektion
8.—9. Juni 1970	— Zürich: Unterausschuß der Sektion

Eine weitere Sitzung des Unterausschusses war für April 1971 vorgesehen.

Zu den Themen der Beratungen des Ausschusses bzw. Unterausschusses der Sektion zählten: Arbeitszeit, Lenkungszeit, Ruhezeit, Berufliche Aus- und Fortbildung im Straßentransport, Bauart der Fahrzeuge, Städtischer Nahverkehr, ITF-Abkommen über Rechtsbeistand an Fahrer im Ausland, Sicherheit und Gesundheit im Straßentransport, Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 67, Revision des AETR und die Tagesordnung der Neunten Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses (1971). Ferner nahmen die Mitglieder des Sektionsausschusses an einer Reihe von Vorträgen sowie einer Aussprache über die Verwendung von Fahrtenstreibern teil, wobei die erforderlichen Vorkehrungen von der deutschen Gewerkschaft ÖTV im Einvernehmen mit der Firma Kienzle, Villingen, getroffen wurden. Außerdem nahmen Mitglieder des Unterausschusses der Sektion im Februar 1970 an einer Besichtigung der Schule der für berufliche Aus- und Fortbildung im Straßentransport verantwortlichen britischen Behörde teil. Für die mit dieser Besichtigung zusammenhängenden Vorkehrungen zeichnete die ITF im Einvernehmen mit dem Britischen Transportarbeiterverband und der vorerwähnten Stelle verantwortlich.

Die oben angeführten Sitzungen befaßten sich hauptsächlich mit der Revision des AETR und des IAO-Übereinkommens Nr. 67: zwei Themen, über die wir im nachstehenden separat berichten (siehe die Punkte 78 und 81).

Im Juli 1970 fand in London eine Gemeinsame ITF/IOD-Sitzung über Probleme des städtischen Nahverkehrs statt. Auch über diese Frage wird weiter unten separat berichtet (siehe Punkt 79).

Sektionskonferenz: London, 4. bis 6. November 1970

72. Vom 4. bis 6. November 1970 tagte in London eine Vollkonferenz der ITF-Sektion Straßentransport. An ihr nahmen 46 Delegierte von 20 Gewerkschaften aus folgenden 13 Ländern teil: Belgien, Deutschland, Finnland, Großbritannien, Irland, Japan, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden, Singapur und die Schweiz. Gastgeber waren die vier der ITF angeschlossenen britischen Gewerkschaften der Straßentransportarbeiter (Scottish Commercial Motormen's Union, Transport and General Worker's Union, United Road Transport Union und die Union of Shop, Distributive and Allied Workers). Die Konferenz befaßte sich insbesondere mit Berichten über die jüngsten Entwicklungen innerhalb der Europäischen Gemeinschaften, mit der Revision des Europäischen Abkommens über die Arbeit der Fahrzeugbesatzungen im Internationalen Straßentransport (AETR), der beruflichen Ausbildung im Straßentransport, den Arbeitsbedingungen im städtischen Nahverkehr und Vorschlägen zur Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 67 betreffend die Arbeitszeit und die Ruhezeiten im Straßentransport.
73. Die Konferenz beschloß, daß der Unterausschuß der Sektion regelmäßig zusammentreten sollte, um zu Entwicklungen im Bereich der Europäischen Gemeinschaften Stellung zu nehmen, die sich auf den Straßentransport in Gemeinschaftsländern und auch außerhalb dieser auswirken. Ferner wurde beschlossen, daß die nicht direkt im Unterausschuß vertretenen europäischen Länder an diesen Sitzungen teilnehmen können, falls sie dies wünschen, und daß der Sekretär des Brüsseler Ausschusses kraft seines Amtes ein Mitglied des Unterausschusses sein sollte.
74. Die Konferenz nahm mit Befriedigung davon Kenntnis, daß sich die Regierungsvertreter innerhalb der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) nunmehr auf einen revidierten Wortlaut des Europäischen Abkommens über die Arbeit der Fahrzeugbesatzungen im Internationalen Straßentransport (AETR) geeinigt haben. Die Konferenz nahm Kenntnis von den Bemühungen des Ausschusses und des Unterausschusses der Sektion im Zusammenhang mit der Vertretung des Standpunktes der Arbeitnehmer auf den Verhandlungen über die Revision des Abkommens. Gleichzeitig erklärte die Konferenz, daß sie es bedauern würde, wenn unter Berufung auf die Einrichtungen der Europäischen Gemeinschaften irgendwelche Versuche unternommen würden, um die aufgrund des Beschlusses des Ministerrates (Nr. 543/69) vom 25. März 1969 im Rahmen der Gemeinschaften geltenden Normen über die Lenkungs- und Ruhezeiten zu schwächen, und verwies ferner auf die Notwendigkeit der baldigen Ergänzung dieser Verordnung durch den Erlaß weiterer Vorschriften über die Arbeitszeit, gestützt auf das Konzept des sozialen Fortschritts und der progressiven Harmonisierung der Arbeitsbedingungen bei den drei Binnenverkehrsträgern.
75. Die Konferenz befürwortete die Empfehlungen des für die Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 67 zuständigen Unterausschusses und beschloß, daß das

Sekretariat an das Internationale Arbeitsamt herantreten sollte, um innerhalb der IAO das für die Revision dieses Abkommens erforderliche Verfahren in die Wege zu leiten.

76. Die Konferenz prüfte die Fortschritte, die auf nationaler Ebene auf dem Gebiete der beruflichen Ausbildung im Straßentransport erzielt worden sind und bekräftigte die zu dieser Frage auf der Sektionskonferenz in Stuttgart im Jahre 1967 angenommenen Schlußfolgerungen. Es wurde beschlossen, daß diese den Ausgangspunkt für die Stellungnahme der Arbeitnehmervertreter auf der Neunten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO bilden sollen.
77. Abschließend nahm die Konferenz von den Fortschritten Kenntnis, die im Zusammenhang mit der Untersuchung verschiedener Schwierigkeiten gemacht worden sind, die der Herbeiführung einer beachtlichen Verbesserung der Arbeitsbedingungen des im städtischen Nahverkehr beschäftigten Personals im Wege stehen, und ersuchte den Sektionsausschuß, dieser Frage weiterhin die ihr gebührende Dringlichkeit beizumessen.

Revision des AETR

78. Im April 1970 einigte sich der ECE-Unterausschuß Straßentransport auf den endgültigen Wortlaut einer revidierten Fassung des Europäischen Abkommens über die Arbeit der Fahrzeugbesatzungen im Internationalen Straßentransport (AETR). Das im Jahre 1962 in Genf angenommene ursprüngliche AETR trat nie in Kraft, weil es nicht von genügend Ländern ratifiziert wurde. Unter den Staaten, die es ratifizierten, befanden sich auch bestimmte Länder der EWG. Als nach einiger Zeit erneutes Interesse an einer Inkraftsetzung des AETR auftrat, zeigte es sich, daß verschiedene soziale Maßnahmen, die von der EWG in Richtung der im Rom-Vertrag vorgesehenen gemeinsamen Verkehrspolitik in die Wege geleitet worden waren, es den Ländern der Gemeinschaft nicht gestatten würden, das AETR in seiner ursprünglichen Form zu ratifizieren. So z. B. unterschied sich eine vom EWG-Ministerrat im März 1969 verabschiedete Verordnung zur Harmonisierung bestimmter Arbeitsbedingungen im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Straßenverkehr wesentlich von den Bestimmungen des AETR. Darüber hinaus sind die EWG-Mitgliedsstaaten im Sinne des Artikels 234 des Rom-Vertrages verpflichtet, jede im Rahmen eines bilateralen oder multilateralen Abkommens eingegangene Verpflichtung, die mit einer gemeinschaftlichen Regelung nicht vereinbar ist, dieser Gemeinschaftsregelung anzupassen, erforderlichenfalls durch die Kündigung des betreffenden Abkommens. Die Regierungen der EWG-Länder vertreten daher die Ansicht, daß das AETR im Sinne des sozialen Fortschritts, den die Gemeinschaften erzielt und in der Form entsprechend strengerer Bestimmungen in einer Verordnung verankert haben, revidiert werden sollte.

Das im Jahre 1970 fertiggestellte revidierte AETR stützt sich somit weitgehend auf die einschlägige EWG-Verordnung. Die Hauptschwierigkeit — die jedoch schließlich nach mehreren ECE-Tagungen überwunden wurde — bestand in der Reduzierung der ursprünglichen maximalen täglichen Lenkzeit von 9 auf 8 Stunden. Als Kompromiß wurde hier eine am 31. Dezember 1973 endende Übergangsperiode vorgesehen, während der die unterzeichnenden Staaten weiterhin eine maximale tägliche Lenkzeit von 9 Stunden anwenden können. Die EWG-Staaten dagegen würden jedoch auf ihrem eigenen Hoheitsgebiet auch während dieser Übergangsperiode im Falle ihrer eigenen Fahrer die von

der EWG-Verordnung vorgesehene maximale tägliche Lenkzeit von 8 Stunden zur Anwendung bringen, obwohl es Fahrern aus Drittländern im Sinne der Übergangsperiode des AETR gestattet sein würde, Fahrzeuge bis zu 9 Stunden am Tag zu lenken.

Seit Januar 1969 haben 6 Sitzungen des Ausschusses und des zuständigen Unterausschusses der ITF-Sektion Straßentransport stattgefunden, die in erster Linie dem Meinungsaustausch zwischen den ITF-Mitgliedsverbänden über die vorgeschlagene Änderung des ursprünglichen AETR dienten. Die Gewerkschaften der EWG-Länder waren insbesondere darauf bedacht zu vermeiden, daß ihre Regierungen irgendwelche Verpflichtungen eingehen, die eine Schwächung der Gemeinschaftsregelung zur Folge haben könnten, sei es in bezug auf die maximalen Lenkzeiten oder im Zusammenhang mit dem Inkraftsetzungstermin der Verordnung im gesamten Raum der Gemeinschaft. Andererseits waren besonders die britischen Gewerkschaften über die möglichen Auswirkungen einer Reduzierung der vom ursprünglichen AETR vorgesehenen neunstündigen täglichen Lenkzeit auf 8 Stunden (wie von der EWG-Verordnung vorgesehen) besorgt. Die in bezug auf die Festlegung einer Übergangsperiode erzielte Einigung brachte insofern spezifische Probleme für die EWG-Verbände mit sich, als zu einem bestimmten Zeitpunkt die Möglichkeit zu bestehen schien, daß dies eine Aufschiebung der Inkraftsetzung der EWG-Vorschriften über die achtstündige tägliche Lenkzeit zur Folge haben könnte. Für alle diese Sitzungen erstellte das ITF-Sekretariat ausführliche Unterlagen*), in denen die Bestimmungen des ursprünglichen AETR mit denen der EWG-Verordnung verglichen, die auf nationaler Ebene in Europa bestehenden Vorschriften über die Lenkzeit, Arbeitszeit und Ruhezeiten (maximale ununterbrochene Lenkzeit, maximale tägliche Lenkzeit, tägliche Mindestruhezeit, maximale wöchentliche Lenkzeit, wöchentliche Mindestruhezeit, maximale tägliche Arbeitszeit, maximale wöchentliche Arbeitszeit und die Definierung des Begriffes „Arbeitszeit“) beschrieben und außerdem die nach Ansicht der Mitgliedsverbände erforderlichen Verbesserungen dieser Bestimmungen angeführt waren. Auf einer Ad-hoc-Sitzung im Oktober 1968 wurde eine ITF-Stellungnahme für eine kommende CEMT-Sitzung über die Revision des AETR angenommen. Auf den bereits erwähnten späteren ITF-Tagungen wurden zuhanden verschiedener Sitzungen des ECE-Unterausschusses Straßentransport weitere Erklärungen zur Frage der Revision des AETR angenommen. Bei der Formulierung dieser Erklärungen waren die zuständigen Mitgliedsverbände vor allem darauf bedacht, die Annahme eines für ganz Europa geltenden internationalen Abkommens über die Arbeitsbedingungen im grenzüberschreitenden Straßentransport zu beschleunigen. Gleichzeitig aber wollte man vermeiden, daß unsere diesbezüglichen Bemühungen die Erzwingung entsprechender Vorschriften und Verordnungen für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Straßentransport im EWG-Raum in irgendeiner Weise beeinträchtigten. Die ITF-Verbände waren ferner der

*) „Arbeitszeit, Lenkzeit und Ruhezeit“ (69/Rt.1/3); „AETR und EWG-Regelung“ (69/Rt.1/3a); „Abänderungsanträge der schwedischen und britischen Regierungen zu den Anträgen der EWG-Länder auf Änderung des AETR“ (69/Rt.1/3 b); „AETR und EWG-Verordnung, Entwurf des Sekretariats“ (69/Rt.2/1); „Entwurf für eine Erklärung, eingereicht vom Schwedischen Transportarbeiterverband“ (69/Rt.2/2); „AETR und EWG-Verordnung (Stellungnahme des VHTL Schweiz)“ (69/Rt.2/3); „Revision des AETR-Erklärungsentwurfes“ (69/Rt.3/2a); „Vergleiche der nationalen gesetzlichen Bestimmungen betreffend Arbeitsstunden der Fahrer, Lenkungszeit und Ruhezeiten“ (69/Rt.3/3); „Arbeitszeit, Lenkungszeit, Ruhezeit und andere Arbeitsbedingungen (Unterlagen: ITF-Dokumente und Eingabe der britischen Verbände)“ (69/Rt.4/3) und „Arbeitszeit-Definierung, Bestandteile, gesetzliche Begrenzung“ (70/Rt.1/3).

Ansicht, daß in das revidierte AETR spezifische Normen in bezug auf die tägliche und wöchentliche Arbeitszeit aufgenommen werden sollten. (Weder das ursprüngliche AETR, noch die im März 1969 verabschiedete EWG-Verordnung enthalten solche Normen.)* Die ITF-Verbände haben außerdem mit Nachdruck auf die Beibehaltung der Artikel 10, 11 und 12 (betreffend Löhne und Aufwandsentschädigungen; Krankheiten und Arbeitsunfälle; und die Rückkehr zum Wohnort) des ursprünglichen AETR gedrungen. Die auf der Sitzung vom April 1969 angenommene Erklärung befaßte sich spezifisch mit der Frage der Festlegung einer Übergangsperiode (siehe oben). Eine besondere Schwierigkeit war, daß die britischen Verbände fest davon überzeugt waren, daß die Durchführung des Straßentransports in Großbritannien und auch internationaler Fahrten mit britischen Fahrzeugen durch die Anwendung der im revidierten AETR vorgesehenen maximalen täglichen Lenkzeit von 8 Stunden sehr erschwert werden würde. Dieses Problem muß man im Zusammenhang mit der zur Zeit erfolgenden gestaffelten Reduzierung der Arbeitszeit im britischen Straßentransport sehen. In diesem Sinne stellt die im revidierten AETR vorgesehene Übergangsperiode ein gewisses Zugeständnis seitens der EWG-Regierungen dar. Leider ist das Endergebnis für die britischen Verbände nicht in jeder Hinsicht befriedigend, und darüber hinaus hat dieses Zugeständnis auch bestimmte interne Schwierigkeiten innerhalb der EWG verursacht. Die ITF war auf allen diesen ECE-Sondersitzungen vertreten, und die Zusammensetzung der betreffenden ITF-Delegation wurde auf den vorher abgehaltenen ITF-Sitzungen beschlossen. In allen Fällen erstattete das Sekretariat Bericht über den jüngsten Stand der Genfer Verhandlungen.

Städtischer Nahverkehr

79. Nachdem der Sektionsausschuß auf seiner Sitzung im Januar 1969 beschlossen hatte, den Problemen der Arbeitnehmer im städtischen Nahverkehr sowie den Schwierigkeiten, denen sich städtische Nahverkehrsunternehmen gegenübergestellt sehen, seine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, nahm das ITF-Sekretariat in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Internationale der öffentlichen Dienste (IÖD) eine ausführliche Umfrage über diesen Fragenkomplex vor. Das Ergebnis dieser Umfrage wurde auf einer Gemeinsamen ITF/IÖD-Sitzung über Probleme des städtischen Nahverkehrs (London, 14. und 15. Juli 1970) diskutiert, an der Gewerkschaftsvertreter des im städtischen Nahverkehr beschäftigten Personals aus Dänemark, Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen, Österreich und der Schweiz teilnahmen. Bei der Diskussion der vom ITF-Sekretariat aufgestellten Übersicht, waren einige Redner der Meinung, daß man sich mit bestimmten Aspekten der Arbeitsbedingungen befassen sollte, insbesondere mit der Dauer der wöchentlichen Ruhezeiten, und daß man sich ferner bemühen sollte, zu einer Einigung über die beantragte Änderung der im Jahre 1965 von einem IAO-Expertenausschuß angenommenen Empfehlungen über die Arbeitsbedingungen im städtischen Nahverkehr zu kommen, um ein geeigneteres Grundsatzprogramm für den städtischen Nahverkehr in Europa zu erstellen. Andere Redner waren der Meinung, daß sich die Sitzung mit folgenden drei grundlegenden Fragen befassen sollte: 1. den Betriebsbedingungen, d. h. den Problemen, die sich aus

*) Ein Entwurf der EWG-Kommission für eine zweite Verordnung, die die Arbeitszeit zum Gegenstand haben soll, wird zur Zeit von den zuständigen Instanzen der Gemeinschaften diskutiert.

dem Verkehrsandrang und der Konkurrenz des Privatverkehrs ergeben; 2. der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs, um zu einer gemeinsamen Politik über die Gewährung von Zuwendungen und Subventionen sowie über die Fahrpreisstruktur zu gelangen; und 3. der Harmonisierung der Gesetzgebung über Höchstgeschwindigkeiten, Arbeitszeit, Lenkungszeiten, Streckenbegrenzungen, Mehrarbeitseinschränkungen usw. Nach einer langen Diskussion über verschiedene Aspekte, wie z. B. die Fahrpreisstruktur, Zuwendungen seitens der öffentlichen Behörden für den Ausbau des städtischen Nahverkehrs, das Ausmaß der Mehrarbeit, der Arbeit an Wochenenden, die Durchführung von Modernisierungsmaßnahmen und die Einführung neuer Arbeitsmethoden, wurde einstimmig folgende Erklärung angenommen:

Am 14. und 15. Juli 1970 tagte in London eine Gemeinsame ITF/IÖD-Konferenz, auf der Probleme der Arbeitsbedingungen im städtischen Nahverkehr diskutiert wurden. Die Konferenz beschloß zu empfehlen, daß sich die künftige Arbeit der beiden Berufssekretariate auf folgende Grundsätze stützen sollte:

1. Nahverkehrsbetriebe haben eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe zu erfüllen. Aus diesem Grunde ist das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit auf solche Betriebe nicht anzuwenden. Soweit Unternehmen noch eine Eigenwirtschaftlichkeit anstreben, darf dies die Sozialstruktur der betreffenden Unternehmen in keiner Weise beeinträchtigen. Das bedeutet, daß die Regierung oder die zuständigen Gebietskörperschaften Zuwendungen und Subventionen für die Aufrechterhaltung ausreichender öffentlicher Verkehrsdienste in Städten bereitstellen müssen. Die Unerläßlichkeit dieser Verkehrsdienste und der der Öffentlichkeit aus ihrem Vorhandensein entstehende Nutzen rechtfertigen eine solche öffentliche Finanzierung. Insbesondere ist darauf zu achten, daß solche Zuwendungen und Subventionen unter Bezugnahme auf eine umfassende Prognose der spezifischen Bedürfnisse der Öffentlichkeit langfristig entrichtet werden.
2. Der Verdienst der Arbeitnehmer im städtischen Nahverkehr muß mit dem anderer Arbeitnehmerkategorien mit gleichem Status, gleicher Verantwortung und gleicher Arbeitsbelastung vergleichbar sein. Das Lohn- und Gehaltsniveau im städtischen Nahverkehr sollte ferner den besonderen Merkmalen der Arbeit – wie z. B. unregelmäßige Arbeitszeit – Rechnung tragen. Gleichzeitig sollte mit allen Mitteln versucht werden, die unregelmäßige Arbeitszeit und das Ausmaß der geteilten Schichtarbeit, die diesen Beruf so unattraktiv machen und chronischen Personalmangel verursachen, durch eine Änderung der Diensterteilung und die Beschäftigung von genügend Personal zu reduzieren.
3. Die wichtigsten erforderlichen Verbesserungen auf dem Gebiete der Arbeitsbedingungen sind: die Kürzung der Arbeitszeit, die allgemeine Verwirklichung des Prinzips der 5-Tage-Woche und die Reduzierung des Ausmaßes der geteilten Schichtarbeit. Die 5-Tage-Woche sollte unter keinen Umständen überschritten werden, und Arbeitnehmer, die an Wochenenden und an öffentlichen Feiertagen arbeiten müssen, sollten eine entsprechende Zahl freier Tage und zusätzliche Freizeit als Entschädigung für die Arbeit an Wochenenden und öffentlichen Feiertagen erhalten.

Die Konferenz beauftragte das Sekretariat, weitere Untersuchungen der Arbeitsbedingungen im städtischen Nahverkehr vorzunehmen.

Die Sitzung beschloß ferner, erneut eine Sitzung des Gemeinsamen ITF/IÖD-Ausschusses über den städtischen Nahverkehr einzuberufen, der sich aus den Kollegen Stappung, Matthies, Barazetti und Iddon zusammensetzt; daß der Gemeinsame Ausschuß einen geeigneten Fragebogen über eine beschränkte Zahl spezifischer wichtiger Aspekte der Arbeitsbedingungen ausarbeiten sollte, und daß der Gemeinsame Ausschuß, gestützt auf die im Laufe der Sitzung gemachten Vorschläge, eine Revision der vom IAO-Expertenausschuß über die Arbeitsbedingungen im städtischen Nahverkehr im Jahre 1965 angenommenen Empfehlungen vornehmen sollte.

Der Gemeinsame ITF/IÖD-Ausschuß tagte erneut am 4. und 5. August 1970 in Hamburg. Auf dieser Sitzung wurde ein neuer Fragebogen für eine Umfrage betreffend die Arbeitsbedingungen im städtischen Nahverkehr erstellt, sowie, zuhanden einer weiteren Gemeinsamen ITF/IÖD-Sitzung über den städtischen Nahverkehr, eine Reihe von Forderungen zu den im Jahre 1965 von einem IAO-Expertenausschuß angenommenen Schlußfolgerungen über die Arbeitsbedingungen in städtischen Verkehrsbetrieben. Der Gemeinsame ITF/IÖD-Ausschuß beschloß, sich bei seiner künftigen Arbeit vorwiegend auf folgende Fragen zu konzentrieren:

- a) Sicherheit des Arbeitsplatzes und der Altersversorgung für das im städtischen Nahverkehr beschäftigte Personal (einschließlich Renten- und Hinterbliebenenversicherung, Vorkehrungen in bezug auf die vorzeitige Pensionierung bzw. Umstellung des im Fahrdienst beschäftigten Personals);
- b) Gesundheitsüberwachung (Einsatz von Betriebsärzten);
- c) Einführung neuer Arbeitsmethoden im Verwaltungsdienst (elektronische Datenverarbeitung, Erstellung der Dienstpläne mittels elektronischer Datenverarbeitung, und die Auswirkungen auf das Personal);
- d) neue Entwicklungen im Werkstättendienst (Modernisierung des Maschinenparks, rationelle Wartung, Zusammenschluß von Werkstätten, Zentralisierung der Wartung, Genehmigung zur Annahme von Aufträgen von Außenfirmen, Einführung von Leistungs- und Akkordlohnsystemen und die verschiedenen Arten von Prämien und Zuschlägen);
- e) Verkehrsdienst (Vereinfachung und Mechanisierung der Fahrgastabfertigung, Beschäftigung von Frauen auf Fahrzeugen).

In bezug auf die von einem IAO-Expertenausschuß im Jahre 1965 angenommenen Schlußfolgerungen nahm der Gemeinsame Ausschuß spezifische Empfehlungen über die Arbeitszeit, die Dauer der Dienstschichten, die Nacharbeit, Ruhetage, Ferien und die Diensterteilung an.

Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

Neunte Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO

80. Abgesehen vom Allgemeinen Bericht des Arbeitsamtes, der die Verwirklichung früherer Entschlüsse und Empfehlungen des Binnenverkehrsausschusses und die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete des Binnenverkehrs zum Gegenstand haben wird, sind die beiden Hauptpunkte der Tagesordnung für die Neunte Sitzung Problemen des Straßenverkehrs gewidmet. Sie lauten:

„Arbeitsbedingungen der und Sicherheitsvorschriften für die im Straßenverkehr beschäftigten Personen.“ (Tagesordnungspunkt 2)
 „Berufliche Grundausbildung und Fortbildung im Straßenverkehr.“ (Tagesordnungspunkt 3)

Der von der ITF vorgeschlagene Wortlaut war wie folgt:

„Arbeitsbedingungen der und Sicherheitsbestimmungen für die im Straßenverkehr beschäftigten Personen, mit besonderem Bezug auf Fahrer.“ (2)

„Berufsausbildungs- und Berufsförderungsmaßnahmen im Straßenverkehr sowie technische Hilfe, die die Internationale Arbeitsorganisation auf diesem Gebiet in den Entwicklungsländern leisten kann.“ (3)

Diese Neunte Sitzung des Binnenverkehrsausschusses war ursprünglich für Mai 1971 vorgesehen, aber im Laufe weiterer Ermittlungen konnten wir bis jetzt nur in Erfahrung bringen, daß sich der IAO-Verwaltungsrat auf seiner Sitzung im Februar/März mit dem Termin des Binnenverkehrsausschusses befassen und daß die Arbeitnehmergruppe im Verwaltungsrat beantragen wird, diese Sitzung auf jeden Fall im Jahre 1971 einzuberufen.

Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 67

81. Auf dem ITF-Kongreß 1968 wurde eine Entschliebung betreffend die Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 67 angenommen.*) Dieses Übereinkommen stammt aus dem Jahre 1939 und ist bis jetzt von nur vier Ländern (Kuba, Peru, Uruguay, Zentralafrikanische Republik) ratifiziert worden. Auf seiner Sitzung im Januar 1969 beschloß der Sektionsausschuß, einen Unterausschuß zu ernennen, der beauftragt wurde, in Vorbereitung auf die Diskussion über die Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr auf der Neunten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO und in Zusammenhang mit der beantragten Revision des Übereinkommens Nr. 67 die Frage der Sicherheit und der Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr zu untersuchen und notwendigenfalls geeignete Abänderungsvorschläge zu formulieren. Auf der Vollkonferenz der Sektion im November 1970 wurden verschiedene von diesem Unterausschuß empfohlene Änderungen gutgeheißen.

SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

Sektionsausschuß

82. Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglieder</u>	<u>Ersatzmitglieder</u>
Osterreich	Anton Lux**)	A. Peham
Belgien	L. Eggers	
Frankreich	J. Duniau	
Deutschland	H. Diers	H. Möllers
Großbritannien	P. Henderson	
Niederlande	P. Mol	

Tagungen

Gemeinsame Konferenz der ITF-Sektionen — London, 28. und 29. April 1968

83. Die Sektion Binnenschiffahrt war auf dieser Konferenz vertreten. Die Konferenz nahm eine Erklärung über den Containerverkehr und die Auswirkungen des technischen Wandels an (siehe Seiten 150—156).

*) Siehe Kongreßprotokoll, Seite 97.

**) Anstelle des am 24. September 1968 verstorbenen Kollegen J. Mladoschwitz.

Vollkonferenz der Sektion — Wiesbaden, 28. Juli 1968

84. Diese Vollkonferenz fand im Rahmen des 29. Kongresses der ITF statt. An ihr nahmen 22 Delegierte aus 8 Ländern sowie Beobachter von der EWG und vom Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) teil. Den Vorsitz führte P. Mol (Vizevorsitzender, Niederlande). Die Konferenz befürwortete die sich mit der Tätigkeit der Sektion befassenden Teile der ITF-Jahrbücher für die Jahre 1965—1967 sowie das Arbeitsprogramm für die nächsten drei Jahre, das in erster Linie der Vorbereitung für die im August 1968 in London stattfindende Sektionskonferenz und die im folgenden Oktober in Genf tagende IAO-Sitzung über die Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt gewidmet war. Auf der Konferenz wurde H. Diers (ÖTV, Deutschland) als Nachfolger des verstorbenen Kollegen Henry Hildebrand zum Vorsitzenden der Sektion gewählt. P. Mol (Niederlande) wurde als Vizevorsitzender wiedergewählt.

Vollkonferenz der Sektion — London, 29. und 30. August 1968

85. An dieser Vollkonferenz nahmen Delegierte aus sechs Ländern sowie ein Beobachter vom Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) teil. Den Vorsitz führte H. Diers (ÖTV, Deutschland). Die Tagesordnung umfaßte folgende Punkte: Bericht des Sekretariats; Internationales Programm der Binnenschiffer; Schulerziehung der Kinder von Binnenschiffern; Auswirkungen des technischen Wandels auf die Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer; und Regionale Entwicklungen. Die Konferenz nahm drei Entschlüsse an (siehe Seiten 130—133). In der ersten dieser Entschlüsse wird die Internationale Arbeitsorganisation ersucht, sich mit der Frage der Navigationssicherheit auf Binnenwasserstraßen zu befassen. Auch die zweite Entschluß war an die IAO gerichtet, die gebeten wurde, zu ermitteln, in welchem Maße der im Jahre 1949 angenommene Grundsatz, daß die Schulerziehung und Bildungsmöglichkeiten der an Bord von Binnenschiffahrtsfahrzeugen wohnenden Kinder ebenso gut sein sollten, wie die anderer Kinder, in der Zwischenzeit erfüllt worden ist. In der dritten Entschluß verpflichtete die Sektion den vom Wiesbadener Kongreß angenommenen Schlußfolgerungen über die Auswirkungen des technischen Wandels bei. Der Entwurf für ein internationales Programm der Binnenschiffer wurde zur Weiterbehandlung an einen Unterausschuß verwiesen, der im Januar 1969 in Utrecht tagte (siehe Punkt 86). Schließlich äußerte die Sektion den Wunsch, daß die ITF sich erneut mit Problemen der Donauschifffahrt befasse.

Sitzung über Internationales Programm für die Binnenschifffahrt

86. Der von der Sektion auf dem Wiesbadener Kongreß mit der Weiterbehandlung des geplanten internationalen Programmes für die Binnenschifffahrt beauftragte Ausschuß tagte am 7. und 8. Januar 1969 in Utrecht und erstellte ein Internationales Grundsatzprogramm, dessen Text den zuständigen Mitgliedsverbänden zugestellt wurde und das der nächsten Vollkonferenz der Sektion unterbreitet werden soll.

Sitzung über Probleme der Donauschiffer

87. Am 12. und 13. Juni 1969 fand in Wien unter den Auspizien der ITF eine Sitzung über die sozialen und gewerkschaftlichen Probleme der Donauschiffer statt, an der Vertreter der zuständigen deutschen und österreichischen Gewerk-

schaften teilnahmen. Erörtert wurden u. a. Mittel und Wege zur Förderung gemeinsamer gewerkschaftlicher Maßnahmen sowie die Möglichkeit der Einberufung einer IAO-Konferenz über Donauschifffahrtsfragen, um für diesen Wasserweg eine ähnliche internationale Regelung zu treffen wie sie im Falle des Rheins besteht. Am Ende einer Diskussion dieser Probleme wurde beschlossen, daß die in Frage kommenden Gewerkschaften in geeigneten Zeitabständen Rücksprache halten sollten.

Sektionstagung — Basel, 25. und 26. November 1970

88. Folgende Punkte standen auf der Tagesordnung: Unterzeichnung und Ratifizierung des Internationalen Abkommens über Arbeitsbedingungen in der Rheinschifffahrt; Praktische Anwendung der neuen Mindestbesatzungsordnung; Tarifbewegung in der Binnenschifffahrt auf mitteleuropäischen Wasserstraßen; Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt auf mitteleuropäischen Wasserstraßen; Stand der Einführung neuer Betriebsformen (verkürzte Continue-Fahrt, Semi-Continue-Fahrt und verkürzte Semi-Continue-Fahrt); die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG; Vertretung der Arbeitnehmerinteressen in den Sachverständigenausschüssen der Zentral-Rhein-Kommission (ZRK).
89. **Rheinschifffahrt:** Die seit 1963 andauernden Verhandlungen im Rahmen der ZRK über die Einführung einer neuen Mindestbesatzungsordnung für die Rheinschifffahrt endeten im Jahre 1968 mit der Erstellung eines neuen Verordnungstextes, der sich auf alle Betriebsformen (normale Fahrt, Semi-Continue-Fahrt und Continue-Fahrt) sowie auf alle Fahrzeugtypen (Kähne, Schlepper, Motorschiffe und Schubschiffe) und auch auf alle auf dem Rhein Schifffahrt treibenden Länder (Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz) bezieht und am 1. August 1968 in Kraft trat. Das Kontrollverfahren zur Überwachung der Erfüllung der verschiedenen Vorschriften für die Rheinschifffahrt ist in einem Protokoll zum Revidierten IAO-Abkommen vom Jahre 1963 betreffend die Arbeitsbedingungen in der Rheinschifffahrt enthalten. Dieses Protokoll wurde auf einer Zwischenstaatlichen Konferenz, die vom 8. bis 13. November 1969 in Genf unter den gemeinsamen Auspizien der IAO und der ZRK tagte, angenommen. Es sieht eine Reihe von Strafen für die Verletzung der Bestimmungen über Ruhezeiten, Mindestbesatzung usw. vor, und wird nach seiner Ratifizierung durch die fünf Rheinuferstaaten in Kraft treten.

IAO-Expertensitzung — Genf, 22. bis 31. Oktober 1968

90. Dieser Sitzung ging eine Vorbereitende der ITF-Teilnehmer voraus. Der Expertenausschuß bestand aus je sechs Mitgliedern der Regierungen, der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer. Vier der sechs Arbeitnehmer-Mitglieder kamen von ITF-Verbänden. Ferner nahmen mehrere technische Berater von ITF-Verbänden an der Sitzung teil. Die Tagesordnung umfaßte folgende drei Punkte: Mindestalter für die Zulassung zum Beruf; Ärztliche Untersuchung der Binnenschiffer; Berufliche Ausbildung und Befähigungsnachweise. Nach einer ausführlichen Diskussion wurden Schlußfolgerungen zu allen drei Tagesordnungspunkten angenommen sowie eine einstimmige Entschluß, in der die IAO ersucht wurde, bei frühester Gelegenheit geeignete Schritte in die Wege zu leiten, um internationale Verwaltungsurkunden (Übereinkommen bzw. Empfehlungen) zu den genannten Punkten zu erstellen. Auf seiner Sitzung im Februar

1969 nahm der IAO-Verwaltungsrat zu dieser Entschließung Stellung, mit dem Resultat, daß die Erstellung der beantragten internationalen Regelungen Anfang 1972 in Angriff genommen werden wird.

SEKTION HÄFEN

Sektionsausschuß

91. Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Belgien	A. Vervliet*)	
Deutschland	H. Diers	B. Frank
Finnland	S. Tompuri	
Frankreich	J. Duniau	
Großbritannien	T. O'Leary (Vorsitzender)	
Indien	K. A. Khan	K. Sethye
Italien	A. Ortolani	L. Betti
Malta	A. Caruana	
Niederlande	W. Hulsker (Vizevorsitzender)	
Norwegen	H. Nicolaysen	
Österreich	R. Gryc	A. Peham
Philippinen	R. Oca	
Schweden	G. Gustafsson	
USA	T. W. Gleason	

Tagungen

Sektionskonferenz: London, März 1968

92. An dieser Konferenz nahmen 18 Delegierte aus 10 Ländern, einschließlich Guyana und den USA, teil. Die IAO und der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) waren durch Beobachter vertreten. Zur Diskussion standen folgende Themen: Höchstgrenze des von einem Arbeiter zu tragenden Gewichts; Container und Einheitsladungen; Umschlag gefährlicher und gesundheitsschädlicher Frachten; Sicherheit der Hafentarbeiter; Aufgaben der Hafentarbeiter im Zusammenhang mit dem Problem der Schattenflaggen.

Fair-Practices-Ausschuß: London, März 1968

93. Der Ausschuß nahm einen Bericht über den Stand der Kampagne gegen Schattenflaggen entgegen und stellte mit Besorgnis fest, daß die Beschäftigung asiatischer Seeleute bei Zahlung unterdurchschnittlicher Heuern anstelle europäischer Seeleute mehr und mehr um sich greift. Die angeschlossenen Verbände der Hafentarbeiter wurden gebeten zu erwägen, inwiefern sie die Seeleute in ihrem Kampf gegen derartige Mißbräuche unterstützen können.

Ein Bericht über die Sitzung befindet sich unter Punkt 131.

*) Anstelle des verstorbenen Kollegen G. de Crom.

Gemeinsame Konferenz der ITF-Sektionen: London, April 1968

94. Diese Konferenz wurde einberufen, um es den interessierten Sektionen zu gestatten, gemeinsam zu neuen Entwicklungen auf dem Gebiete des Güterumschlags, wie z. B. Verwendung von Containern, Paletten, Ro/Ro-Schiffen usw. Stellung zu nehmen. Die Konferenz nahm eine Erklärung an, die Teil einer von der ITF veröffentlichten Studie über den Containerverkehr bildet, und in der die diesbezüglichen Probleme aus der Sicht der verschiedenen Berufsgruppen beschrieben sind. (Siehe Seiten 150–156.)

Sektionskonferenz: Wiesbaden, Juli 1968

95. Diese Konferenz fand im Rahmen des Wiesbadener Kongresses der ITF statt. Sie nahm Stellung zur Tätigkeit der Sektion seit dem Kongreß 1965 und diskutierte das künftige Arbeitsprogramm mit besonderem Bezug auf die Vertretung der ITF auf einer im April 1969 in Rotterdam stattfindenden Technischen IAO-Tagung über Probleme der Hafentarbeiter. Ferner nahm die Konferenz Entschlüsse zu folgenden Fragen an:
 Container-Verkehr und technische Entwicklung; Solidarische Unterstützung der dänischen Seeleute; Bildung eines paritätischen Beratungsausschusses innerhalb der EWG über die sozialen Probleme in der Hafentarwirtschaft der Gemeinschaftsländer; Unterstützung der italienischen Hafentarbeiter in ihrem Kampf um Beschäftigungssicherheit und die Verteidigung bestehender Bedingungen. (Siehe Protokoll des Wiesbadener Kongresses: Seiten 90, 94 und 95.)

Sitzung über Containerverkehr: Bremen, Januar 1970

96. Am 19. und 20. Januar 1970 fand in Bremen eine Hafentarbeitertagung der ITF statt, um die Auswirkungen der Verwendung von Containern und der Einführung neuer Lademethoden auf die Beschäftigungslage der Hafentarbeiter der verschiedenen Länder zu diskutieren. Anwesend waren 30 Delegierte aus Belgien, Curaçao, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Österreich, Schweden, der Schweiz und den USA sowie ein Beobachter vom Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF). Der Vorsitzende der Hafentarbeitersektion, Kollege T. O'Leary, wurde in letzter Minute aus gesundheitlichen Gründen an der Teilnahme verhindert. In seiner Abwesenheit führte W. Hulsker (NBV, Vizevorsitzender der Sektion) den Vorsitz.

Der Ausschuß nahm von den unter den Auspizien der ITF und der IAO bereits beschlossenen allgemeinen Richtlinien über die Auswirkungen der Verwendung von Containern und neuer Lademethoden auf die Arbeitslage in der Hafentarwirtschaft Kenntnis und konzentrierte sich sodann auf Vorschläge zur Erstellung eines internationalen Mustervertrages für die Hafentararbeit, der einheitliche Normen enthalten soll, die den Verbänden auf nationaler Ebene als Richtlinie dienen können. Insbesondere wurden folgende Aspekte diskutiert: Zulagen; Sondervergütungen; Arbeitszeit; Schichtarbeit; Mehrzweckverwendung und Mobilität der Arbeitskräfte; und Beschäftigungssicherheit. Es wurde beschlossen, daß die sich aus der Einführung technischer Neuerungen und der erhöhten Produktivität ergebenden Vorteile allen Hafentararbeitern zugutekommen sollten, und daß in diesem Sinne ein internationaler Mustervertrag erstellt werden sollte.

Ein Ausschuß, in dem die Hafentarbeiter aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Schweden und den USA vertreten

sind, wurde gebildet und beauftragt, die näheren Einzelheiten eines solchen Mustervertrages auszuarbeiten. Der Text einer von der Tagung angenommenen Entschließung befindet sich auf Seite 133.

Sitzung über internationalen Mustervertrag für Hafentarbeiter: Rotterdam, April 1970

97. Am 6. und 7. April fand in Rotterdam die erste Sitzung eines ITF-Ausschusses statt, der mit der Erstellung eines internationalen Mustervertrages für die Hafentarbeit beauftragt worden war. Anwesend waren Hafentarbeitervertreter von ITF-Verbänden aus der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Schweden und den Vereinigten Staaten. Den Vorsitz führte der Vorsitzende der Hafentarbeitersektion, Kollege T. O'Leary (Großbritannien). Der geplante Mustervertrag soll allgemeine Grundsätze über Arbeitszeit, Verdienst, Stärke der Arbeitstrupps, Beschäftigungssicherheit, Änderung der Arbeitsmethoden und Einführung technischer Neuerungen enthalten, die den Gewerkschaften auf nationaler Ebene als Richtlinie dienen können. Im Hintergrund der Diskussionen stand die zunehmende und weitverbreitete Einführung neuer Güterumschlagsmethoden, insbesondere die Verwendung von Containern und deren Auswirkungen auf die in der Hafentarwirtschaft beschäftigten Arbeitnehmer. Die auf der Sitzung angenommenen Schlußfolgerungen wurden den angeschlossenen Verbänden mit der Bitte um Stellungnahme zugestellt.

Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

Dreigliedrige technische IAO-Konferenz: Rotterdam, April 1969

98. Mit einer Ausnahme waren alle an dieser Konferenz teilnehmenden Arbeitnehmervertreter von der ITF nominiert worden. Die Konferenz selbst war das Resultat einer Unterredung mit dem Generaldirektor der IAO im Juni 1967. Der wichtigste Tagesordnungspunkt lautete: „Die sozialen Auswirkungen der Verwendung von Containern und anderen Einheitslademethoden.“ Nach einer elftägigen Diskussion zwischen Vertretern der Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer wurde eine Reihe von Schlußfolgerungen über den Containerverkehr und verschiedene verwandte Fragen, wie z. B. „Berufliche Ausbildung und Umschulung der Hafentarbeiter“ und „Sicherheit, Gesundheit und Wohlfahrt der Hafentarbeiter“, angenommen.

Diese Schlußfolgerungen wurden den angeschlossenen Verbänden mit Rundschreiben Nr. 60/D. 13 vom 2. Mai 1969 zugestellt. Wie in dem genannten Rundschreiben erwähnt, besagte einer der wichtigsten Schlußfolgerungen zur Frage der sozialen Auswirkungen der Verwendung von Containern und anderen Einheitslademethoden, „daß alle beteiligten Parteien positive Schritte unternehmen sollten, um Reduzierungen des Personalbestandes so weit wie möglich zu verhindern oder auf ein Minimum zu beschränken, ohne dadurch die Leistungsfähigkeit des Hafentarbeitsbetriebes zu beeinträchtigen“.

Außer bei Entlassungen aus disziplinarischen Gründen sollten angemessene Maßnahmen zum Schutz der Hafentarbeiter getroffen werden, wenn sich eine Reduzierung des Personalbestandes nicht vermeiden läßt. Ein weiterer Teil dieser Schlußfolgerungen besagt, daß das Endziel in der regelmäßigen Vollbeschäftigung aller Hafentarbeiter bestehen sollte. In der Zwischenzeit sollten Garantien in bezug auf die Wahrung des Beschäftigungsverhältnisses

und/oder des Verdienstes geleistet werden, wobei die Beschaffenheit solcher Garantien von den wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen in den betreffenden Ländern abhängig sein sollte.

Im Hinblick darauf, daß man allzu oft geneigt ist, Reorganisationspläne ohne eine gründliche und vorherige Rücksprache über deren soziale Auswirkungen durchzuführen, ist die von der IAO-Konferenz angenommene Empfehlung, „daß in jedem Land und/oder Hafen geeignete Einrichtungen geschaffen werden sollten, um die möglichen Auswirkungen der Einführung neuer Lademethoden zu untersuchen“ und „daß die Hafentarbeiter, die Arbeitnehmer und sonstige mit dem Umschlag von Gütern im Hafen beschäftigten Organisationen oder Instanzen auf diesen Einrichtungen vertreten sein sollten“, besonders wichtig. In einem weiteren Absatz, der sich spezifisch mit der Lage in den Entwicklungsländern befaßt, wird die Anwendung von Lademethoden empfohlen, die einen verhältnismäßig stärkeren Personalaufwand erfordern, wie z. B. Paletten im Gegensatz zu Containern.

Ein weiteres wichtiges Ergebnis der Konferenz ist, daß im Zusammenhang mit einem Verweis auf Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Produktivität erklärt wurde, „daß bei der Einführung solcher Maßnahmen geeignete Vorkehrungen über die Beschäftigungssicherheit, die Wahrung des Verdienstes und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen getroffen werden sollten“. Ferner sollten die Hafentarbeiter an dem sich aus der Einführung neuer Lademethoden ergebenden zusätzlichen Gewinn angemessen beteiligt werden, z. B. durch eine entsprechende Verbesserung der Arbeitsgesetzgebung, längeren Urlaub, Schutzmaßnahmen in bezug auf Sicherheit, die Einführung besserer Ruhezeiten, bessere Arbeitsschutzmaßnahmen, Herabsetzung der Arbeitszeit ohne Lohnverlust, bessere Renten und Reduzierung des Rücktrittsalters.

SEKTION SCHIFFFAHRT

Sektionsausschuß

99. Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>
Argentinien	M. Rodriguez E. Venturini W. Cassiers R. Dekézyer
Belgien	P. Møller Hansen ¹⁾ S. Bøje Larsen K. Mols-Sørensen A. C. Hansen N. Udby-Hansen G. Andersen S. Fønsskov H. Rake ²⁾ N. Metslov O. Keitele
Dänemark	
Deutschland	
Estland	
Finnland	

¹⁾ Anstelle von J. Nielsen.
²⁾ Anstelle von H. Wiemers.

Großbritannien	D. S. Tennant (Vorsitzender)
Indien	W. Hogarth
Israel	K. Khadilkar
	Y. Yagol
Italien	E. Rapport
Jamaika	F. Giorgi
Japan	C. Francis
	K. Kihata
	K. Murakami
Niederlande	W. Ch. van Zuylen
Norwegen	O. Karling
	L. Lerstad
Schweiz	K. Rebsamen
Schweden	G. Klang ^{*)}
	S. Wiebe
Uruguay	A. del Gaudio
USA	E. Shepard
	S. Wall
	J. Curran (Vizevorsitzender)

Ausschuß für asiatische Seeleute

100. Ende 1970 war die Zusammensetzung dieses Ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>
Dänemark	S. Fønsskov
Deutschland	H. Rake
Großbritannien	W. Hogarth
	D. S. Tennant
Niederlande	W. Ch. van Zuylen
Norwegen	O. Karling
Indien	K. Khadilkar
Schweden	G. Klang

Automationsausschuß

101. Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung dieses Ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>
Belgien	W. Cassiers
Dänemark	P. Møller-Hansen
Deutschland	H. Rake
Großbritannien	D. S. Tennant
	W. Hogarth
Italien	F. Giorgi
Japan	K. Murakami
Niederlande	W. Ch. van Zuylen
Schweden	S. Wiebe
Uruguay	A. del Gaudio
USA	E. Shepard
	S. Wall

^{*)} Als Nachfolger von Johan S. Thore.

Tagungen

Fair-Practices-Ausschuß: London, März 1968

102. Am 21. und 22. März 1968 fand in London eine Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses statt, an der mehrere Vertreter der Seeleutesektion teilnahmen. (Siehe Bericht unter Punkt 131.)

Gemeinsame Sektionskonferenz über den Containerverkehr: London, April 1968

103. Am 18. und 19. April 1968 nahmen mehrere Vertreter der Seeleutesektion an einer gemeinsamen Konferenz der ITF-Fachsektionen über den Containerverkehr teil. (Siehe Erklärung auf Seiten 150–156).

Vollkonferenz der Sektion: Wiesbaden, Juli 1968

104. Im Rahmen des 29. Kongresses der ITF in Wiesbaden fand am 28. Juli 1968 eine Vollkonferenz der Seeleutesektion statt, an der 65 Delegierte aus 21 Ländern teilnahmen. Vorsitzender und Berichterstatter für die Konferenz war W. Hogarth (NUS, Großbritannien). D. S. Tennant (MNAOA, Großbritannien) wurde als Sektionsvorsitzender und J. Curran (NMU, USA) als Vizevorsitzender wiedergewählt.

Automationsausschuß: London, Dezember 1968

105. Dieser Ausschuß tagte am 12. und 13. Dezember 1968 in London. Zur Diskussion standen Beschäftigungsprobleme, die sich aus der Automation des Schiffsbetriebes und dem Einsatz immer größerer Schiffe ergeben. Der Ausschuß nahm eine EntschlieÙung an, deren Wortlaut auf Seite 134 wiedergegeben ist.

Ferner erfolgte eine Vorbesprechung über Fragen der Ausbildung im Zusammenhang mit einer bevorstehenden Gemeinsamen IAO/IMCO-Sitzung über die Sicherheit und Ausbildung der Seeleute (London, 17. Dezember 1968). (Siehe Punkt 112.) Der Ausschuß nahm außerdem zur Kenntnis, daß die Frage der beruflichen Ausbildung der Seeleute einen Hauptpunkt der Tagesordnung der im Oktober 1969 stattfindenden Vorbereitenden Technischen Schifffahrtskonferenz der IAO bildet (siehe Punkt 113).

Ad-hoc-Sitzung über Container-Konsortien: Rotterdam, Februar 1969

106. Am 24. Februar 1969 fand in Rotterdam eine Sitzung von Seeleuterevertretern britischer, niederländischer und schwedischer Gewerkschaften statt, deren Mitglieder auf Schiffen der Atlantic Container Line (ACL) beschäftigt sind. Erörtert wurde vor allem die Möglichkeit einer Harmonisierung der Heuern und Arbeitsbedingungen der bei der ACL und ähnlichen Schifffahrtskonsortien beschäftigten Seeleute. Am Ende der Diskussion wurden Schlußfolgerungen zu folgenden Fragen angenommen: Zahlung einer Containerzulage für Dienst auf Containerschiffen; Sammlung zusätzlicher Informationen über verschiedene Aspekte des Betriebes von Containerschiffen; Bemannungsnormen und Besatzungsstärke; Dauer des Urlaubs der auf solchen Schiffen beschäftigten Besatzungen; Bereitstellung geeigneter Einrichtungen an Bord zur Unterhaltung und Erholung der Besatzungen von Containerschiffen und ähnlicher Schiffstypen. Weitere Sitzungen dieser Art sollen einberufen werden, wenn immer dies erforderlich erscheint. Der nach der Sitzung veröffentlichten Presseerklärung wurde in der Schifffahrtspresse große Aufmerksamkeit zuteil.

Vollkonferenz der Sektion: Genua, September 1969

107. Zwecks Vorbesprechung der Tagesordnung der Vorbereitenden Technischen Schiffahrtskonferenz der IAO (siehe Punkt 113) fand am 12. und 13. September 1969 eine Vollkonferenz der Sektion statt, an der über 70 Delegierte und Vertreter von 40 Mitgliedsverbänden aus 18 Ländern teilnahmen.

Ad-hoc-Sitzung über Küsten- und Seenahverkehr: London, September 1970

108. Am 2. September 1970 diskutierten Vertreter angeschlossener europäischer Seeleuterverbände in London die Auswirkungen des Konkurrenzkampfes im europäischen Küsten- und Seenahverkehr auf die Arbeitsbedingungen der Seeleute. Nach Entgegennahme eines Berichtes über die bisherigen Bemühungen der Sektion und die jüngsten Entwicklungen auf diesem Gebiet bestand Übereinstimmung darüber, daß die vertretenen Seeleute nur durch koordinierte Maßnahmen im Rahmen der ITF soziale Gerechtigkeit erlangen können. Ferner einigten sich die Sitzungsteilnehmer auf ein provisorisches Aktionsprogramm, das u. a. die Einführung eines sich auf das Arbeitspensum stützenden 3-Wachen-Systems vorsieht. Eine weitere solche Sitzung ist für Februar 1971 vorgesehen.

Funkoffizierskonferenz: London, September 1970

109. Am 15. und 16. September 1970 diskutierten Delegierte angeschlossener Funkoffiziersverbände in London eine Reihe von Problemen, die darauf zurückzuführen waren, daß bestimmte Regierungen und internationale Gremien auf einer Sitzung des IMCO-Unterausschusses für Funkverbindungen Anträge gestellt hatten, deren Annahme eine starke Beeinträchtigung der Zuverlässigkeit des internationalen Schiffsfunk-Notrufverfahrens zur Folge gehabt hätte (siehe auch Punkt 123). Nach einer gründlichen Diskussion der jüngsten Entwicklungen auf Ebene der IMCO und auf dem Gebiete der Schiffsfunksicherheit im allgemeinen, wurde eine umfassende Grundsatzklärung angenommen, in der die Ansichten der ITF-Funkoffiziere zum Ausdruck gelangen und die sich ferner mit den in der Internationalen Seeleute-Charta der ITF enthaltenen Grundsätzen deckt. Die Stellungnahme der Funkoffiziere wurde später von der gesamten Seeleutesektion (siehe folgenden Punkt) gutgeheißen.

Vollkonferenz der Sektion: Genf, Oktober 1970

110. Am 10. und 11. Oktober 1970 fand in Genf eine Vollkonferenz der Sektion statt, auf der eine Vorbesprechung der Tagesordnung der bevorstehenden Schiffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz (siehe Punkt 115) erfolgte. An der Sektionskonferenz nahmen 55 Delegierte und Berater von 30 angeschlossenen Seeleuterverbänden aus 40 Ländern teil. Zusätzlich zur Vorbesprechung der IAO-Konferenztagungsordnung nahm die Sektion eine gewerkschaftspolitische Erklärung an, die sich auf eine Zusammenfassung der von der Funkoffizierskonferenz (siehe letzten Punkt) angenommen und an die Seeleutesektion verwiesene Grundsatzklärung stützte (siehe Seiten 135 bis 137).

Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

IAO-Seminar asiatischer Seeleute: Holte, 29. September bis 19. Oktober 1968

111. Dieses Seminar wurde unter den Auspizien des Internationalen Arbeitsamtes und des Dänischen Amtes für technische Zusammenarbeit mit den Entwicklungsländern einberufen und bildete einen Teil der allgemeinen Entwicklungs-

arbeit der Vereinten Nationen. An ihm nahmen 25 Regierungsvertreter und Vertreter der Reeder und Seeleute aus 10 asiatischen Ländern teil. Die ITF war durch D. S. Tennant (MNAOA, Großbritannien) vertreten.

Gemeinsamer IAO/IMCO-Ausschuß für Sicherheitsausbildung der Seeleute

112. Die erste Sitzung dieses Ausschusses fand vom 17. bis 20. Dezember 1968 im Londoner Hauptbüro der IMCO statt. Die Seeleutemitglieder der IAO-Delegation kamen ausnahmslos von ITF-Mitgliedsverbänden. Es waren: T. F. O'Callaghan (USA), J. A. Randeri (Indien), D. S. Tennant (Großbritannien), W. Ch. van Zuylen (Niederlande) und H. Wiemers (Deutschland). Die ITF war durch Beobachter vertreten. Der Ausschuß diskutierte u. a. die Frage der Formulierung einheitlicher Ausbildungsnormen für die Offiziere und Mannschaften großer Schiffe und beschloß, die im Jahre 1964 von einem früheren IAO/IMCO-Ausschuß erstellten Ausbildungsrichtlinien zu revidieren. Das Ergebnis dieser Revision war ein Dokument, das den Titel „Ausbildungsrichtlinien 1968“ trägt. Ferner wurde empfohlen, daß dieses Dokument, falls es die Zustimmung der verantwortlichen Instanzen der IMCO und IAO findet, an die Mitgliedsstaaten der beiden Organisationen weitergeleitet werden sollte. Die zweite Sitzung des oben genannten Gemeinsamen Ausschusses fand vom 4. bis 8. Mai 1970 im Genfer Hauptbüro der IAO statt. Der Ausschuß nahm eine Überprüfung der 1968 formulierten Ausbildungsrichtlinien vor. Das Ergebnis dieser Revision war ein Dokument, das den Titel „Ausbildungsrichtlinien 1970“ trägt. Es soll, falls es die Zustimmung der zuständigen Instanzen der IAO und IMCO findet, an die Mitgliedsstaaten dieser beiden Organisationen weitergeleitet werden. Seitdem ist das Dokument vom Verwaltungsrat der IAO gutgeheißen worden. Der Ausschuß empfahl ferner, daß weitere Sitzungen stattfinden sollten, um diese Ausbildungsrichtlinien laufend dem Stand der technischen Entwicklung anzupassen. Diese Empfehlung wurde an den Generaldirektor der IAO und den Generalsekretär der IMCO weitergeleitet.

Vorbereitende Technische IAO-Schiffahrtskonferenz

113. Diese Konferenz fand vom 16. bis 26. September 1969 in Genua statt, und zwar in Vorbereitung für die im folgenden Jahr stattfindende Schiffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz. Die Delegierten der ITF-Verbände spielten eine führende Rolle in der Seeleutegruppe der Konferenz. J. S. Thore (Schweden) wurde zum Vizevorsitzenden der Konferenz gewählt, und die Kollegen D. S. Tennant, F. Giorgi und C. H. Blyth zum Vorsitzenden, Vizevorsitzenden bzw. Sekretär der Seeleutegruppe. Im Konferenzleitungsausschuß kamen alle vier ordentlichen Mitglieder sowie drei der vier Ersatzmitglieder von ITF-Verbänden, und auch in den sechs Technischen Ausschüssen waren praktisch alle ordentlichen Sitze mit ITF-Delegierten besetzt. Die Konferenz nahm Schlußfolgerungen zu folgenden Themen an: Quartierräume der Schiffsbesatzungen; Internationale Mindestgrundheuer der Vollmatrosen; Technische Entwicklung und Modernisierung in der Schiffahrt; Berufliche Ausbildung der Seeleute und Aufenthaltsverhältnisse der Seeleute zur See und im Hafen. Diese Schlußfolgerungen dienten auf der späteren Schiffahrtstagung der Arbeitskonferenz als Grundlage für die Erstellung geeigneter internationaler Verwaltungsinstrumente.

IAO-Ausbildungsseminar für Seeleute der Entwicklungsländer

114. Vom 23. April bis 6. Mai 1970 fand in Singapur ein IAO-Seminar für Seeleute der Entwicklungsländer statt. Diese Studientagung bildete einen Teil der allgemeinen Entwicklungsarbeit der Vereinten Nationen. Die ITF war durch Donald U'ren (Regionalvertreter für Asien) vertreten.

55. (Schifffahrts-)Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz

115. Diese Tagung fand vom 14. bis 30. Oktober 1970 in Genf statt. An ihr nahmen insgesamt 534 Delegierte und Technische Berater aus 65 Mitgliedsstaaten der IAO teil. Die Seeleute-Delegierten der ITF-Mitgliedsverbände spielten bei den Beratungen eine führende Rolle. Die Vizevorsitzenden sämtlicher technischen Ausschüsse der Konferenz kamen von ITF-Mitgliedsverbänden. Heinrich Wiemers (ÖTV, Deutschland) war Seeleute-Vizepräsident der Konferenz. Als Vorsitzender der Seeleutegruppe fungierte Capt. Douglas Tennant (MNAOA, Großbritannien). Sekretär der Seeleutegruppe war C. H. Blyth (Generalsekretär der ITF).

Die Konferenz war — vom Standpunkt der Seeleute aus gesehen — ein großer Erfolg, was vor allem der Arbeitsfreudigkeit und dem Zielbewußtsein der Seeleutegruppe selbst zuzuschreiben ist. Die wichtigsten von der Konferenz angenommenen Urkunden sind:

- eine EntschlieÙung betreffend die Revision der Mindeststeuer der Seeleute im Lichte der Reduzierung des Kaufwertes seit der Annahme der ursprünglichen diesbezüglichen IAO-Empfehlung im Jahre 1958; (empfohlen wird, daß die 1958 festgelegten Mindestnormen für die Grundsteuer eines Vollmatrosen (£ 25,— bzw. \$ 70,— pro Monat) auf £ 42,— bzw. \$ 100,— erhöht werden);
- ein Übereinkommen über die Unterkunftsräume der Schiffsbesatzungen und zwei Empfehlungen über die Bereitstellung von Klimaanlage und die Kontrolle des gesundheitsschädlichen Lärms an Bord;
- ein Übereinkommen und eine Empfehlung zum Thema Unfallverhütung;
- eine Empfehlung über die Betreuung der Seeleute an Bord des Schiffes und im Hafen;
- eine Empfehlung über die sich aus dem technischen Wandel an Bord ergebenden Beschäftigungsprobleme;
- eine Empfehlung über die berufliche Ausbildung der Seeleute mit dem Ziel der Reduzierung der Unfallgefahr, der Bereitstellung von Umschulungsmöglichkeiten und Gelegenheiten für Aufstieg und Beförderung.

Ferner nahm die Konferenz eine Reihe von EntschlieÙungen an, in denen die IAO gebeten wird, eine Untersuchung verschiedener Fragen vorzunehmen, die für die Seeleute von besonderer Bedeutung sind, wie zum Beispiel: Beschäftigungssicherheit; Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen; Revision des Übereinkommens Nr. 91 über den bezahlten Urlaub der Seeleute sowie anderer IAO-Übereinkommen über die Arbeit und Lebensbedingungen der Schiffsbesatzungen; zusätzlicher Urlaub; Bereitstellung besserer Abwasser- und Kläranlagen an Bord von Schiffen; Schutz der jungen Seeleute; Schattenflaggen (Anwendung der IAO-Normen auf die auf ausländischen Schiffen beschäftigten Seeleute); und die Einberufung regionaler Schifffahrtskonferenzen, da diese für junge Entwicklungsländer mit eigenen Handelsflotten von besonderem Interesse sind.

Außerdem erfolgte auf dieser Konferenz eine Revision der im Jahre 1958 beschlossenen Zusammensetzung der Paritätischen Schifffahrtskommission (JMC) (siehe Punkt 116). Im Hinblick auf den seit dem Jahre 1958 eingetretenen Anstieg der Zahl der IAO-Mitgliedsstaaten beantragten die Gruppen der Seeleute und Reeder eine Erhöhung der Zahl der ordentlichen JMC-Mitglieder von je 15 auf je 18. Dem Verwaltungsrat der IAO wurde eine diesbezügliche Empfehlung unterbreitet. In Erwartung der Annahme dieser Empfehlung nominierten beide Gruppen ihre Mitglieder.

Paritätische Schifffahrtskommission (JMC)

116. Die von der Seeleutegruppe auf der Schifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz empfohlene und seitdem vom Verwaltungsrat der IAO auf seiner Sitzung im November 1970 gutgeheißene Zusammensetzung der Paritätischen Schifffahrtskommission ist wie folgt:

Ordentliche Seeleute-Mitglieder:

W. Hogarth (Großbritannien)
P. Hall (USA); Stellvertreter: S. Wall
H. Rake (Bundesrepublik Deutschland)
W. van Zuylen (Niederlande)
L. McLaughlin (Kanada)
K. Mols-Sørensen (Dänemark)
J. Randeri (Indien)
E. Tollerud (Norwegen)
E. Venturini (Argentinien)
S. Wiebe (Schweden)
K. Kihata (Japan)
O. Keitele (Finnland)
P. Geraghty (Australien)
F. Giorgi (Italien)
W. Cassiers (Belgien)
Y. Yagol (Israel)
V. Petrikeev (UdSSR)
A. Gruènaïs (Frankreich)

Seeleute-Ersatzmitglieder

J. K. Smith-Mensah (Ghana)
M. Berezecki (Polen)
A. Osman (Vereinigte Arabische Republik)
D. Zerjal (Jugoslawien)
C. Salas Núñez (Chile)

Zwischenstaatliche Beratende Organisation für Schifffahrt (IMCO) Allgemeines

117. Die Tagesordnungen mehrerer in der Zeit von 1968 bis 1970 abgehaltener IMCO-Tagungen enthielten Punkte, die für die Seeleute und die ITF von besonderem Interesse waren. Die ITF machte auf diesen Tagungen vom Beobachterstatus des IBFG Gebrauch, der ihr Zugang zu folgenden IMCO-Gremien einräumt: IMCO-Rat, IMCO-Versammlung, Schifffahrts-Sicherheitsausschuß, Unterausschuß für Navigationsicherheit, Unterausschuß für Funkverbindungen, Unterausschuß für Container und Seefrachten, Unterausschuß für Lebensrettungsgeräte, Unter-

ausschuß für Feuerverhütung und Feuerbekämpfung und Gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschuß über die Sicherheitsausbildung der Seeleute (siehe Punkt 112). Auf diesen Tagungen wurden u. a. folgende Fragen diskutiert: Probleme, die sich aus der Strandung des Tankers „Torrey Canon“ ergaben; Ausbildungs- und Beschäftigungsnormen für Offiziere und Mannschaften; Revision des IMCO-Abkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (1960); Internationales Abkommen über Ladelinien; Beförderung von Containern auf dem Seewege; Schiffsautomation; Verwendung von Schiffsfunk-Notrufverfahren und Lebensrettungseinrichtungen.

Internationale Konferenz über Tonnage-Messungen

118. Auf dieser vom 27. Mai bis 23. Juni 1969 in London veranstalteten Konferenz wurde ein internationales Abkommen über Tonnage-Messungen angenommen, das nicht nur ein einheitliches Meßverfahren festlegt, sondern auch die Ermittlung der Brutto- und Netto-Tonnage vereinfacht. Dieses neue Abkommen tritt 24 Monate nach seiner Ratifizierung durch 25 Schiffahrtsländer, die zusammen nicht weniger als 65% der Welthandels-Tonnage besitzen müssen, in Kraft. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes war es von drei Staaten ratifiziert worden.

Internationale Rechtskonferenz über Schäden infolge der Verunreinigung der Meere

119. Diese Konferenz fand vom 10. bis 29. November 1969 in Brüssel statt. Sie nahm zwei internationale Abkommen an: das Internationale Abkommen über Interventionen auf Hoher See im Zusammenhang mit der Gefahr der Verunreinigung der Meere durch Öl (öffentliches Recht) und das Internationale Abkommen über die zivile Haftpflicht für Schäden infolge der Verunreinigung der Meere durch Öl (Privatrecht).

Ferner beauftragte die Konferenz eine Arbeitsgruppe, sich mit der Frage der Bildung und Verwaltung eines internationalen Schadenersatz-Fonds zu befassen. Eine weitere internationale Rechtskonferenz soll gegen Ende 1971 stattfinden, um geeignete Vorschriften über die Zahlung von Schadenersatz zu formulieren.

Internationale Richtlinien über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Seewege

120. Diesen Richtlinien wurden weitere Anhänge beigelegt, die sich hauptsächlich mit Empfehlungen über die bei Arbeitsunfällen zu leistende Erste Hilfe (die IMCO arbeitet auf diesem Gebiet mit der WGO und IAO zusammen) sowie mit Vorschriften über die Verwendung tragbarer Behälter für gefährliche Flüssigkeiten befassen. Ferner wurde die Frage der sicheren Beförderung von Sprengstoffen und explosiven Substanzen weiterverfolgt.

Suche und Rettung

121. Die IMCO hat ein Handbuch für Kapitäne veröffentlicht, das Anweisungen über Maßnahmen enthält, die von Schiffen, die sich in Seenot befinden, und von den an Such- und Rettungsaktionen beteiligten Schiffen zu ergreifen sind. Den Regierungen der IMCO-Mitgliedsstaaten wurde die sofortige Erfüllung dieser Richtlinien empfohlen. Darüber hinaus beabsichtigt die IMCO, Schritte in Richtung der internationalen Definierung des Zuständigkeitsbereiches der Such- und Rettungsdienste zu übernehmen.

Navigationssicherheit

122. Auf diesem Gebiet hat die IMCO beträchtliche Fortschritte erzielt. Die wichtigste Verbesserung besteht in dem Erlaß von Vorschriften, die die Installation von Navigationsgeräten an Bord von Schiffen obligatorisch machen. Die Revision der internationalen Vorschriften über die Verhütung von Schiffszusammenstößen dauert an. Ferner wird die Möglichkeit der Anwendung weltraumtechnischer Methoden für die Bestimmung des Standortes von Schiffen untersucht.

Funkverbindungen

123. Der zuständige Unterausschuß war in der Berichtszeit äußerst aktiv. Vor allem im Zusammenhang mit der Revision des Schiffsfunk- und Notrufverfahrens. Untersucht wurden zahlreiche technische und praktische Aspekte, um so bald wie möglich eine Verbesserung des jetzigen Verfahrens herbeizuführen. In diesem Zusammenhang wurde auch die Verwendung von Weltraumsatelliten als Funkverbindungsmittel in Erwägung gezogen. Auf praktischem Gebiet wurden Aspekte der Sicherheit und Zuverlässigkeit diskutiert, und als Vorbereitung für die im Juni 1971 anberaumte Weltraumkonferenz des Internationalen Fernmeldeverbandes wurde den Mitgliedsstaaten eine provisorische Liste der diesbezüglichen Erfordernisse zugestellt. Ferner erfolgte eine erste Diskussion über die Funkverbindungsbedürfnisse schwimmender Ölbohranlagen, Tragflügelboote und Luftkissen-Schwebefahrzeuge. Die ITF und die ihr angeschlossenen Funkoffiziersverbände haben sich im Rahmen dieses Unterausschusses allen Versuchen, die weltweite Sicherheit des Schiffsfunknetzes zu beeinträchtigen, widersetzt. Im September 1970 wurde auf einer Funkoffizierskonferenz der ITF ein Grundsatzprogramm angenommen, das im Oktober des gleichen Jahres von der gesamten Seeleutesektion gutgeheißen wurde (siehe Punkt 109 und 110). Dieses Programm wird auf der im Jahre 1971 stattfindenden nächsten Sitzung des IMCO-Unterausschusses für Funkverbindungen den Ausgangspunkt für die Stellungnahme der ITF-Beobachter bilden.

Lebensrettungsgeräte

124. Während der Berichtszeit hat die IMCO untersucht, welche Art von Lebensrettungsgeräten für Wasserschwebefahrzeuge und schwimmende Installationen (Ölbohranlagen usw.) erforderlich sind, um diesbezügliche Bestimmungen in die einschlägigen Sicherheitsvorschriften aufzunehmen. Außerdem ist eine Revision jener Bestimmungen des Abkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (1960) vorgesehen, die sich mit Lebensrettungsgeräten für Fahrgastschiffe im internationalen Kurzstreckenverkehr und mit der Bereitstellung feuerfester Rettungsboote für Tankschiffe befassen.

Richtlinien für Schiffe, die gefährliche Chemikalien als Massengüter befördern

125. Die diesbezüglichen Sicherheitsrichtlinien werden voraussichtlich Anfang 1971 fertig vorliegen.

Schottenunterteilung und Stabilität

126. Die IMCO plant umfassende Änderungen der Teile des Abkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See, die sich mit der Schottenunterteilung von Fahrgastschiffen befassen. Ferner soll als nächster Schritt die Unter- teilung von Frachtschiffen und neuen Fahrzeugtypen (Wasserschwebefahrzeuge, Tragflügel-fahrzeuge, schwimmende Anlagen usw.) untersucht werden.

Feuerschutz

127. Die IMCO ist gegenwärtig mit der Erstellung von Empfehlungen betreffend den Feuerschutz von: a) Schiffen mit automatischer Maschinenkontrolle, b) schwimmenden Installationen und c) Wasserschwebefahrzeugen beschäftigt. In bezug auf den Feuerschutz für Tragflügelboote liegt bereits eine Empfehlung vor. Außerdem untersucht die IMCO die Frage des strukturellen Feuerschutzes und der Feuerbekämpfung auf Tankschiffen.

Künftige Tätigkeit

128. Zusätzlich zu ihrer normalen Arbeit im Rahmen der bereits bestehenden Ausschüsse beabsichtigt die IMCO, entweder allein oder in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen, folgende Tagungen einzuberufen:

Konferenz über den Internationalen Containerverkehr (Genf 1972)

Auf dieser in Zusammenarbeit mit den Vereinten Nationen geplanten Konferenz soll ein internationales Abkommen über die Sicherheit von Seefracht und Containern ausgearbeitet werden.

Konferenz über den Fahrgastverkehr in bestimmten internationalen Fahrtgebieten

London, 27. September bis 4. Oktober 1971.

Konferenz über die Bildung eines internationalen Fonds für die Zahlung von Schadenersatz infolge der Verunreinigung der Meere und Küsten durch Öl

Brüssel, 6. bis 18. Dezember 1971

Konferenz zur Revision der Vorschriften betreffend die Verhütung von Schiffszusammenstößen

(voraussichtlich 1971)

Konferenz über die rechtliche Einreihung von Ozeanforschungsanlagen

(Tagungstermin steht noch nicht fest) und

Konferenz über die Verunreinigung der Meere durch Öl

(Tagungstermin steht noch nicht fest).

Seerecht

129. Im Februar 1968 fand in Brüssel unter den Auspizien des Comité Maritime International eine diplomatische Seerechtskonferenz statt. Die ITF war durch einen Beobachter (W. Cassiers vom Belgischen Transportarbeiterverband) vertreten.

Lateinamerikanisches Seminar über die Auswirkungen des technischen Wandels auf die Schifffahrt

(siehe Punkt 55)

Asiatisches Regionalseminar über den technischen Wandel in der Schifffahrt

(siehe Punkt 48)

Schattenflaggen

Diese Frage wird im Bericht über die Tätigkeit der ITF-Sondersektion für Seeleute (Punkt 130 bis 136) behandelt.

Arbeitskonflikte

(siehe die Punkte 4, 18 und 38)

SONDERSEKTION DER SEELEUTE

Fair-Practices-Ausschuß

130. Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung dieses Ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Seeleute</u>	<u>Hafenarbeiter</u>
Argentinien		E. Tolosa
Belgien	W. Cassiers	A. Vervliet ¹⁾
Deutschland	B. Frank ²⁾	E. Diers
Finnland	O. Keitele	
Großbritannien	D. S. Tennant	T. O'Leary
Italien	F. Giorgi	
Japan	K. Kihata	
Kanada	W. Smith	
Niederlande	W. Ch. van Zuylen	W. Hulsker
Norwegen	E. Tollerud	
Schweden		H. Ericson ³⁾
USA	J. Curran	T. W. Gleason
	P. Hall	

Auf seiner Sitzung im November 1968 beschloß der Vorstand, die Mitgliedschaft der griechischen Mitgliedsverbände zur ITF zu suspendieren. Das auf dem Wiesbadener Kongreß gewählte griechische Mitglied des Ausschusses war C. Hadjithodorou (Generalsekretär der Pan-Hellenischen Seeleute-Föderation) (siehe auch Punkt 2).

Tagungen und Konferenzen

Fair-Practices-Ausschuß: London, 21. und 22. März 1968

131. Der Ausschuß genehmigte den Finanzbericht 1967 für den Internationalen Seeleute-Wohlfahrtsfonds und befürwortete die vom Wohlfahrtsfonds-Unterausschuß gewährten Zuwendungen und Darlehen. (Die während der Berichtszeit gewährten Darlehen sind unter Punkt 136 angeführt.) Der Ausschuß nahm zur Kenntnis, daß die Schattenflaggen-Tonnage weiterhin stark angestiegen war. Im Hinblick darauf empfahl der Ausschuß: 1. daß engere Kontakte zwischen den Mitgliedern des Ausschusses und der ITF erstellt werden sollten; 2. daß unter den Besatzungen von Schattenflaggenschiffen eine Aufklärungs- und Werbekampagne durchgeführt werden sollte; 3. daß mit allen Mitteln versucht werden sollte, die Reeder von Schattenflaggenschiffen und die Schattenflaggen-Registrierungsländer vor der Öffentlichkeit in ein schlechtes Licht zu stellen; 4. daß die für eine Intensivierung der Boykottkampagne gegen Schattenflaggen gebotenen Möglichkeiten untersucht werden sollten. Eine solche Möglichkeit wäre vielleicht, daß wir einzelne Reeder der Reihe nach zum Ziel unserer Kampagne machen. Dies könnte im Rahmen der allgemeinen Boykottkampagne geschehen, ohne die Politik der ITF gegenüber Schattenflaggenschiffen und -reedern zu ändern. Der Ausschuß war besorgt über die zunehmende Beschäftigung asiatischer Seeleute bei Zahlung unterdurchschnittlicher Heuern und nahm eine Entschließung über „Bequemlichkeitsbesatzungen“ an, die vom schwedischen Seeleuteverband eingereicht worden war (siehe Seite 137). Ferner nahm der Ausschuß zu verschiedenen Anträgen auf Änderung der ITF-Satzungen Stellung,

1) Anstelle des im November 1970 verstorbenen Kollegen G. de Crom;

2) Anstelle von H. Wiemers, der Ende 1970 aus seiner Organisation (ÖTV) ausschied.

3) Anstelle von E. Larsson, der im August 1969 in den Ruhestand trat.

bevor diese Anträge an den Vorstand weitergeleitet wurden. Der Ausschuß war der festen Überzeugung, daß die Verwaltung der Sondersektion und des Seeleute-Wohlfahrtsfonds unverändert bleiben sollte.

Gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter: Wiesbaden, Juli 1968

132. Die Konferenz wählte den Fair-Practices-Ausschuß und beschloß, in Übereinstimmung mit dem bisherigen Verfahren, daß der Vorsitzende der Hafentarbeitersektion (T. O'Leary, Großbritannien) und der Vorsitzende der Seeleutesektion (D. S. Tennant, Großbritannien) weiterhin als Vorsitzende des Fair-Practices-Ausschusses fungieren sollten. Außerdem nahm die Konferenz folgende Definierung des Begriffes „Schattenflagge“ an:

„Wenn ein Schiff in einem Land registriert ist, das kein traditionelles Schifffahrtsland ist, und die Eigentümerschaft und Kontrolle dieses Schiffes außerhalb seines Registrierungslandes liegen, dann ist dieses Schiff als ein Schattenflaggschiff zu betrachten.“

Schattenflaggen-Tonnage

133. Der andauernde Anstieg der unter Schattenflaggen registrierten Handelstonnage läßt sich aus der folgenden Aufstellung ersehen:

Land	1. Dezember 1970		1. Dezember 1967	
	Zahl der Schiffe	insgesamt BRT	Zahl der Schiffe	insgesamt BRT
Liberia	1.896	32.839.289	1.505	23.114.839
Panama	858	6.054.357	724	5.029.206
Zypern	227	1.345.085	72	457.672
Somalia	83	425.205		
Libanon	76	260.869	116	481.504
Honduras	46	95.474	45	85.455
Malta	10	34.760	13	54.750

Boykotte und neue Schutzverträge

134. Während der Berichtszeit wurden infolge von Boykotten bzw. Boykottdrohungen in Schweden, Finnland und Großbritannien insgesamt 99 Schattenflaggschiffe unter ITF-Schutzverträge gebracht. Den weitaus größten Teil der neuen Verträge verdanken wir den schwedischen Mitgliedsverbänden, die sämtliche in schwedischen Häfen ein- und auslaufenden Schattenflaggschiffe kontrollieren. Unseren deutschen, italienischen, japanischen, niederländischen und schweizerischen Mitgliedsverbänden war es jedoch möglich, Schutzverträge mit Schattenflaggen-Reedern abzuschließen, die sich freiwillig dazu bereit erklärten. Darüber hinaus hat die ITF direkt mehrere solche Verträge mit verschiedenen Reedern getroffen. Die Gesamtzahl der unter Verträgen stehenden Schiffe ist stark zurückgegangen, weil wir nicht bereit sind, Verträge über die Griechische Seeleuteföderation abzuschließen, deren Mitgliedschaft zur ITF aufgrund der politischen Lage in Griechenland suspendiert wurde. Wir sind wiederholt an die griechischen Schattenflaggen-Reeder herangetreten, die sich jedoch weiterhin weigern, direkte Verträge mit der ITF zu unterzeichnen. Der Grund dafür ist zweifellos folgender: Im Januar 1969 erfuhren wir, daß der Generalsekretär der von der ITF suspendierten Pan-Hellenischen Seeleuteföderation (PNO), Herr Hadjitheodorou, die Absicht hatte, für die im Besitz griechischer Reeder stehenden Schattenflaggschiffe „Blaue Karten“ auszustellen, wie die ITF dies tut,

wenn Schattenflaggschiffe unter ITF-Schutzverträge gebracht werden. Der Generalsekretär der ITF verständigte unverzüglich alle angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter von den Plänen Hadjitheodorou und betonte, daß die ITF die von ihm ausgestellten „Blaue Karten“ als wertlos betrachte und Schiffe, deren Kapitäne über solche „Blaue Karten“ verfügen, „als nicht vertraglich erfaßt“ betrachtet werden sollten.

Im November 1969 erlangten die Reeder (West African Steamship Company of Monrovia) des im schwedischen Hafen Karlshamn boykottierten liberischen Schiffes „ANNA C.“ an einem britischen Gerichtshof eine Verfügung gegen den stellvertretenden Generalsekretär der ITF, Harold Lewis, der aufgefordert wurde, die zur Boykottierung der „ANNA C.“ gegebenen Anweisungen rückgängig zu machen (der Generalsekretär befand sich zu dieser Zeit auf einer Dienstreise im Ausland). Am folgenden Tage suspendierte der Gerichtshof auf Antrag der ITF diese Verfügung bis zum Termin der Wiederaufnahme des Verfahrens. Am 10. November wurde die Verfügung ganz aufgehoben. Die Reeder des Schiffes verfolgten in ihrer ursprünglichen Klage folgende vier Ziele:

- Sie wollten vom Gericht eine Verfügung erlangen, gemäß der die Anweisungen zur Boykottierung der „ANNA C.“ rückgängig zu machen seien.
- Sie wollten vermeiden, daß irgendwelche ähnliche Anweisungen dieser Art gegeben werden.
- Sie wollten Schadenersatz wegen Hinderung ihrer vertraglichen Verpflichtungen und Einschüchterung erlangen.
- Sie wollten die Bedingung, daß Schiffe über eine „Blaue Karte“ verfügen müssen, vom Gericht als gesetzwidrig erklärt haben.

Bei den Gerichtsverhandlungen vom 4. bis 10. November ging es lediglich darum, gegen den Generalsekretär und den stellvertretenden Generalsekretär der ITF gewisse Dringlichkeitsmaßnahmen zu erwirken. Die Anträge auf den Erlaß von Verfügungen zur Zurückziehung etwaiger Anweisungen und Vermeidung ähnlicher Instruktionen sollten im Laufe der nächsten Wochen zu Gericht kommen, aber was den Antrag auf Schadenersatz und den Antrag auf Erklärung der Gesetzwidrigkeit der „Blaue Karten“ (was der Erklärung gleichbedeutend wäre, daß die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggschiffe gesetzwidrig ist) anbelangt, so wären diese höchstwahrscheinlich erst nach Ablauf einer geramen Zeitspanne behandelt worden. Seitdem haben keine weiteren Gerichtsverhandlungen in dieser Angelegenheit stattgefunden, und die Reeder der „ANNA C.“ haben das Schiff verkauft.

Hilfeleistung an Schiffsbesatzungen

135. Während der Berichtszeit beantwortete das Sekretariat Anfragen über die Auslegung der Bestimmungen des Schutzvertrages für Schattenflaggschiffe und erteilte den Mitgliedern der Sondersektion Rat über ihre Rechte. Ferner unterstützten angeschlossene Verbände die Besatzungen zweier griechischer Schiffe, auf denen unterdurchschnittliche Heuern gezahlt wurden: im Februar 1969 leistete der amerikanische Seeleuteverband MMU kostarikanischen und guatemaltekischen Besatzungsmitgliedern des Schiffes „ARION“ Hilfe, und im Juni 1969 setzte sich die ITF für die pakistanischen und indonesischen Besatzungsmitglieder des Schiffes „ORIENT EXPLORER“ ein. Im Oktober 1970 halfen der Britische Seeleuteverband (NUS) und der Britische Transportarbeiterverband

(TGWU) vier arabischen Besatzungsmitgliedern des Schiffes „JACARANDA“, ihr Recht auf Heimbeförderung durchzusetzen. Nach den Zwischenfällen mit der „ARION“ und der „ORIENT EXPLORER“ wurden die angeschlossenen Verbände ersucht, das ITF-Sekretariat zu verständigen, wenn sie an Bord griechischer Schiffe unterdurchschnittliche Bedingungen vorfinden.

Daß weiterhin viele Schattenflaggenschiffe verkehren, die nicht seetauglich sind und außerordentlich schlechte Unterkunftsbedingungen bieten, zeigen die von ITF-Verbänden vorgenommenen Untersuchungen der Bedingungen an Bord des panamaischen Schiffes „KATHY HOPE MALINE“ und der zyprischen Schiffe „ADEL“, „PETROS“ und „SUERTE“. Im Falle dieser Schiffe war es uns mit Hilfe der britischen, norwegischen und schwedischen Mitgliedsverbände möglich, die Erfüllung der Mindestsicherheitsnormen durchzusetzen und beachtliche Verbesserungen der Bedingungen an Bord zu bewirken.

Internationaler Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute

136. Während der Berichtszeit wurden aus diesem Fonds folgende Zuwendungen gewährt:

1968

Seeleuteheim Europoort, Rotterdam	
als Beitrag zu den Kosten der Möblierung und Ausstattung eines Heims für Seeleute aller Länder	£ 15.000
Britischer Seeleuteverband (NUS)	
als Beitrag zu den Kosten des Anbaus eines neuen Flügels an das NUS-Erholungsheim	£ 5.000
Seeleute-Krankenhaus London	
als Beitrag zu den Kosten der Reorganisation des Verpflegungssektors	£ 4.000
United Seamen's Service, USA	
Beitrag zu den Kosten der ärztlichen Hilfeleistung an Seeleute	£ 3.000
Sailors' Children's Society, Hull	
Unterstützung für Seeleute-Waisen	£ 4.000

1969

Sportplatz De Haven, Belgien	
Beitrag zu den Kosten der Bereitstellung eines Sportplatzes für Seeleute und Hafenarbeiter	£ 3.500
Seeleute-Mission, Vlissingen	
für die Anschaffung eines 16-mm-Filmprojektionsgerätes	£ 310
Norwegischer Seeleuteverband	
Beitrag zu den Transportkosten der Teilnahme an einem Internationalen Fußballturnier für Seeleute	£ 150
Seeleuteheim, Amsterdam	
Beitrag zu den Kosten der Modernisierung von Schlafzimmern und Mobiliar	£ 2.500
United Seamen's Service, USA	
Beitrag zu den Kosten allgemeiner Wohlfahrtsprojekte	£ 3.500
ÖTV, Deutschland	
Beitrag zu den Kosten der Seeleuteschule	£ 4.000
Seeleute-Mission, Antwerpen	
für Farbfernsehgerät	£ 500

1970

Seeleute-Krankenhaus, London	
für die Installation einer Ultra-Kurzwellen-Rufanlage	£ 625
Norwegischer Seeleuteverband	
Beitrag zu den Kosten der Planung und Durchführung einer Sportwoche für Seeleute	£ 750
Teilbeitrag zu den Kosten eines Seminars für Seeleute und Hafenarbeiter in Costa Rica	£ 2.000
Schwedischer Seeleuteverband	
Beitrag zu den Unterhaltskosten des Sportplatzes Rosenhill bei Göteborg	£ 1.500
Seeleute-Wohlfahrtsheim, Terneuzen	
Beitrag zu den Möblierungskosten	£ 1.000
Israelischer Seeleuteverband	
Beitrag zu den Kosten der Bereitstellung eines Seeleuteheims in Haifa	£ 5.000
Britischer Seeleuteverband (NUS)	
Beitrag zu den Kosten der Wiedereröffnung des Henry-Radcliffe-Erholungsheims für Seeleute	£ 5.000

SEKTION FISCHEREI

Sektionsausschuß

137. Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>
Argentinien	Juan Carlos Ruiz
Belgien	R. Dekeyzer (Vorsitzender)
Dänemark	Borge Jensen
Deutschland	H. Rake ¹⁾
Färöer Inseln	J. Jakupsstovu
Finnland	R. Herdin
Großbritannien	A. D. Shenton
Island	J. Sigurdsson
Jamaika	R. Francis
Japan	G. Nakano
Niederlande	C. Roodenburg
Norwegen	K. Kristoffersen
Vietnam	Dao Van An

Tagungen und Konferenzen

138. Ausschuß über die Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge: Ostende, Juni 1968

An dieser Sitzung nahmen Vertreter von Gewerkschaften der Fischer aus Belgien, Deutschland, Großbritannien, Japan, den Niederlanden, Norwegen und den USA sowie ein Vertreter der IAO teil.

¹⁾ Anstelle von H. Wiemers, der Ende 1970 aus dem Dienst seiner Organisation (ÖTV) ausschied.

Zur Diskussion standen mehrere von Mitgliedern des Ausschusses und vom ITF-Sekretariat erstellte Arbeitsdokumente über die Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge. Es wurde beschlossen, daß sich die Stellungnahme der Arbeitnehmerteilnehmer an der im September 1968 in Genf stattfindenden IAO/FAO/IMCO-Tagung über die Sicherheit der Fischer auf die Ansichten der Ausschußmitglieder stützen sollte. Ferner wurde das Sekretariat beauftragt, die IAO von den Ansichten des Ausschusses zu verständigen. Außerdem nahm der Ausschuß zur Kenntnis, daß der an Kapitäne und Schiffsbesatzungen gerichtete Teil A der IAO/FAO/IMCO-Sicherheitsrichtlinien auf der im September 1968 in Genf stattfindenden IAO/FAO/IMCO-Tagung verabschiedet werden soll, und daß die Arbeit an den an Werften und Reeder gerichteten Teil B dieser Richtlinien andauert. Der Ausschuß gab der Hoffnung Ausdruck, daß die diesbezüglichen Arbeiten beschleunigt werden würden.

Der Ausschuß nahm eine Erklärung (siehe Seite 138) über die sozialen Bedingungen in der Fischerei, mit besonderem Bezug auf Fragen der Sicherheit an und beschloß, diese Erklärung ebenfalls an die IAO weiterzuleiten.

Vollkonferenz der Sektion: Wiesbaden, 29. Juli 1968

139. An dieser Konferenz nahmen 21 Delegierte und Berater aus 11 Ländern (Belgien, Deutschland, den Färöer Inseln, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Jamaika, Japan, den Niederlanden, Norwegen und Vietnam) teil. O. Seiersen (Schiffahrtsabteilung der IAO) und D. Lennarduzzi (EWG) waren als Beobachter anwesend. Den Vorsitz führte R. Dekeyzer (BTB, Belgien), der gleichzeitig als Berichterstatter handelte.

R. Dekeyzer wurde zum Vorsitzenden der Sektion gewählt und H. Wiemers (ÖTV, Deutschland) zum Vizevorsitzenden.

Die Konferenz diskutierte den Bericht über die Tätigkeit der Sektion seit dem letzten Kongreß sowie das Arbeitsprogramm für die nächste Zwischenkongreßperiode. Es wurde beschlossen, vor der im September 1968 in Genf stattfindenden IAO/FAO/IMCO-Tagung eine Vorbesprechung der ITF-Gruppe abzuhalten. Der Vorsitzende betonte, daß die angeschlossenen Verbände laufend Druck auf die zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder ausüben sollten, um die Ratifizierung aller Übereinkommen und Empfehlungen der IAO, die die Interessen der Fischer berühren, durchzusetzen.

Die Konferenz nahm zwei Entschlüsse an, die später von der Plenarsitzung des Kongresses gutgeheißen wurden (siehe Protokoll des Wiesbadener Kongresses, Seiten 98 und 99).

Die Konferenz würdigte die von Einar Haugen, dem verstorbenen Vorsitzenden der Sektion, geleistete Arbeit.

Vollkonferenz der Sektion: Bremerhaven, Juni 1970

140. An dieser Konferenz nahmen 25 Delegierte aus Belgien, Dänemark, der Bundesrepublik Deutschland, Finnland, Japan, den Niederlanden, Norwegen und den USA teil sowie Beobachter von der EWG und vom Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF).

Die Sektion nahm Kenntnis von den Fortschritten auf dem Gebiete der Erstellung Internationaler Sicherheitsrichtlinien für Fischer und Fischereifahrzeuge durch die IAO, IMCO und FAO. Der in erster Linie an Kapitäne und Besatzungen gerichtete Teil A dieser Richtlinien liegt bereits fertig vor, und die Arbeiten an dem für Reeder und Werften bestimmten Teil B haben bereits begonnen. In dem für die Erstellung des Teiles A zuständigen IAO/IMCO/FAO-Ausschuß

waren die Vertreter der ITF-Verbände maßgebend beteiligt, und es wurde beschlossen, eine ähnliche Mitarbeit der ITF bei Erstellung des Teiles B zu beantragen. In diesem Zusammenhange wurde eine Arbeitsgruppe ernannt und mit der Erledigung der erforderlichen Vorbereitungen beauftragt. Die Delegierten der Bundesrepublik Deutschland, Japans, Norwegens und der USA erklärten sich bereit, in dieser Arbeitsgruppe mitzuwirken.

Die bereits in Hull angeregte Koordinierung der Bereitstellung von Fischerei-Schutzfahrzeugen auf großen Fangplätzen wurde unter Berücksichtigung der von angeschlossenen Verbänden und von der IMCO bereitgestellten Informationen über die Zahl der bereits vorhandenen derartigen Einrichtungen erneut diskutiert. Die Konferenz beschloß, daß sich die ITF und die Gewerkschaften der Fischer auf Tagungen der IMCO mit allen Mitteln für die Verwirklichung dieses Zieles einsetzen sollten. Weitere Anregungen zum Thema Sicherheit waren: die Erstellung eines sich auf die IAO/IMCO/FAO-Richtlinien stützenden Sicherheits-Handbuchs zwecks Verteilung unter den Besatzungen von Fischereifahrzeugen sowie Ernennung von Sicherheitsvertrauensleuten oder Sicherheitsausschüssen an Bord von Fischereifahrzeugen, wobei die Ausbildung solcher Vertrauensleute bzw. der Mitglieder solcher Ausschüsse auf Kosten der Reeder und/oder der zuständigen Behörden erfolgen sollte, um die größtmögliche Erfüllung der vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen zu gewährleisten. Auch den jüngsten Entwicklungen im Fischereisektor der EWG-Länder wurde Beachtung zuteil.

Auf Antrag der dänischen Fischer bekundete die Konferenz erneut ihre Solidarität mit ihren dänischen Berufskollegen, die in einen langen Kampf über Verhandlungsrechte verwickelt waren. Abschließend nahm die Sektion von den Plänen der IAO auf dem Gebiete der Behandlung von Fischereiproblemen Kenntnis und diskutierte, gestützt auf das nachstehend angeführte Forderungsprogramm, die Mitarbeit der ITF-Gewerkschaften der Fischer an dieser Tätigkeit:

- Die feste Heuer der Fischer sollte im Verhältnis zum Fanganteil erhöht werden, um einen zulänglichen garantierten Mindestverdienst zu gewährleisten.
- Auf der Fahrt zum und vom Fangplatz sowie im Hafen sollte die tägliche Arbeitszeit nicht mehr als 8 Stunden betragen.
- Auf dem Fangplatz sollten in jedem Zeitraum von 24 Stunden mindestens 8 zusammenhängende Stunden Ruhe sowie ausreichende Pausen für Mahlzeiten gewährt werden.
- Es sollte ein angemessener bezahlter Urlaub gewährt werden, in der Form eines jährlichen Urlaubs und zuzüglicher Freizeit am Ende der Fahrt, als Entschädigung für die auf See verbrachten Samstage, Sonntage und öffentlichen Feiertage.
- Es sollten wirksame Maßnahmen zur Registrierung der Fischer und zur Abschaffung der Gelegenheitsarbeit in der Fischerei getroffen werden.
- Es sollten bessere Ausbildungsmöglichkeiten geboten und Vorkehrungen für die Aufwertung der auf Fischereifahrzeugen erforderlichen Befähigungsnachweise getroffen werden.
- Die an Bord befindlichen Unterkunftsräume und Einrichtungen sollten unter Berücksichtigung der heutigen Erfordernisse verbessert werden.

Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

Gemeinsame IAO/IMCO/FAO-Expertensitzung über die Sicherheit an Bord von Fischereifahrzeugen: Genf, September 1968

141. Auf dieser Tagung lag der endgültige Entwurf des an Kapitäne und Besatzungsmitglieder gerichteten Teiles A der Sicherheitsrichtlinien für Fischer und Fischereifahrzeuge vor. Dieser Teil der Richtlinien befaßt sich mit Fragen wie Navigationssicherheit, Navigationshilfen, Wetterinformationen, Warnung vor Gefahren, Schutzkleidung und sonstiges Zubehör usw. Es wurde später von den leitenden Gremien der IAO, IMCO und FAO gutgeheißen, und an die Regierungen der Mitgliedsstaaten dieser Organisationen zwecks Veröffentlichung und Verteilung weitergeleitet. Die Experten der Arbeitnehmerseite auf dieser Tagung wurden von der ITF nominiert. Es waren die Kollegen R. Dekeyzer (Belgien), A. D. Shanton (Großbritannien) und A. Skinner (USA). Ferner nahmen an der Tagung Berater von ITF-Mitgliedsverbänden der Färöer Inseln, der Bundesrepublik Deutschland und Japan sowie Vertreter der ITF teil. Der an Reeder und Werften gerichtete Teil B der Richtlinien befaßt sich vorwiegend mit Aspekten der Konstruktion und Ausstattung von Fischereifahrzeugen. Verschiedene Unterausschüsse des IMCO-Schiffahrtssicherheitsausschusses (siehe Punkt 117) haben sich bereits mit den erforderlichen Vorarbeiten befaßt. Der endgültige Text soll auf einer weiteren gemeinsamen IAO/IMCO/FAO-Expertensitzung verabschiedet werden, die voraussichtlich im Frühjahr 1973 stattfinden wird.

Künftige Tätigkeit

142. Die IAO beabsichtigt im Jahre 1972 eine dreigliedrige Tagung über Arbeitsbedingungen und Bemannung, Stabilisierung des Verdienstes und der Beschäftigung, und die ärztliche Betreuung der Fischer an Bord einzuberufen. Für das Jahr 1975 ist eine Vorbereitende Technische IAO-Konferenz über Fischereifragen vorgesehen. Ferner enthält die Tagesordnung der im Jahre 1977 stattfindenden Allgemeinen Arbeitskonferenz einen Punkt über Fischereifragen zwecks formeller Annahme der auf der oben erwähnten Vorbereitenden Technischen Konferenz erstellten Entwürfe. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes stand noch nicht fest, ob es der IAO möglich sein wird, diesen Zeitplan einzuhalten. Wie allgemein bekannt, befindet sich die IAO seit einiger Zeit in finanziellen Schwierigkeiten. Die ITF wird jedoch über die Arbeitnehmerseite des Verwaltungsrates darauf dringen, daß diese Sitzungen fristgerecht und, wenn möglich, noch früher als zur Zeit vorgesehen, einberufen werden sollten.

Zwischenstaatliche Beratende Organisation für Seeschifffahrt (IMCO)

Allgemeines

143. Im Sinne der Beschlüsse verschiedener Sitzungen der ITF-Sektion der Fischer war das ITF-Sekretariat auf mehreren IMCO-Tagungen über diverse Aspekte der Sicherheit von Fischereifahrzeugen vertreten. Sie wurde auf diesem Gebiet von D. Shanton und M. Neve vom Britischen Transportarbeiterverband (TGWU) unterstützt.

Unterausschuß über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen

144. Dieser Unterausschuß tagte während der Berichtszeit mehrmals und formulierte Empfehlungen über folgende Sicherheitsaspekte: Stabilität, Konstruktion von

Fischereifahrzeugen und Sicherheit der Besatzung. Ferner wurden folgende Fragen behandelt, die für Fischer von besonderem Interesse sind: Enteisungsmethoden, Freibord von Fischereifahrzeugen und Zuverlässigkeit der Stabilitätskriterien. Mit der Erstellung des Teiles B der bereits erwähnten IAO/IMCO/FAO-Sicherheitsrichtlinien wurde eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe beauftragt, die bereits mehrere Änderungen zum ersten Entwurf vorgeschlagen hat. Mehrere Kapitel dieses Teiles wurden zur Weiterbehandlung an andere Unterausschüsse verwiesen.

Künftige Tätigkeit

145. Die letzte IAO/IMCO/FAO-Tagung über Teil B der Sicherheitsrichtlinien für Fischer und Fischereifahrzeuge wird voraussichtlich im Frühjahr 1973 stattfinden. Die beiden nächsten Sitzungen des Unterausschusses für Fischereifahrzeuge sind für März und September 1971 vorgesehen. Das Endziel der IMCO-Tätigkeit auf diesem Gebiet besteht in der Erstellung eines Abkommens über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen und/oder der Aufnahme geeigneter zusätzlicher Bestimmungen in das Abkommen über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (1960).

Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG)

146. Am 6. Juni 1968 unterbreitete die EWG-Kommission dem Ministerrat zwei Verordnungsentwürfe: einen über die Festlegung einer gemeinsamen Struktur und eines gemeinsamen Marktes für die Fischerei der Gemeinschaft, und einen weiteren über die Aufhebung der für bestimmte Arten von Fisch bestehenden gemeinsame Zolltarife.

Was die gemeinsame Struktur und den gemeinsamen Markt anbelangt, so ist eine Vereinheitlichung auf wirtschaftlicher und sozialer Ebene des Zugangs zum Fischbestand sowie der Ausbeutung und des Schutzes des Fischbestandes im Hochseefischfang beabsichtigt. Gleichzeitig sind Maßnahmen zur Verbesserung der Fang- und Absatzmethoden geplant.

Die Artikel 10 und 11 des erstgenannten Verordnungsentwurfes sehen die Möglichkeit der Durchführung sozialer Maßnahmen vor, insbesondere auf den Gebieten der beruflichen Ausbildung und der Arbeits- und Lebensbedingungen der Fischer. Auf dem Gebiete der beruflichen Ausbildung haben die zuständigen Instanzen der Kommission bereits provisorische Untersuchungen in die Wege geleitet.

Die Durchführung einer gemeinsamen Sozialpolitik in der Fischerei der Gemeinschaft setzt zunächst einmal gründliche Kenntnisse über die eigentliche Lage in den verschiedenen Gemeinschaftsländern voraus. Aus diesem Grunde hat die Kommission bereits im Jahre 1963 eine umfassende Untersuchung der Sozialbedingungen in der Fischerei der Gemeinschaftsländer vorgenommen. Nach Beratungen im November 1968, an denen die Tarifpartner der Fischerei aller Gemeinschaftsländer beteiligt waren, wurde eine weitere Untersuchung vorgenommen, um das Ergebnis der ersten Umfrage auf den laufenden Stand zu bringen. Gegenstand dieser Umfrage waren in erster Linie die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen sowie Kollektivverträge, über Fragen wie Heuer, Heuermethoden, gesundheitliche und berufliche Normen und Anforderungen, Arbeitszeit, Ruhezeiten, Verdienst, Lebensbedingungen an Bord, Sozialversicherung, berufliche Ausbildung und Kontrollverfahren. Ferner wurde erstmalig versucht, eine statistische Übersicht über die Zahl der Fischerei-

fahrzeuge und der auf ihnen beschäftigten Arbeitnehmer zu erstellen. Der Zweck dieser Untersuchungen bestand in der Erstellung einer Grundlage für die Formulierung eines Zielsetzungsprogrammes im Zusammenhang mit der geplanten gemeinsamen Sozialpolitik sowie in der Ermittlung der Dringlichkeit der einzelnen Aspekte.

Eine besonders wichtige Entwicklung war die Bildung eines Paritätischen Beratenden Ausschusses für die Fischerei der Gemeinschaft, der sich aus Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zusammensetzt, und dessen spezifische Aufgabe es ist, die zuständigen EWG-Instanzen über die sozialen Probleme der Fischerei zu beraten. Leider konnte dieser Ausschuss aufgrund von Meinungsverschiedenheiten unter den Arbeitgebern über ihre Vertretung erst im Juni 1970 zu seiner ersten Sitzung zusammentreten.

Auf dieser ersten Sitzung wurde R. Dekeyzer (Vorsitzender des Belgischen Transportarbeiterverbandes und der ITF-Sektion der Fischer) einstimmig zum Vorsitzenden dieses Paritätischen Ausschusses gewählt. Acht der vierzehn Arbeitnehmervertreter des Ausschusses kamen von ITF-Mitgliedsverbänden. Die in Frage kommenden Kollegen sind: R. Dekeyzer (Belgien), B. Frank und H. Wiemers (Deutschland), P. Bauchet (Frankreich), N. Fusco (Italien), W. Hulsker und J. Konigh (Niederlande). Auf der gleichen Sitzung beauftragte der Ausschuss drei Arbeitsgruppen, sich mit folgenden Fragen zu befassen: 1. Aktualisierung des Berichts über die soziale Lage in der Hochseefischerei in der Gemeinschaft; 2. Arbeits- und Lebensbedingungen der Fischer und 3. Berufsausbildung, Berufsförderung und Probleme des Personalmangels im Bereich der Hochseefischerei. Diese drei Arbeitsgruppen tagten erstmalig am 8. und 9. Oktober 1970 und wählten ihre Vorsitzenden und Berichterstatter. Die Arbeitsgruppe I beschloß, der Kommission die Überarbeitung des Berichtes noch vor dem 15. Dezember 1970 zuzuleiten. Der Bericht soll einen paritätischen Charakter aufweisen, d. h. er soll gemeinsam von den Arbeitnehmern und Arbeitgebern der einzelnen Länder auf nationaler Ebene erstellt werden. Die Arbeitsgruppe II wird sich als erstes auf folgende Probleme konzentrieren: Mindestalter für den Eintritt in die Fischerei; Höchstalter; Rücktrittsalter und Höhe der Renten; Begriffsbestimmung der verschiedenen Entlohnungsarten; Sicherheit an Bord; Staatsangehörigkeit der Fischer. Ferner beabsichtigte die Arbeitnehmerseite dieser Arbeitsgruppe noch vor dem 30. Dezember 1970 einen Entwurf für eine Notiz über jene der oben genannten Punkte zu erstellen, die nach Ansicht der Gewerkschaften für eine Harmonisierung in Frage kommen. Diese Notiz soll dem allgemeinen Bericht der Gruppe hinzugefügt werden. Auf der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe sollten die Möglichkeiten des Abschlusses eines europäischen Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Fischer untersucht werden. Die Arbeitsgruppe III beschloß, der Kommission und den Berichterstattern noch vor dem 15. Dezember eine Notiz zuzuleiten, in der die Besorgnis der Gewerkschaften zur Frage der Berufsausbildung zum Ausdruck gelangt. Diese Notiz soll in den allgemeinen Bericht aufgenommen werden, der der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe vorliegen wird. Die drei Arbeitsgruppen werden voraussichtlich im Februar oder März 1971 wieder zusammentreten.

Wie die obigen Ausführungen zeigen, hat sich die EWG vor allem in letzter Zeit sehr aktiv mit Fischereifragen befaßt, obwohl noch keine eigentlichen formellen Beschlüsse in bezug auf die gemeinsame Struktur, die Vereinheitlichung des Zugangs zum Fischbestand auf gewerkschaftlicher und sozialer Ebene usw. vorliegen.

Für die Koordinierung der Tätigkeit der ITF im Zusammenhang mit Entwicklungen auf Ebene der EWG ist der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) zuständig, dessen Sekretär B. Jonckheere ist.

Europarat

147. Die beratende Versammlung des Europarates hat den Fischereibetrieben der Mitgliedsstaaten empfohlen, die im vorangehenden wiederholt erwähnten IAO/IMCO/FAO-Richtlinien über die Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge zu beachten.

Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen

(Siehe die Punkte 9, 13 und 15)

SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

Ausschüsse und Unterausschüsse

148. Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

J. K. Post (NBV, Niederlande), Vorsitzender
D. S. Tenannt (MNAOA, Großbritannien), Vizevorsitzender
J. Soto Reyes (ASPA, Mexiko)
J. Wahle (FEIA, USA)
J. Cousins (TGWU, Großbritannien)
J. Peterpaul (IAM, USA)
A. Guilotte (TWU, Schweden)
R. Leiby (ALDA, USA)
T. Preis (ÖTV, Deutschland).

149. Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Technischen Ausschusses der Flugingenieure wie folgt:

S. R. Clifford-Smith (MNAOA, Großbritannien), Vorsitzender
O. Withers (MNAOA, Großbritannien)
J. Wahle (FEIA, USA)
W. Schreuder (KLM-Flugingenieure, Niederlande)
R. Porat (Histadrut, Israel)
G. Boulay (SNOMAC, Frankreich)
G. Green (Flugingenieure, Australien)
R. Degenkolbe (ÖTV, Deutschland).

150. Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Sicherheitsausschusses der Sektion wie folgt:

J. Peterpaul (IAM, USA), Vorsitzender
W. Schmid (ÖTV, Deutschland)
S. Ash (Histadrut, Israel)
W. Schreuder (KLM-Flugingenieure, Niederlande)
R. Chadwick (MNAOA, Großbritannien)
I. Claesson (HTF, Schweden)
Y. Canavet (SNPNC, Frankreich)
M. Lootens (CGSP, Belgien)
R. Smeal (CALFAA, Kanada)
R. Leiby (ALDA, USA).

Allgemeine Einführung

151. Während der Berichtszeit waren wir Zeugen einer rapiden wissenschaftlichen und technischen Entwicklung, deren Höhepunkt die Landung des Menschen auf dem Mond war. Gleichzeitig aber standen die letzten drei Jahre im Zeichen einer außerordentlich großen Gefahr, nämlich der zunehmenden Zahl von Flugzeugentführungen und Sabotageanschlägen auf Flugzeuge und Flughafeneinrichtungen. Auch in anderer Hinsicht war die Sektion während dieser drei Jahre aktiver denn je zuvor und bewies, daß sie in der Lage war, positiv und energisch einzugreifen, wann immer sich dies als erforderlich erwies.

Tagungen

Vollkonferenz der Sektion: Wiesbaden, 29. Juli 1968

152. Im Rahmen des 29. Kongresses der ITF fand eine Vollkonferenz der Sektion statt, an der 64 Delegierte und Berater aus 19 Ländern teilnahmen. Die Konferenz nahm Entschlüsse zu folgenden Fragen an: „IAO und Zivilluftfahrt“; „Die Entführung von Flugzeugen“; „Entgeltlose oder ermäßigte Luftreisen für bestimmte Kategorien des Zivilluftfahrtspersonals“ und „Containerverkehr“. Die Sektion wählte erstmalig einen Sektionsausschuß.

Internationales Seminar und Konferenz des Kabinenpersonals: Paris, 15. bis 18. April 1969

153. An dieser Tagung nahmen über 50 Vertreter angeschlossener und nichtangeschlossener Gewerkschaften des Kabinenpersonals aus 18 Ländern teil. Zur Diskussion standen u. a. Lizenzierung, Ausbildung, Besatzungsstärke, Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten, Bereitstellung von Sitzen, Toiletten und sonstigen Räumlichkeiten an Bord. Im Rahmen der Tagung wurden eine Reihe Sicherheitsrichtlinien im Zusammenhang mit der bevorstehenden Einführung der Boeing 747 formuliert, und es wurde erklärt, daß sich die Gewerkschaften allen Versuchen der Luftfahrtsgesellschaften, auf diesem Gebiet irgendwelche Einsparungen zu erzielen, mit allen Mitteln widersetzen würden.

Vollkonferenz der Sektion: Miami, 28. September bis 1. Oktober 1970

154. An dieser Vollkonferenz der Sektion nahmen 105 Delegierte aus 22 Ländern teil. Gastgeber waren die amerikanischen Gewerkschaften TWU, BRAC und IAM. Das Hauptthema der Konferenz war die Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt durch Flugzeugentführungen und Sabotageanschläge. Die Konferenz nahm hierzu eine wichtige Entschluß an. Ferner standen folgende Fragen zur Diskussion: Beziehungen zu zwischenstaatlichen Organisationen (IAO und ICAO); Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten aus sozialen Gründen; Probleme, die sich für das Luftfahrtspersonal aus der Einführung von Flugzeugen mit einer erhöhten Beförderungskapazität ergeben; Bereitstellung einer Versicherung gegen Verlust oder Entziehung der Befähigungsnachweise; Tätigkeit der ITF in Unterstützung der lateinamerikanischen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals. Im Laufe der Diskussion wurden acht weitere Entschlüsse zu den nachstehend angeführten Fragen angenommen, sowie eine Empfehlung betreffend die Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten aus sozialen Gründen: Tätigkeit der IAO auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt; Luftfahrtsicherheit; Unzulängliche Navigationshilfen in Flughäfen; Auswirkungen des Flugzeuglärms; Unterstützung der panamaischen Gewerkschaft SIELAS in ihrem Arbeitskonflikt mit PAN AM und BRANIFF Airways; Unterstützung

der ekuadorischen Gewerkschaft CEBIA in ihrem Arbeitskonflikt mit BRANIFF Airways; Unterstützung der argentinischen Gewerkschaft UPADEP in ihrem Arbeitskonflikt mit BRANIFF Airways; Unterstützung der kolumbischen Gewerkschaften SINTRAVA, ACMA und ACAV in einem Arbeitskonflikt mit AVIANCA und Unterstützung des Streiks der amerikanischen Gewerkschaft BRAC gegen Northwest Orient Airlines (siehe Anhang: Entschlüsse Nr. 24 bis 33).

Sektionsausschuß

155. Der Sektionsausschuß tagte insgesamt dreimal: im Dezember 1968 in London, im Dezember 1969 in Utrecht und im September 1970 in Miami. Auf der Londoner Sitzung wurde das Arbeitsprogramm für die Jahre 1969/1970 festgelegt. In Utrecht standen u. a. folgende Fragen zur Diskussion: Berufliche Gesundheitsrisiken; Einführung der Boeing 747 und die damit verbundenen Probleme; Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten aus sozialen Gründen. Außerdem wurde die geplante Dokumentation für die nächste Sektionskonferenz gutgeheißen. Auf der Sitzung in Miami standen in erster Linie die im Rahmen der Konferenz gefaßten Beschlüsse zur Diskussion.

Ausschuß für Flug- und Dienstzeitbeschränkung

156. Dieser Ausschuß tagte während der ersten sieben Monate des Jahres 1968 insgesamt dreimal und erstellte ein Arbeitsdokument über die Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten aus Sicherheitsgründen, das auf der Sektionskonferenz in Wiesbaden als offizielle ITF-Politik über diese Frage gutgeheißen und den angeschlossenen Verbänden am 11. Dezember 1968 mit Rundschreiben Nr. 135/CA. 39 zugestellt wurde. Nach Fertigstellung des gesamten Arbeitsdokuments wurde dieser Ausschuß aufgelöst.

Technischer Ausschuß der Flugingenieure

157. Der Ausschuß tagte während der Berichtszeit zehnmal. Er befaßte sich mit spezifischen Problemen der Flugingenieure, mit allgemeinen technischen Fragen und erstellte mehrere Arbeitsdokumente. Die wichtigsten vom Ausschuß behandelten Fragen waren:
- (i) Airbus A300B: Einwände gegen die Einführung eines zweimotorigen Airbusses aus Sicherheitsgründen. (Herr Pradal, Co-Direktor der Sud-Aviation-Werke, nahm an einer der Sitzungen teil, um die Ansichten der Hersteller darzulegen.)
 - (ii) Boeing 747 und verwandte Probleme, wie z. B. die Bildung von Luftfahrtsgesellschafts-Gruppierungen (ATLAS, KUSS); Ausbildung der Flugingenieure; Zusammensetzung der Flugdeckbesatzung; Gehälter usw.
 - (iii) SST-Concorde: Gestaltung des Flugdecks; Flugtestergebnisse und andere Entwicklungen.
 - (iv) Vereinheitlichung von Warnsystemen.
 - (v) PEL/TRG/MED-Tagung der ICAO: Vertretung der Flugingenieure auf dieser Tagung.

Sicherheitsausschuß

158. Während der Berichtszeit fanden sieben Sitzungen des Ausschusses statt, einschließlich einer Erweiterten Sondersitzung im Mai 1970 in London, zwecks Dis-

kussion einer ITF-Eingabe an die ICAO über gesetzwidrige Angriffe auf Zivilflugzeuge und Benennung der ITF-Delegation zur 17. Außerordentlichen Sitzung der ICAO-Versammlung. Der Ausschuß formulierte Empfehlungen über: die Verwendung modifizierter Treibstoffe; die Bereitstellung von Navigationshilfen und Flughafeneinrichtungen; die Lizenzierung des Kabinenpersonals; die Beteiligung der Gewerkschaften an der Untersuchung von Flugzeugunglücken und die Verhütung von Flugzeugzusammenstößen. Der Text der vom Ausschuß gutgeheißenen Richtlinien wurde an die angeschlossenen Verbände weitergeleitet. Auf einer der Sitzungen des Ausschusses referierte der wissenschaftliche Leiter der Internationalen Kommission für Strahlenschutz über „Biologische Gefahren kosmischer Strahlen“.

Flugzeugentführungen und Sabotageanschläge gegen die Zivilluftfahrt

159. Während der Berichtszeit war die ITF äußerst stark mit der Bekämpfung der Luftpiraterie und der Sabotage der Zivilluftfahrt beschäftigt. Dieses Thema stand praktisch auf allen unseren Tagungen und Konferenzen im Vordergrund. Ferner fanden zwei Sondersitzungen zwecks ausführlicher Erörterung dieses Problems statt (London, 27. Februar und 15. Mai 1970). Auf diesen beiden Sitzungen wurde ein der ICAO später unterbreitetes Memorandum formuliert. Die ITF war auf praktisch allen ICAO-Tagungen über diese Frage vertreten, sowie auf einer Sondersitzung der amerikanischen Zivilluftfahrtsbehörde in Washington im Januar 1971, die einberufen wurde, um zu erörtern, inwiefern wirksame Sicherheitsmaßnahmen zur Verhinderung von Flugzeugentführungen und Sabotageanschläge ergriffen worden sind. Unmittelbar nach der Entführung zweier Flugzeuge nach Jordanien berief der Generalsekretär der ICAO auf Antrag der ITF eine Sondersitzung der Spitzenvertreter der IFALPA, IATA und ITF ein.

Beziehungen zu internationalen Organisationen

Internationale Zivilluftfahrts-Organisation (ICAO)

160. Die Tätigkeit der ITF innerhalb der ICAO fällt unter zwei Rubriken: i) Flugzeugentführungen und Sabotage und ii) andere Fragen. In Zusammenarbeit mit der ICAO bemühte sich die ITF intensiv um eine Lösung des Problems der Entführung und Sabotage von Flugzeugen. Sie war auf der 17. Außerordentlichen Sitzung der ICAO-Versammlung (Montreal, Juni 1970) über Fragen der Sicherheit auf Flughäfen sowie auf der Sitzung des Rechtssachverständigen-Ausschusses der ICAO (London, Oktober 1970), der mit der Erstellung eines neuen Übereinkommens über die Sicherheit auf Flughäfen beauftragt worden war, stark vertreten. Ferner nahm die ITF an einer Diplomatischen Konferenz in Den Haag teil, auf der die 77 teilnehmenden Staaten ein neues Internationales Abkommen über Flugzeugentführungen annahmen, das von den Vertretern von 50 Staaten an Ort und Stelle unterzeichnet wurde. Die ITF nahm außerdem an einer ICAO-Tagung über die Lizenzierung und Ausbildung des Luftfahrtspersonals (Montreal, Oktober/November 1970) teil, auf der die Lizenzierungsvorschriften für Flugingenieure revidiert und die Lizenzierung der Flugleiter zum Gegenstand einer neuen Richtlinie gemacht wurde, die verbindlicher ist, als die bisherige ICAO-Empfehlung hierüber.

Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

161. In Weiterverfolgung der in Amersfoort und Wiesbaden gefaßten Beschlüsse verwies das ITF-Sekretariat die IAO wiederholt auf die dringende Notwendig-

keit der Einberufung einer dreigliedrigen Konferenz über Arbeitsprobleme des Zivilluftfahrtspersonals. Am 8. August 1970 unterbreitete die ITF dem Generaldirektor der IAO ein Memorandum, in dem mit aller Entschlossenheit die Bereitstellung geeigneter Einrichtungen für die Behandlung der immer dringender werdenden Probleme des Luftfahrtspersonals gefordert wurde. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes war uns bekannt, daß das Internationale Arbeitsamt eine Empfehlung an den Verwaltungsrat gerichtet hat, die besagt, daß sich die IAO mit den Beschäftigungsbedingungen des Flug- und Bodenpersonals befassen und, gestützt auf das Ergebnis der diesbezüglichen Untersuchungen, eine baldige Technische Konferenz über Zivilluftfahrtsfragen einberufen sollte.

Internationale Föderation der Luftlinienpiloten-Vereinigungen (IFALPA)

162. Während der Berichtszeit hat die ITF sehr eng mit der IFALPA zusammengearbeitet. Beide Organisationen haben regelmäßig Informationen ausgetauscht. Vor allem auf dem Gebiete der Bekämpfung von Flugzeugentführungen und Sabotageanschlägen war die Zusammenarbeit der beiden Organisationen vorbildlich.

Verband des Internationalen Luftverkehrs (IATA)

163. Die Zusammenarbeit der ITF mit der IATA bei der Suche nach einer Lösung des Problems der Entführung von Flugzeugen und von Sabotageakten war ebenfalls gut. Am Ende der ICAO-Versammlung im Juni dieses Jahres wurde eine gemeinsame ITF/IATA/IFALPA-Presseerklärung abgegeben, in der die drei Organisationen die Entschlossenheit der Regierungen würdigten, auf weltweiter Ebene Maßnahmen gegen Flugzeugentführungen und Sabotageakte zu ergreifen. Die drei Organisationen versprachen ferner, die Planung und Durchführung der von der ICAO-Versammlung empfohlenen Maßnahmen aktiv zu unterstützen.

SEKTION TRANSPORTVERWANDTE BERUFE UND DIENSTE

164. Die Gründungskonferenz dieser Sektion fand im Juli 1968 im Rahmen des Wiesbadener Kongresses statt. Auf dieser Konferenz wurde ein aus fünf Mitgliedern bestehender provisorischer Sektionsausschuß gewählt, in dem Deutschland, Großbritannien, die Niederlande, Japan und Schweden vertreten waren. Das Sekretariat wurde beauftragt, weitere Nominierungen anzufordern, um eine angemessene Vertretung aller zu dieser Sektion zählenden Arbeitnehmerkategorien zu erzielen.

Sektionsausschuß

165. Am Ende des Jahres 1970 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:
1. A. P. Coldrick (TSSA, Großbritannien), Vorsitzender
 2. K. Haussig (ÖTV, Deutschland), Vizevorsitzender
 3. R. Dekeyzer (BTB, Belgien)
 4. L. Larsen (Funktionærforbund, Dänemark)
 5. R. Decoudun (FAC, Frankreich)
 6. R. Lanoiselée (FAC, Frankreich)
 7. J. Querment (Fédération des Cheminots, Frankreich)

8. R. Ruffin (Fédération des Cheminots, Frankreich)
9. D. A. Mackenzie (TSSA, Großbritannien)
10. N. Odake (TBWU, Japan)
11. W. Darmstädter (HTV, Österreich)
12. J. Jeppson (HTF, Schweden)
13. S. Jönsson (TWU, Schweden)
14. L. E. Dennis (BRAC, USA)

Tagungen

166. Am 14. Oktober 1969 fand in London die erste Sitzung des vollen Ausschusses der Sektion statt. Der Ausschuß bestätigte den Beschluß des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF, daß sich die Tätigkeit dieser Sektion auf die bestehenden ITF-Mitgliedsverbände beschränken und daß die Sektion die Interessen jener Minderheitsgruppen der übrigen ITF-Fachsektionen vertreten sollte, deren Probleme in diesen Sektionen nicht ausführlich genug behandelt werden können, weil die in Frage kommenden Arbeitnehmerkategorien zu klein sind. Der Ausschuß beschloß ferner, daß ein Fragebogen betreffend die für diese Sektion in Frage kommenden Arbeitnehmerkategorien ausgesandt werden sollte, und daß das Sekretariat, gestützt auf die Antworten auf diesen Fragebogen, einen umfassenden Bericht zuhanden der nächsten Tagung der Sektion erstellen sollte. Dieser Fragebogen wurde am 22. Oktober 1969 ausgesandt. Am 8. Januar 1970 wurden die in Frage kommenden Verbände noch einmal ermahnt, aber nur sechs der zwanzig in der Sektion vertretenen Gewerkschaften antworteten.

Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen

Über die in erster Linie mit der Tätigkeit einzelner Fachsektionen zusammenhängenden Aspekte unserer Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen berichten wir an anderer Stelle des vorliegenden Berichtes. Unter den verschiedenen Organisationen verweisen wir auf die jeweiligen Punkte.

167. Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

Aspekte des Straßentransports (siehe die Punkte 72, 75, 76, 80 und 81); der Binnenschifffahrt (siehe Punkt 98); der Hafenvirtschaft (siehe Punkt 90); der Schifffahrt (siehe die Punkte 111 bis 116); der Fischerei (siehe die Punkte 141 und 142) und der Zivilluftfahrt (siehe Punkt 161).

168. Internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO)

Über die Beziehungen der ITF-Sektion Zivilluftfahrt zur ICAO berichten wir unter den Punkten 159 und 160.

169. Zwischenstaatliche Beratende Organisation für Seeschifffahrt (IMCO)

Über die Beziehungen der Fachsektionen Schifffahrt und Fischerei zur IMCO berichten wir unter den Punkten 117 bis 128 bzw. 143 bis 145.

170. UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE)

Über die Beziehungen der ITF-Sektion Straßentransport zum ECE-Unterausschuß Straßentransport im Zusammenhang mit der Revision des Europäischen Abkommens über die Arbeit der Fahrzeugbesatzungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr (AETR) berichten wir unter den Punkten 74 und 78.

Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT)

Über die Vorbesprechungen im Rahmen der CEMT, betreffend die Revision des Europäischen Abkommens über die Arbeit der Fahrzeugbesatzungen im internationalen Straßentransport (AETR), berichten wir in dem sich mit der Tätigkeit der Sektion Straßentransport befassenden Teil des vorliegenden Berichtes. (Siehe Punkte 74 und 78.)

171. Die CEMT bietet den verschiedenen internationalen Organisationen anlässlich der Vorlage des jährlichen CEMT-Berichtes Gelegenheit, ihr ihre Ansichten zu den auf der CEMT-Tagesordnung stehenden Fragen darzulegen. Die ITF nimmt seit mehreren Jahren an diesen Anhörsitzungen, die im Pariser Hauptbüro der CEMT stattfinden, teil. Normalerweise bespricht ein Vertreter des Sekretariats mit Funktionären der der ITF angeschlossenen französischen Eisenbahnergewerkschaften (FO und FAC) den Jahresbericht der CEMT und sonstige einschlägige Spezialberichte. Daraufhin wird eine Erklärung erstellt und diese der CEMT unterbreitet. Dieses Verfahren gelangte auch während der Berichtszeit mehrmals zur Anwendung. Auf den Anhörsitzungen der Jahre 1968 und 1969 war die ITF durch J. Bauche (FAC), L. Buonaccorsi (FO) und C. Iddon und auf der Anhörsitzung 1970 durch R. Decoudun (FAC) und C. Iddon vertreten.

Auf der Anhörsitzung 1968 standen zusätzlich zum Jahresbericht verschiedene Spezialberichte zur Diskussion, zu denen die CEMT die Ansichten der ver-

Beziehungen zu internationalen Gewerkschafts-Organisationen

Internationaler Bund Freier Gewerkschaften (IBFG)

172. Während der Berichtszeit war eine ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen der ITF und dem IBFG zu verzeichnen. Insbesondere erfolgte eine volle Rücksprache über alle wichtigen Fragen, wie z. B. die gewerkschaftliche Lage in Griechenland (siehe auch Punkt 2), die Invasion der Tschechoslowakei durch Truppen der Ostblock-Länder (siehe auch Punkt 6), Maßnahmen in Unterstützung der spanischen Gewerkschaften, die Lage in Südafrika und in Rhodesien.
- Auf der letzten IBS-Generalkonferenz (Genf, 18. und 19. November 1970) wurde ITF-Generalsekretär Charles Blyth zu einem der IBS-Vertreter im IBFG-Vorstand gewählt.
- Das Genfer Büro des IBFG leistete uns während der letzten drei Jahre wiederum wertvolle Dienste im Zusammenhang mit der Vertretung unserer Interessen in der IAO und bei anderen in Genf ansässigen internationalen Organisationen.

Internationale der Öffentlichen Dienste (IÖD)

173. Über die Zusammenarbeit mit der IÖD bei der Behandlung von Problemen des städtischen Nahverkehrs berichten wir unter Punkt 79.

Internationale Föderation der Luftlinien-Piloten (IFALPA)

174. Während der Berichtszeit unterhielt die ITF weiterhin enge Beziehungen zur IFALPA, vor allem im Zusammenhang mit der Bekämpfung von Flugzeugentführungen und Sabotageanschlägen gegen Flugzeuge und Flughafeneinrichtungen. Die ITF war auf den IFALPA-Kongressen der Jahre 1968, 1969 und 1970 vertreten, und Beobachter der IFALPA nahmen am Wiesbadener Kongreß der ITF teil, sowie an der Weltkonferenz der Sektion Zivilluftfahrt (Miami Beach, November 1970) und an mehreren ITF-Sondersitzungen über Flugzeugentführungen und Luftfahrtsicherheit.
- Ferner unternahmen die beiden Föderationen eine gemeinsame internationale Aktion, um die Freilassung der Besatzung und der israelischen Fluggäste einer im Juli 1968 nach Algerien entführten Boeing der israelischen Luftfahrtsgesellschaft El Al zu bewirken (siehe auch unter Punkt 3). Außerdem erfolgte ein reger Austausch von Informationen über die in den Jahren 1969 und 1970 unternommenen Entführungsanschläge.
- Auf dem IFALPA-Kongreß vom März 1970 wurde einstimmig eine Entschließung angenommen, in der die IFALPA den Vorschlag der ITF zur Einberufung einer internationalen Konferenz über Flugzeugentführungen begrüßte und unterstützte. Auf der Außerordentlichen ICAO-Versammlung in Montreal (Juni 1970) und der darauffolgenden IFALPA-Tagung in Washington, an der Generalsekretär Charles Blyth als Vertreter der ITF teilnahm, war die Zusammenarbeit zwischen den beiden Föderationen besonders gut und außerordentlich konstruktiv. Auf der letztgenannten Sitzung wurde beschlossen, eine gemeinsame ITF/IFALPA-Politik über Flugzeugentführungen und Sabotageanschläge auf Flugzeuge und Flughafeneinrichtungen zu formulieren. Einer diplomatischen Konferenz (London, September 1970), die zwecks Formulierung eines inter-

schiedenen internationalen Organisationen einzuholen wünschte. Der wichtigste dieser Spezialberichte befaßte sich mit der Frage der Verpflichtung der Eisenbahnen als öffentlicher Dienst. Dieser Bericht verursachte uns einige Schwierigkeiten, da die Sektion der Eisenbahner zu diesem Zeitpunkt noch keine ausführliche Politik hierüber ausgearbeitet hatte. Dazu kam, daß diese Frage derzeit innerhalb der EWG Gegenstand konkreter Erörterungen war, so daß wir es für ratsam hielten, von der Abgabe einer ausführlichen Erklärung abzusehen, um irgendwelche Maßnahmen, die die Mitgliedsverbände der EWG-Länder im Laufe der normalen Rücksprache mit den EWG-Behörden unter Umständen zu ergreifen wünschten, in keiner Weise zu beeinträchtigen. Die Frage der Verpflichtungen der Eisenbahnen als öffentlicher Dienst wurde später von der Eisenbahnersektion ausführlich diskutiert und bildet einen Teil einer auf der Vollkonferenz der Sektion Eisenbahn im November 1969 angenommenen Entschließung zum Thema Verkehrspolitik. (Siehe Seite 123.)

Auf der Anhörsitzung vom Jahre 1969 lagen zusätzlich zum Jahresbericht Berichte über die Auswirkungen der zunehmenden Verwendung von Containern auf die Eisenbahnen, die Einführung automatischer Kupplungen und die Anpassung der Eisenbahn-Fahrpreise und -Betriebskosten vor. Auf beiden Anhörsitzungen wurden der CEMT Erklärungen unterbreitet, die vom ITF-Sekretariat in Zusammenarbeit mit unseren französischen Mitgliedsverbänden ausgearbeitet worden waren.

Auf der Anhörsitzung 1970 standen mehrere wichtige Fragen zur Diskussion, einschließlich Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen in Städten; Straßenverkehrssicherheit; Unfälle mit Tankwagen; die künftige Entwicklung des Eisenbahnverkehrs; der internationale Eisenbahnverkehr und die Einführung automatischer Kupplungen bei den europäischen Eisenbahnen.

Die ITF war ferner auf mehreren Anhörsitzungen über spezifische Fragen vertreten. So z. B. fand am 15. Januar 1969 in Paris eine Anhörsitzung über die Verwendung von Containern und Motorfahrzeug-Fährschiffen (Roll-on/Roll-off) statt. Die ITF war vor allem an dem sich mit den sozialen Problemen der zunehmenden Einführung von Einheitslademethoden befassenden Tagesordnungspunkt interessiert. Der Vertreter der ITF gab eine Erklärung über die diesbezügliche Politik der verschiedenen ITF-Fachsektionen ab. Im Jahre 1970 war die ITF auf Sonderanhörsitzungen über folgende Fragen vertreten: Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses in Städten (April); Kombinierte Transporte (16. September); und Festlegung geeigneter auf die Benutzung der Infrastruktur abgestimmter Methoden für die Besteuerung von Straßenfahrzeugen (27. Oktober).

nationalen Abkommens über gesetzwidrige Eingriffe in der Zivilluftfahrt einberufen worden war, wurden gemeinsame Vorschläge der beiden Föderationen über Sanktionen gegen Staaten unterbreitet, die Flugzeugentführern Obdacht bieten. Ferner formulierten die beiden Organisationen einen gemeinsamen Entschließungsentwurf zuhanden der Generalversammlung der Vereinten Nationen. Auch auf einer weiteren diplomatischen Konferenz (Den Haag, Dezember 1970), die ein internationales Abkommen gegen Flugzeugentführungen verabschiedete, war die Zusammenarbeit zwischen ITF und IFALPA äußerst befriedigend.

175. Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF)

1. Gemeinsame Verkehrspolitik: Gegenwart und Zukunft

Den Bemühungen der letzten Jahre in Richtung der Formulierung der wichtigsten Grundsätze einer gemeinsamen Verkehrspolitik folgten während der letzten drei Jahre bestimmte spezifische Durchführungsmaßnahmen.

a) Straßentransport

Die vom Ministerrat angenommenen Liberalisierungsmaßnahmen sehen unter anderem die Festlegung eines Gemeinschaftskontingents von 1200 Bewilligungen für den grenzüberschreitenden Straßengütertransport zwischen Mitgliedsstaaten vor. Damit ist bis zu einem bestimmten Grade die Möglichkeit geboten, die Zahl internationaler Transporte über das gemäß bilateraler Vereinbarungen bestehende Niveau hinaus zu steigern.

Eine der Hauptmaßnahmen bestand in dem Erlaß einer Verordnung zur Harmonisierung bestimmter Sozialbedingungen im Straßenverkehr, die am 1. Oktober 1969 in Kraft trat, und gemäß der die Lenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten auf acht Stunden beschränkt ist bzw. auf 48 Stunden pro Woche und 92 Stunden über eine Zeitspanne von zwei Wochen. Die sich aus dem Bestehen gleichartiger Vorschriften im AETR ergebenden Probleme wurden auf Regierungsebene sowie von den zuständigen Organisationen der Arbeitnehmer und Arbeitgeber diskutiert. Ab 1. Januar 1975 wird im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft das mechanische Kontrollgerät (Tachograph) eingeführt. Ferner wurden Vorschläge über die berufliche Ausbildung im Straßentransport formuliert. Auch auf dem Gebiete der Tarifgestaltung sind nunmehr zumindest die ersten Schritte in Richtung der Formulierung von Verordnungen über die Tarifgestaltung und die Beförderungsbedingungen im Güterverkehr zwischen Mitgliedsstaaten unternommen worden.

Zahlreiche Probleme bleiben jedoch noch immer ungerregelt, wie z. B.:

- Regelung der Arbeitszeit, der Überstunden usw. (im Straßentransport soll dies im Rahmen einer zweiten Sozialverordnung erfolgen);
- Harmonisierung der Besteuerung von Nutzfahrzeugen (ein Problem, das sehr eng mit dem der Anlastung der Wegekosten zusammenhängt);
- Zugang zum Markt im Straßenverkehr;
- Gewichte und Abmessungen von Straßentransportfahrzeugen.

b) Eisenbahnen

Im Jahre 1969 verabschiedete der Ministerrat bestimmte Maßnahmen in bezug auf staatliche Eingriffe, einschließlich Verpflichtungen der Verkehrsträger (Straße, Schiene und Binnenschifffahrt) auf dem Gebiete des öffentlichen Dienstes und in bezug auf die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen. Damit wurden einheitliche Normen für die Zahlung von Abgeltungen erstmalig gesetzlich verankert und treten an die Stelle der von einzelnen Mitgliedsstaaten während der Vorjahre ergriffenen Abhilfsmaßnahmen. Die beiden

Verordnungen tragen zur Klarstellung der wirtschaftlichen und finanziellen Lage der Eisenbahnunternehmen bei und bringen gewisse Verbesserungen mit sich. Im Dezember 1970 nahm der Ministerrat eine wichtige EntschlieÙung an, in der die Eisenbahnunternehmen der sechs Mitgliedsstaaten ersucht wurden, auf technischer, kommerzieller und betrieblicher Ebene enger zusammenzuarbeiten und vorzuschlagen, in bezug auf welche Betriebssektoren eine solche Zusammenarbeit am besten gefördert werden könnte. Soziale Maßnahmen für das Zugpersonal befinden sich im Vorbereitungsstadium.

c) Binnenschifffahrt

Die zuständigen Gemeinschaftsinstanzen sind zur Zeit mit der Erstellung von Maßnahmen zur Umstrukturierung des Transportmarktes in der Binnenschifffahrt beschäftigt. Diese Verordnungen streben eine Reduzierung der Überkapazität durch die Abwrackung veralteter Schiffe an sowie die Harmonisierung der auf nationaler Ebene bereits bestehenden Vorschriften. Soziale Maßnahmen werden ebenfalls vorbereitet.

Die EWG-Instanzen haben ferner die Formulierung geeigneter Harmonisierungsmaßnahmen für die Schifffahrt und Zivilluftfahrt beantragt.

Damit hat die Verwirklichung der Gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG jedoch erst begonnen.

Es bedarf noch immer zahlreicher Maßnahmen und Verordnungen, um ein angemessenes Gleichgewicht zwischen den drei Binnenverkehrsträgern herbeizuführen. Mehrere Verordnungsanträge erwarten seit Jahren die endgültige Beschlussfassung seitens des Ministerrates. Hierzu zählen Verordnungen über: den Zugang zum Markt im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt, die Tarifgestaltung und Beförderungsbedingungen im Güterverkehr, die Harmonisierung bestimmter Wettbewerbsbedingungen sowie Maßnahmen zur Regelung und Anlastung der Wegekosten. Ohne die Annahme dieser Verordnungen wird es nicht möglich sein, zu einer ausgeglichenen gemeinsamen Verkehrspolitik für die drei Binnenverkehrsträger zu gelangen. Darüber hinaus sind bestimmte ergänzende Maßnahmen vorgesehen, darunter die Regelung des grundlegenden Problems der finanziellen Beziehungen zwischen Mitgliedsstaaten und Eisenbahnunternehmen, die Regelung der Arbeitsbedingungen im Verkehr, die Koordinierung der Infrastruktur-Investitionen, die Anlastung der Wegekosten und die StraÙenverkehrssicherheit.

Der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF), dem die Gewerkschaften der Eisenbahner, StraÙentransportarbeiter und Binnenschiffer angehören, hat während der letzten drei Jahre unter dem Vorsitz seines Präsidenten Ph. Seibert (GdED, Deutschland) und seines Sekretärs B. Jonckheere seine normale Arbeit fortgesetzt. Dies geschah gelegentlich mit der Hilfe verschiedener EWG-Gremien, wie z. B. Verkehrsministern, die den Interessen der Gewerkschaften nahestehen, der EWG-Kommission, des Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Europäischen Parlaments.

Der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß war an der Arbeit der EWG auf dem Gebiete des Verkehrs regelmäßig — aber nicht oft genug — beteiligt, und zwar durch seine Kontakte zu den Brüsseler EWG-Instanzen, durch die Abgabe von Stellungnahmen und durch die Teilnahme an Anhörsitzungen über diverse Probleme der Arbeitnehmer bei den einzelnen Verkehrsträgern.

Insbesondere haben sich die EWG-Gewerkschaften der Transportarbeiter während der letzten Jahre mit folgenden Problemen befaßt:

- dem jetzigen Stand und der künftigen Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik;

- der Umstrukturierung der europäischen Binnenschifffahrt;
- verschiedenen Aspekten der finanziellen Lage der Eisenbahnen (Normalisierung der Konten, finanzielle Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Regierungen);
- der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern;
- dem wichtigsten aller Probleme: der Arbeit der EWG auf dem Gebiete der Harmonisierung der Sozialbedingungen im Binnenverkehr (Straße, Schiene und Binnenschifffahrt).

Seit der Bildung der Wirtschaftsgemeinschaft befassen sich die zuständigen Gewerkschaften vorwiegend mit sozialen Fragen. Die Transportarbeitergewerkschaften der Gemeinschaftsländer haben immer wieder darauf bestanden, daß die Arbeitsbedingungen international auf ein Niveau gebracht werden müssen, das:

- einerseits den sozialen Interessen der betreffenden Arbeitnehmer Rechnung trägt, und
- andererseits die Bedürfnisse der Allgemeinheit (angemessene öffentliche Investitionen, Straßenverkehrssicherheit usw.) sowie die wirtschaftlichen Erfordernisse der eigentlichen Unternehmen berücksichtigt.

Die erste Sozialverordnung für den Straßenverkehr, die am 1. Oktober 1969 in Kraft trat, ist ein erster Schritt in dieser Richtung. Ihr müssen im Interesse der Arbeitnehmer im Straßenverkehr — wo Mißbräuche am häufigsten vorkommen — und der Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt und bei den Eisenbahnen weitere soziale Verordnungen folgen.

Die Beratenden Paritätischen Ausschüsse der EWG-Kommission sind ein geeignetes internationales Gremium, um die Interessen der Arbeitnehmer geltend zu machen. Man könnte sogar sagen, daß diese Gespräche die Möglichkeit von Kollektivverträgen auf europäischer Ebene ahnen lassen.

B. Jonckheere

Allgemeines

Südafrika

176. In einem an den südafrikanischen Premierminister gerichteten Schreiben hat der Generalsekretär im Mai 1969 scharfe Kritik an der Behandlung südafrikanischer Hafenarbeiter geübt, die willkürlich entlassen und aus ihren Wohnungen in Durban vertrieben wurden, weil sie aus Protest gegen ihre sehr schlechten Löhne die Arbeit niedergelegt hatten. Ferner forderte der Generalsekretär in diesem Brief für alle Arbeitnehmer das Recht, freie Gewerkschaften zu bilden, die gemäß den Bestimmungen der IAO-Übereinkommen Nr. 87 und 98 in der Lage seien, ohne Einflußnahme Dritter mit den Arbeitgebern über Löhne und Arbeitsbedingungen zu verhandeln.

Die südafrikanische Regierung nahm mit dem Erlaß einer Verfügung, die am 3. Mai 1970 in Kraft trat, einen weiteren Schritt in Richtung der Verschärfung ihrer Apartheidspolitik, wodurch alle in den Stadtsiedlungen wohnenden Afrikaner aus sämtlichen Angestelltenberufen und Fachberufen ausgeschlossen werden. Es wurde berichtet, daß dadurch allein in Transvaal (hauptsächlich in Johannesburg) 10.000 Afrikaner ihre Arbeitsplätze verlieren würden. Aber bereits vor Erlaß der Verordnung herrschte ein großer Mangel an weißen Arbeitskräften vor, und die Regierung leitete eine energische Kampagne ein, um weiße Einwanderer aus Europa und aus anderen Kontinenten anzulocken. Für 1969 wird die Zahl der Auswanderer aus Großbritannien, den Niederlanden, der Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Österreich, der Schweiz und Italien nach Südafrika auf 40.000 veranschlagt. Die südafrikanische Regierung benötigt jedoch noch zahlreiche weitere Arbeitskräfte, um die durch den willkürlichen Ausschluß der Afrikaner frei werdenden Arbeitsplätze zu besetzen. Die angeschlossenen Verbände wurden auf Wunsch des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) in der Mai-Nummer der ITF-Nachrichten darauf aufmerksam gemacht, daß die Auswanderung weißer Arbeitskräfte nach Südafrika afrikanische Arbeitnehmer ihres Lebensunterhaltes beraubt.

Rhodesien

177. Nachdem im Juni 1969 das illegale Smith-Regime in Rhodesien ein sogenanntes „Referendum“ über eine neue Verfassung durchgeführt hatte, die der weißen Minderheit supreme Rechte über die farbige Mehrheit einräumt, gab die ITF eine Erklärung ab, in der diese „Volksabstimmung“ und die Annahme der neuen Verfassung als ein endgültiger Schritt in Richtung der Ablehnung demokratischer Grundsätze und grundlegender Menschenrechte verurteilt wurde. Die angeschlossenen Verbände wurden aufgefordert, die Regierungen ihrer Länder aufzurufen, die vom UNO-Sicherheitsrat beschlossenen Sanktionen gegen Rhodesien unverzüglich in die Tat umzusetzen, und ferner die zuständigen staatlichen Behörden oder die ITF zu verständigen, wann immer illegale rhodesische Frachten auf dem See- oder Luftwege in ihren Ländern eintreffen.

Wortlaut der während der Berichtszeit angenommenen Entschließungen und Erklärungen

VORSTAND

1. Die Lage im Nahen Osten

Im Hinblick auf die ernste und noch immer gespannte Lage im Nahen Osten, beschließt der Vorstand der ITF, versammelt in London vom 8. bis 10. Mai 1968, nachstehend angeführte Entschließung zu bekräftigen:

„Der Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), versammelt vom 2. bis 5. November 1967 in Innsbruck;

NACH ENTGEGENNAHME EINES BERICHTES über die von der ITF während der kürzlichen Krise im Nahen Osten unternommenen Schritte; BEKRÄFTIGT die vom Generalsekretär der ITF am 19. Juni abgegebene Erklärung über i) die Herbeiführung einer politischen Lösung der Krise; ii) die Schließung der Meerenge von Akaba und des Suezkanals und iii) die Freiheit der Schifffahrt;

UNTERSTÜTZT VORBEHALTLOS die vom Vorstand des IBFG auf seiner Sitzung vom 4. bis 6. Oktober 1967 abgegebene Erklärung, im besonderen die Feststellung, „daß eine friedliche Lösung des Konfliktes im Nahen Osten nicht ohne die unmittelbar beteiligten Regierungen gefunden werden kann“ sowie den Appell „an die Vereinten Nationen, an Drittländer und internationale Organisationen, alle Friedensbemühungen zu fördern und zu unterstützen, die darauf ausgerichtet sind, bilaterale Verhandlungen zwischen den arabischen Staaten und Israel einzuleiten, um eine dauerhafte Beilegung der Streitfragen zu erreichen und den Nahen Osten zu einer Gruppe wohlhabender Länder zu machen, die gemeinsam für wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt arbeiten.“

FORDERT die baldmöglichste Wiederöffnung des Suezkanals, dessen Schließung die wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Arbeiter einer Anzahl von Ländern beträchtlich geschädigt hat, und

BEAUFTRAGT das ITF-Sekretariat, seine Bemühungen zur Gewährleistung der Sicherheit und des Wohlergehens der Besatzungen der zur Zeit im Kanal gestrandeten Schiffe fortzusetzen.

2. Streik der dänischen Steuerleute und Funkoffiziere

Der Vorstand der ITF, versammelt in London vom 8. bis 10. Mai 1968; NIMMT ZUR KENNNTNIS, daß sich die dänischen Steuerleute und Funkoffiziere seit Dienstag, den 7. Mai, Mitternacht, im Streik befinden;

NIMMT WEITERHIN ZUR KENNNTNIS, daß sich andere Gruppen der dänischen Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung bereit erklärt haben, den Streik der Steuerleute und Funkoffiziere zu unterstützen;

BEDAUERT die hartnäckige Haltung der in Frage kommenden dänischen Reeder, die sich geweigert haben, von ihrer ursprünglichen Position abzu-

weichen, obwohl die Steuerleute und Funkoffiziere bereit waren, beachtenswerte Zugeständnisse zu machen, um eine Kompromißlösung herbeizuführen; STELLT FEST, daß die Löhne der dänischen Steuerleute und Funkoffiziere mehr und mehr hinter den Löhnen anderer vergleichbarer Arbeiterkategorien zurückgeblieben sind, so daß die von den Steuerleuten und Funkoffizieren gestellten Lohnforderungen in jeder Hinsicht berechtigt sind;

STELLT IM BESONDEREN FEST, daß die dänischen Steuerleute und Funkoffiziere während der letzten zwölf Monate in Anbetracht der Verzögerungsmanöver der Reeder viel Geduld und Zurückhaltung gezeigt und sich gewissenhaft an die Vorschriften der dänischen Arbeitsgesetzgebung gehalten haben; und daß sich bei einer Befragung der Mitglieder der beiden Verbände eine überwiegende Mehrzahl zugunsten der Ergreifung von Streikmaßnahmen ausgesprochen hat.

VERWEIST auf eine im April 1967 von der ITF-Sektion der Seeleute in London angenommene Entschließung, in der die Sektion ihr Bedauern über das Bestehen einer derartig reaktionären Gruppe von Reedern in einem für seine freie und demokratische Lebensart bekannten Land wie Dänemark zum Ausdruck brachte und darauf verwies, daß die Haltung der Reeder einer Verletzung des von der dänischen Regierung ratifizierten IAO-Übereinkommens Nr. 98 betreffend das Recht auf Kollektivverhandlungen, gleichbedeutend ist;

STELLT WEITERHIN FEST, daß die erwähnten Reeder auf den Appell der ITF, den Konflikt mit den dänischen Gewerkschaften der Arbeitnehmer in der Schifffahrt auf dem Verhandlungswege beizulegen, nicht reagiert und es sogar vorgezogen haben, sich vor aller Welt über die Rolle, die die ITF im Zusammenhang mit der Beilegung dieses Konfliktes spielen könnte, lustig zu machen.

BEGLÜCKWÜNSCHT die dänischen Steuerleute und Funkoffiziere zu ihrer entschlossenen und mutigen Haltung gegenüber dieser reaktionären Gruppe von Reedern;

VERSPRICHT die größtmögliche Unterstützung dieses Kampfes und ERSUCHT die der ITF angeschlossenen Organisationen, im besonderen die der Seeleute und Hafentarbeiter, alle ihnen möglichen Schritte zur Unterstützung der dänischen Steuerleute und Funkoffiziere zu unternehmen.

3. Die Lage in der Tschechoslowakei

Der Vorstand der ITF, versammelt am 4. und 5. November 1968 in London; NACH ENTGEGENNAHME EINES BERICHTES über die Schritte, die die ITF zufolge der Besetzung der Tschechoslowakei durch die Streitkräfte der Sowjetunion, Polens, Ungarns, Bulgariens und der DDR unternommen hat; BEFÜRWORDET die von der ITF getroffenen Maßnahmen und VERURTEILT erneut vorbehaltlos die Invasion der Tschechoslowakei und die Unterdrückungsmaßnahmen, denen die tschechische Regierung und das tschechische Volk seitens der Besatzungsmächte ausgesetzt sind;

STELLT FEST, daß das volle Ausmaß und die genaue Beschaffenheit der erwähnten Maßnahmen noch nicht bekannt sind und daß noch immer Unklarheit darüber herrscht, inwiefern das tschechische Volk in der Lage sein wird, sich diesen Maßnahmen zu widersetzen oder sie abzuschwächen;

BEAUFTRAGT das ITF-Sekretariat, die Lage in der Tschechoslowakei aufmerksam weiterzuverfolgen und unter Rücksprache mit den Mitgliedern des

Vorstandes — oder im Dringlichkeitsfalle, den Mitgliedern des Geschäftsführenden Ausschusses — Maßnahmen zu planen und durchzuführen, die für das tschechische Volk von praktischem Wert sein könnten.

4. Die Lage im Nahen Osten

Der Vorstand der ITF, versammelt am 28. und 29. Mai 1969 in Paris;

Nach weiterer Erörterung der Lage im Nahen Osten;

BEKRÄFTIGT vorbehaltlos die vom Geschäftsführenden Ausschuss auf seiner Sitzung vom 20. Februar 1969 angenommene Erklärung, in der jegliche Angriffe auf Zivilflugzeuge verurteilt werden;

BEUNRUHIGT über die Möglichkeit, daß Vergehen der Art, wie sie gegen Flugzeuge begangen worden sind, sehr wohl auch gegen andere Transport- und Verkehrsmittel begangen werden könnten;

ERSUCHT den Generalsekretär, bei Rücksprache mit dem Geschäftsführenden Ausschuss, alle unverzüglich zur Wahrung der Interessen der ITF und ihrer Mitgliedsverbände erforderlichen Schritte zu unternehmen, falls sich dies als notwendig erweisen sollte, und

RUFT erneut zur Herbeiführung eines andauernden Friedens zwischen Israel und seinen arabischen Nachbarländern auf dem Verhandlungswege AUF, damit sich die Arbeiter dieser Länder ohne Furcht vor Verfolgung und Belästigung der Förderung ihrer sozialen und wirtschaftlichen Interessen widmen können.

FACHSEKTIONEN

Eisenbahn

5. Guatemala

Der Ausschuss der ITF-Sektion der Eisenbahner, versammelt vom 15. bis 17. Februar 1968 in London,

NACH KENNTNISNAHME von dem Streik, in dem sich die der ITF angeschlossene Eisenbahnergewerkschaft von Guatemala (Sindicato de Acción y Mejoramiento Ferrocarrilero — SAMF) zur Zeit befindet,

ERKLÄRT seine uneingeschränkte Unterstützung der SAMF in ihrem Kampf um den Schutz ihrer Mitglieder gegen die unduldbare Behandlung, die ihnen seitens ihrer Arbeitgeber (IRCA) zuteil geworden ist;

BEDAUERT UND VERURTEILT im besonderen das monatelange Verfehlen der Arbeitgeber, grundlegende Verpflichtungen, wie z. B. die Zahlung von Löhnen und anderen Leistungen zu erfüllen;

FORDERT die Arbeitgeber AUF, die den Arbeitern und ihrer Gewerkschaft schuldigen Beträge unverzüglich und restlos auszuzahlen und in Zukunft eine Politik zu verfolgen, die in jeder Hinsicht den Bestimmungen des zwischen der SAMF und der IRCA abgeschlossenen Kollektivvertrages entspricht;

BEGRÜSST die wohlwollende Haltung der Regierung von Guatemala gegenüber den Arbeitnehmern;

VERSPRICHT der SAMF die Mitarbeit der ITF bei ihren Bemühungen zur Wiedererlangung der Rechte ihrer Mitglieder und zur Herbeiführung einer gesteigerten Leistungsfähigkeit durch geeignete Maßnahmen seitens der Geschäftsleitung, wobei den Arbeitern ein fairer Anteil an dem Gewinn zu gewähren ist, der sich aus dieser Steigerung der Leistungsfähigkeit ergibt und

UNTERSTÜTZT jeden vom ITF-Vorstand bewilligten Appell um finanzielle Beiträge der angeschlossenen Organisationen zugunsten der streikenden Eisenbahner.

6. Verkehrspolitik

Die Konferenz der Eisenbahnersektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, versammelt in Mexico City vom 11. bis 15. November 1969, nimmt folgende Erklärung an:

Die KONFERENZ DER EISENBÄHNERSEKTION der INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION (ITF), versammelt in Mexico City vom 11. bis 15. November 1969, hat eine umfassende Prüfung der jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete der VERKEHRSPOLITIK vorgenommen, sowie der Grundsätze, auf die sich eine gesunde Verkehrspolitik stützen muß. Die Konferenz befaßte sich insbesondere mit den möglichen Auswirkungen verkehrspolitischer Maßnahmen auf die finanzielle Lage der Eisenbahnen, ihre künftige Struktur und Organisation sowie ihre Rolle innerhalb einer wohlintegrierten Verkehrswirtschaft, die den Interessen der Öffentlichkeit Rechnung trägt.

Der technische Fortschritt, der zunehmende Handel und Verkehr zwischen Ländern, der ansteigende Lebensstandard der reicheren Länder, Änderungen auf dem Gebiete der Verteilung der Bevölkerung, Änderung der Produktions- und Verteilungsmethoden sowie insbesondere das Auftreten neuer Schlüsselindustrien, der Rückgang der Schwerindustrie und die radikale Verwandlung des Energiesektors: all diese Faktoren und Umstände haben die Öffentlichkeit gezwungen, ihre Aufmerksamkeit den Schwächen und Mängeln des bestehenden Transport- und Verkehrsapparates zuzuwenden, die ein Beweis dafür sind, daß die Gesellschaft verfehlt hat, sich mit den riesigen sozialen, wirtschaftlichen und verwaltungstechnischen Problemen dieses Fragenkomplexes auseinanderzusetzen.

Die ITF-SEKTION DER EISENBÄHNER ist sich der spezifischen verkehrspolitischen Probleme der ärmeren Länder voll bewußt, sowie der verstümmelnden Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gedeihen und das Wohlergehen der Einwohner von Ländern, die verfehlen, diese Probleme zu lösen. Bis jetzt ist man bei der Erörterung verkehrspolitischer Probleme auf internationaler Ebene meist von den in Europa gemachten Erfahrungen ausgegangen. Die INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION weiß, daß es notwendig ist, derartige Diskussionen auf weltweiter Ebene zu führen, den Meinungsaustausch über verkehrspolitische Fragen unter ihren Mitgliedsverbänden aller Erdteile zu fördern und sich für die weltweite Behandlung dieser Fragen durch die zuständigen zwischenstaatlichen Agenturen und anderen offiziellen internationalen Gremien einzusetzen. Bei voller Anerkennung der Bemühungen, die von internationalen Organen wie der Europäischen Verkehrskonferenz (CEMT) und den regionalen Wirtschaftskommissionen der Vereinten Nationen, insbesondere der Transportabteilung der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE), unternommen werden, ist sich die ITF dennoch der Gefahr bewußt, die eine regionale Aufspaltung dieser Probleme in sich birgt, sowie der Ungerechtigkeit, die gegebenenfalls auf dem Gebiete der Verteilung der für die Tätigkeit solcher Organe erforderlichen Mittel auftreten und den ärmeren Ländern zum Nachteil gereichen kann. Da insbesondere in

den Entwicklungsländern riesige Investitionen für die Bereitstellung einer neuen Infrastruktur erforderlich sind, muß man sich in größerem Maße der allgemeinen Kriterien bewußt werden, von denen man bei der gerechten Verteilung unzulänglicher Mittel auf verschiedene mögliche Investitionsprojekte ausgehen muß.

Die ITF-SEKTION DER EISENBAHNER ist sich bewußt, daß sich die allgemeine soziale und wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte – abgesehen von einem sehr wichtigen Ausnahmefall – äußerst nachteilig auf die finanzielle Lage der Eisenbahnen ausgewirkt und die Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner insofern gehindert hat, als ihr Lebensstandard nicht in dem Maße angestiegen ist, wie es der zunehmende Wohlstand, der in den fortschrittlichen Industrieländern allgemein vorherrscht, gerechtfertigt hätte.

Viele der einschlägigen sozialen und wirtschaftlichen Probleme bestünden heute nicht mehr, wenn die Gesellschaft in der Lage gewesen wäre, sich mit der erforderlichen Entschlossenheit, Großzügigkeit und Weitsichtigkeit mit ihnen zu befassen. Stattdessen aber hat man in diesem Sektor, der vorwiegend als ein öffentlicher Dienst zu betrachten ist, mehr und mehr das Prinzip der Einträglichkeit zum Maßstab der Leistungsfähigkeit gemacht. Wir sind nur bis zu einem gewissen Grade daran interessiert, sogenannte wirtschaftliche Argumente zu widerlegen, die sich ausschließlich auf Gepflogenheiten der Buchführung und des Geldmarktes stützen. Einerseits kann man mit Recht argumentieren, daß die Gesellschaft genau wissen sollte, wie hoch die Kosten der Bereitstellung eines bestimmten sozialen Dienstes sind. Das ist jedoch etwas anderes, als wenn man sagt, daß alle Einrichtungen, die nicht rentabel sind, auf den Schrotthaufen gehören. Insofern als man das wirksame Funktionieren von Transporteinrichtungen und Transportdiensten nur bei Berücksichtigung einer großen Anzahl sozialer und wirtschaftlicher Faktoren richtig beurteilen kann, ist der gesamte Transportsektor als ein öffentlicher Sektor zu betrachten. Es ist daher zwecklos und unrealistisch, zu behaupten, daß man, gestützt auf eine Prüfung der Konten eines spezifischen Unternehmens oder sogar gestützt auf einen Vergleich der Konten mehrerer Unternehmen, die man allgemein als Konkurrenten ansieht, zu ersten und rationalen Entscheidungen über die Reorganisierung des Transportsektors gelangen kann. Bei der Planung verkehrspolitischer Maßnahmen muß man auch jene Maßnahmen berücksichtigen, die auf anderen Gebieten zur Förderung der spezifischen sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Gesellschaft zu treffen sind. Die Verkehrspolitik muß daher bedingterweise mit verschiedenen Aspekten der Sozial- und Wirtschaftspolitik, wie z. B. Städteplanung, regionale Entwicklung, Verteilung der Industrie und der Bevölkerung, Zugang zu öffentlichen Einrichtungen usw., in Zusammenhang gebracht werden. Das Urteil über das Transportsystem eines Landes hängt letzten Endes davon ab, inwiefern dieses Transportsystem: a) den freien Dienstleistungs- und Güterverkehr entsprechend den Erfordernissen eines hohen Lebensstandards und der gerechten Verteilung des Sozialproduktes fördert; b) die geographische und soziale Mobilität erhöht; c) alle Bürger ermutigt, sich voll am gesellschaftlichen Leben zu beteiligen; d) die freie Wahl des Arbeits- und Wohnortes fördert, und e) zur Bereitstellung neuer Gelegenheiten auf dem Gebiete der Bildung, Erholung und sozialen Betreuung beiträgt. In anderen Worten: das Urteil über ein Transportsystem hängt weitgehend davon ab, inwiefern es die gerechte und großzügige Verteilung der Reichtümer

eines Landes auf alle Bürger fördert und dadurch die nachteiligen Auswirkungen der Isolierung, Separierung und der Vernachlässigung überwindet. In diesem Sinne kann man behaupten, daß die Gepflogenheiten der Buchführung und des Bankwesens letzten Endes nichts mit den Problemen zu tun haben, mit denen sich die Verkehrspolitik auseinandersetzen hat. Uns geht es weniger darum, ob die einschlägigen Kalkulationen der Finanzexperten stimmen oder nicht; wir verwerfen vielmehr prinzipiell die Ansicht, daß der Ausgleich der Bilanz eine Art Höchstes Gebot ist, dem alle anderen Erwägungen und Erfordernisse zu unterstellen sind.

Natürlich erkennen wir an, daß ein verschwenderisches Transportsystem nicht mit den Interessen der Öffentlichkeit vereinbar ist und daß ein gutes Buchführungsverfahren die Möglichkeit bietet, die relative Leistungsfähigkeit eines solchen Systems zu beurteilen, vorausgesetzt, daß man dabei die vorherrschenden Bedingungen und die erklärten sozialen und wirtschaftlichen Ziele berücksichtigt. Aus diesem Grunde hat sich die ITF schon immer für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnen eingesetzt sowie für eine gerechte Berechnung und Rückerstattung der Ausgaben, die den Eisenbahnen aus der Erfüllung gewisser Verpflichtungen als öffentlicher Dienst entstehen, und schließlich für eine gerechte Lösung der Probleme, die im Zusammenhang mit der Anlastung der Infrastrukturkosten auf die Benutzer auftreten. Die Konferenz der Eisenbahnersektion der ITF hat sich ausführlich mit den jüngsten Entwicklungen auf diesen drei Gebieten der Verkehrspolitik befaßt und ist zu folgenden Schlußfolgerungen gelangt:

Normalisierung der Konten

Die Konten der Eisenbahnen sollten normalisiert werden, und es sollte volle Entschädigung in bezug auf alle Posten und Faktoren gezahlt werden, die in den Empfehlungen eines Memorandums enthalten sind, das der Internationale Eisenbahnerverband (UIC) im Jahre 1958 der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) unterbreitet hat. Wir begrüßen die Fortschritte, die auf diesem Gebiet innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) im Sinne des vom Ministerrat im März 1969 gefaßten Beschlusses gemacht worden sind, sind jedoch etwas enttäuscht darüber, daß es sich dabei um Teillösungen handelt, sowohl in bezug auf die Schlagkraft der in bestimmten Fällen vorgeschlagenen oder empfohlenen Maßnahmen, als auch in bezug auf die Zahl der Posten, die für eine solche Normalisierung in Betracht kommen. Gleichzeitig sind wir sehr darauf bedacht, zu vermeiden, daß die Zahlung einer Entschädigung für gewisse soziale Vergünstigungen, die die Eisenbahner genießen (insbesondere Renten- und Sozialversicherungsvorteile), als Vorwand für die Reduzierung dieser Vergünstigungen benutzt wird. Da man bis jetzt noch keine endgültige Lösung des Problems der Anlastung der Infrastrukturkosten gefunden hat, wäre es unseres Erachtens vernünftig gewesen, die Eisenbahnen voll für alle Ausgaben im Zusammenhang mit dem Bau, der Instandhaltung, der Ersetzung, dem Betriebe, der Kontrolle und der Überwachung von Kreuzungsbauwerken und Brücken zu entschädigen.

Verpflichtungen als öffentlicher Dienst

Wir schätzen es, daß der EWG-Ministerrat in seinem Beschluß vom März 1969 die Notwendigkeit der Entschädigung von Transportunternehmen im Zusammenhang mit den Belastungen anerkannt hat, die ihnen aus der Erfüllung gewisser Verpflichtungen als öffentlicher Dienst entstehen, bedauern jedoch,

daß dieser Beschluß eine Abschaffung solcher Verpflichtungen anstrebt, woraus man folgern könnte, daß er diese Verpflichtungen in gewisser Hinsicht als anachronistisch betrachtet. Natürlich könnte man eine umfassende Prüfung des gesamten Fragenkomplexes „öffentlicher Dienst“ vornehmen, um das diesbezügliche Konzept den heutigen Erfordernissen anzupassen. Solange solche Dienste notwendig sind, sollten sie jedoch beibehalten werden, vorausgesetzt, daß man den Eisenbahnen vollen Ausgleich für die ihnen daraus entstehenden Belastungen zahlt.

Anlastung der Infrastrukturkosten

Ohne eine gerechte Methode für die Berechnung und Anlastung der Infrastrukturkosten auf die Benutzer wird es nicht möglich sein, eine Gleichstellung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene, Straße und Binnenschifffahrt vorzunehmen. Wir begrüßen es, daß man sich in letzter Zeit, vor allem in Großbritannien und in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, näher mit diesem Problem befaßt hat, und empfehlen, daß die diesbezüglichen Untersuchungen fortgesetzt werden, um so schnell wie möglich zu einer praktischen Lösung dieses sehr dringenden Problems zu gelangen.

Insbesondere empfehlen wir, daß bei der geplanten Berechnungsmethode die aus den AASHO-Tests abgeleitete „Formel der Vierten Potenz“ in dem Sinne angewendet wird, daß die jährlichen Ausgaben für den Bau, die Verbesserung, die Reparatur und die Instandhaltung (ausschließlich der Kosten der Neuananschaffung von Land) auf alle Straßenbenutzer verteilt werden, und zwar im Verhältnis zur durchschnittlichen jährlichen Ziffer der gefahrenen Kilometer in der jeweiligen Gewichtsklasse und im Verhältnis zum Achsgewicht, gesteigert zur Vierten Potenz. Für jeden Fahrzeugtyp sollte eine Sättigungsgebühr festgelegt werden, gestützt auf wissenschaftliche Untersuchungen und eine verebarte Bewertung des finanziellen Wertes der Zeit, die den übrigen Straßenbenutzern verlorengelht. Die Einnahmen in der Form von Sättigungsgebühren sollten für den Bau neuer Straßen und Infrastruktur-Einrichtungen verwendet werden sowie zur Förderung geeigneter Maßnahmen, deren Ziel in der besseren Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur besteht, und zwar im Einklang mit beschlossenen Prioritäten im Zusammenhang mit der bestmöglichen Verwendung der verfügbaren Mittel und dem Schutz von Naturschönheiten. Erst dann könnte man von den Eisenbahnen vielleicht erwarten, daß sie ihre eigenen Infrastrukturkosten voll decken. Im Falle der Binnenschifffahrt sollte die Finanzierung neuer Projekte sowie die voraussichtliche Verteilung der Vorteile, die der Öffentlichkeit aus den bereitgestellten Beförderungsmöglichkeiten entstehen, gründlich überprüft werden. Viele Projekte für den Bau neuer Infrastruktur-Einrichtungen, deren Ziel in der Förderung der industriellen Entwicklung bestimmter geographischer Bereiche besteht, bedürfen einer erneuten Überprüfung, um ausfindig zu machen, inwiefern die ursprünglichen Ziele noch anstrebenswert sind, und ob es nicht einfacher wäre, diese Ziele durch eine bessere Ausnutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur zu erreichen, was eine Koordinierung der Investitionen voraussetzt.

Die finanzielle Lage der Eisenbahnen und die Möglichkeiten, die ihnen geboten sind, um im Rahmen eines koordinierten Transportsystems voll mitzuwirken, hängen zum großen Teil von folgenden Faktoren ab: a) den verschiedenen Regierungsmaßnahmen zur Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen Staat und Eisenbahnen; b) der Unabhängigkeit der Eisenbahnen in bezug auf die Organisation ihres eigenen Betriebes; und c) verschiedenen anderen

Maßnahmen, die für einen oder mehrere Transportsektoren als Ganzes gelten. Hierzu gehören Vorschriften betreffend den Zugang zum Markt im Straßen-transport und in der Binnenschifffahrt; Sicherheitsvorschriften; Vorschriften über die Arbeitsbedingungen der einzelnen Transportkategorien; Vorschriften betreffend die Festlegung und Veröffentlichung von Tarifen; und schließlich finanzielle Maßnahmen, die speziell für den Transport und Verkehr gelten. Die Gesamtheit der in einem Lande bestehenden einschlägigen Maßnahmen und Vorschriften kann verschiedenartige Ziele verfolgen, z. B.: i) ihr Ziel kann in der bewußten Aufspaltung des Gesamtverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger bestehen; oder ii) in der Regulierung und Stabilisierung des Wettbewerbs der verschiedenen Verkehrsträger untereinander; oder iii) in der Anpassung der Wettbewerbsbedingungen an langfristige Investitionspläne; oder iv) in der Verwirklichung aller dieser Ziele bei gleichzeitiger Anpassung des vorhandenen Transportsystems an Änderungen der wirtschaftlichen, demographischen oder politischen Struktur. Bei einer derartig großen Auswahl an Alternativen — sowohl was Ziele als auch Methoden anbelangt — ist es kaum verwunderlich, daß es vielen Regierungen nicht gelingt, diese Ziele wirksam zu verwirklichen, und daß die bestehenden gesetzlichen Verordnungen und Vorschriften entweder veraltet, fragmentarisch oder provisorischer Art sind. Im Hinblick auf diesen Sachverhalt ist es natürlich schwierig, sich eine Meinung von der Wirksamkeit oder der Erwünschtheit irgendwelcher Einzelmaßnahmen zu bilden. Wir sind der Ansicht, daß alle Beschlüsse über diese Aspekte der Verkehrspolitik von den oben angeführten allgemeinen Grundsätzen ausgehen sollten.

Seit der ursprünglichen Formulierung bestimmter verkehrspolitischer Maßnahmen, die vor kurzem in Kraft getreten sind, oder zur Zeit den zuständigen gesetzgebenden Organen vorliegen, sind verschiedene technische Entwicklungen eingetreten, die wahrscheinlich zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahnen beitragen werden. D. h., daß mehrere, zum Teil noch gar nicht voll durchgeführte Maßnahmen bereits insofern veraltet sind, als sie sich auf Prämissen stützen, die nicht länger stichhaltig sind. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen, deren Ziel in der drastischen Reduzierung aller Eisenbahndienste, d. h. der vollständigen oder teilweisen Einstellung von Personentransportdiensten oder der Stilllegung ganzer Strecken, besteht. Solche Schließungen haben äußerst nachteilige wirtschaftliche Auswirkungen und sollten nicht ohne eine gründliche Untersuchung aller eventuellen Auswirkungen vorgenommen werden. Dabei sind ferner die riesigen sozialen Investitionen zu berücksichtigen, die die Bereitstellung einer alternativen Infrastruktur erfordert. Es gilt gleichfalls für derart unüberlegte Maßnahmen, wie die Verstümmelung der Personenzugverbindungen zwischen Großstädten in den USA und in anderen Ländern, die sich ähnlichen Problemen gegenübergestellt sehen, da sich die betriebswirtschaftlichen Gegebenheiten mit der Einführung schnellerer und besserer Personenzüge voraussichtlich radikal verändern werden. Und schließlich gilt es für die Gefahr des Verfehlens, folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- die wirtschaftlichen Vorteile auf dem Gebiete des Güterverkehrs aufgrund der zunehmenden Verwendung von Containern sowie die Vorteile der Einführung größerer Züge nach der bevorstehenden Einführung automatischer Kupplungen bei den europäischen Eisenbahnen und die Tatsache, daß sich die Entfernung zwischen Ausgangs- und Bestimmungs-orten infolge des Ausbaus des internationalen Handels, vor allem im

Rahmen einer gestärkten und vergrößerten Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, bedingterweise verlängern wird;

- die Bedeutung neuer Konzepte, die zur Zeit auf dem Gebiete des städtischen Nahverkehrs aufgrund der spezifischen verkehrstechnischen Erfordernisse von Großstädten entwickelt werden; und
- die spezifischen Vorteile, die den Eisenbahnen in Zukunft dadurch entstehen werden, daß sich bestimmte Aspekte des Eisenbahnbetriebes vorzüglich für eine technische Verbesserung, gestützt auf die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete der Kybernetik, eignen.

Die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften HABEN BESCHLOSSEN, alle Entwicklungen auf dem Gebiete der Verkehrspolitik, in enger Zusammenarbeit mit den übrigen Fachsektionen der ITF, mit größter Aufmerksamkeit zu verfolgen, um ausführliche gewerkschaftspolitische Richtlinien zu den einzelnen Punkten zu formulieren und gegenüber den Regierungen ihrer Länder und den zuständigen zwischenstaatlichen Organisationen eine konsequente Haltung einzunehmen, in unerwiderter Überzeugung von der grundlegenden Existenzfähigkeit ihres Beschäftigungszweiges in einer modernen Welt.

7. Ernennung eines Unterausschusses für Verkehrspolitik

Die Konferenz der Eisenbahnersektion der ITF, versammelt in Mexico City vom 11. bis 15. November 1969;

NACH VORNAHME einer umfassenden Prüfung der jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete der Verkehrspolitik sowie der Grundsätze, auf die sich eine konstruktive Verkehrspolitik stützen muß;

BESTÄTIGT den vom Sektionsausschuß gefaßten Beschluß zur Bildung eines Unterausschusses zur Weiteruntersuchung verkehrspolitischer Fragen;

FORDERT alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Eisenbahner AUF, dem Unterausschuß jedmögliche Hilfe zuteil werden zu lassen, die er im Zusammenhang mit seiner Arbeit benötigt;

ERSUCHT den ITF-Vorstand und das ITF-Sekretariat, die hierfür erforderlichen Einrichtungen bereitzustellen; und

LEGT ALS RICHTLINIE FÜR DIE ARBEIT DES UNTERAUSSCHUSSES FOLGENDE GRUNDSÄTZE FEST:

- Der Unterausschuß befaßt sich mit allen Aspekten der Verkehrspolitik und widmet dabei den von den angeschlossenen Verbänden vorgeschlagenen spezifischen Fragen seine besondere Aufmerksamkeit.
- Die angeschlossenen Verbände erstatten dem Sekretariat über alle wichtigen verkehrspolitischen Entwicklungen auf nationaler Ebene Bericht, und das ITF-Sekretariat erstellt die für die Arbeit des Unterausschusses erforderlichen Unterlagen, vorausgesetzt, daß der Unterausschuß einsprachig ist.
- Das Sekretariat erstattet der Sektion regelmäßig über die Arbeit des Unterausschusses Bericht.
- Der Unterausschuß ist für die Behandlung aller Entwicklungen auf dem Gebiete der Modernisierung und Rationalisierung sowie der Einführung technischer Neuerungen zuständig und soll den Erfordernissen der Sicherheit seine besondere Aufmerksamkeit widmen.

- Der Unterausschuß unterstützt das Sekretariat bei der Erstellung detaillierter Eingaben an zwischenstaatliche Organisationen über Fragen, die in seinen Zuständigkeitsbereich fallen und bemüht sich ferner, außer-europäischen verkehrspolitischen Entwicklungen größere Aufmerksamkeit zu widmen.

8. Die Verteidigung der Demokratie

IM HINBLICK DARAUF:

- daß die Eisenbahnen in allen Ländern der Welt die grundlegende, aber auch komplizierte Aufgabe haben, sichere, leistungsfähige und zulängliche Verbindungen im nationalen und, in zunehmendem Maße, im internationalen Verkehr, bereitzustellen;
- daß zulängliche Eisenbahnverbindungen nicht allein von der Verwendung und Instandhaltung modernsten Zubehörs und moderner Strecken abhängig sind, sondern auch vom Wohlergehen der Eisenbahner selbst, deren Gesundheit und Moral grundlegende Voraussetzungen für den sicheren und leistungsfähigen Betrieb sind, die ohne freie Kollektivverhandlungen nicht gewährleistet werden können;
- daß eines der dringendsten Bedürfnisse in der Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger (Schiene, Straße, Wasser und Luft) besteht, um einen ruinösen Wettbewerb zwischen ihnen zu vermeiden und die von den einzelnen Verkehrsträgern gebotenen Möglichkeiten voll auszunutzen;
- daß in allen Ländern, aber insbesondere in den Entwicklungsländern, die Bereitstellung zulänglicher Dienste für Einwohner, Industrie und Handel als dringendste Aufgabe zu betrachten ist, wobei rein kommerzielle Grundsätze auf keinen Fall zu einer Verstümmelung oder Beeinträchtigung dieser lebensnotwendigen Dienste führen dürfen;
- daß die Bereitstellung zulänglicher Verkehrsdienste aufgrund des engen Zusammenhanges zwischen Staat und Transportsektor vom Bestehen einer existenzfähigen, demokratisch gewählten Regierung abhängig ist, die für die Bedürfnisse der Bürger und der Industrie Verständnis hat;
- daß es den Transportarbeitern der fortschrittlichen Länder mit demokratisch gewählten Regierungen möglich gewesen ist, bei der Formulierung der Politik der Eisenbahnen mitzubestimmen, wogegen die Eisenbahner der weniger fortschrittlichen Länder, insbesondere die der lateinamerikanischen Länder, bis jetzt nicht in der Lage gewesen sind, ihre Regierungen zur Festlegung einer Politik zu bewegen, die sichere und zulängliche Eisenbahndienste gewährleistet;
- daß in einigen lateinamerikanischen Ländern demokratisch gewählte Regierungen von Militärregimen zum Sturz gebracht wurden, sobald sie versuchten, Maßnahmen in Richtung einer dringend erforderlichen sozialen Reform zu treffen, und ferner, daß die Politik solcher Diktaturen die Interessen der Militärs und ihrer Unterstützer bewußt fördert, was sich zum Nachteil der Bevölkerung auswirkt und die Eisenbahnen, andere Verkehrsträger sowie die grundlegenden Rechte der Transportarbeiter beeinträchtigt;
- daß diese Militärregime, die die Macht an sich gerissen haben, andere Länder um finanzielle Hilfe ersucht haben, so daß Regierungen anderer

Länder und internationale Organisationen und Agenturen bewogen worden sind, die gewünschte Unterstützung bereitstellen, wodurch sie die Grundsätze der Demokratie untergraben, die Korruption der in Frage kommenden diktatorischen Regime fördern und die Leiden der ihnen ausgesetzten Menschen vergrößern;

- daß diese Art der finanziellen Unterstützung und andere Formen der Hilfeleistung an Militärregime seitens der Regierungen fortschrittlicher Länder und auch demokratischer Regierungen der Nachbarländer den eigentlichen Sinn und Zweck der industriellen Entwicklung, des internationalen Verständnisses und des menschlichen Fortschritts zunichte machen und dem internationalen Mißtrauen und der Feindseligkeit, die von den betreffenden Militärregimen als Vorwand für die Verschwendung öffentlicher Mittel angeführt wird, Antrieb verleihen; und
- daß eine solche Hilfeleistung bedingterweise gleichgesinnte Fraktionen anderer Länder ermutigt, ähnliche Staatsstreichs zu unternehmen, so daß sich die Diktatur und Gewaltherrschaft auch noch auf jene Länder ausdehnen könnte, die zur Zeit noch demokratisch regiert werden, was wiederum die von den Kommunisten immer wieder gemachte Behauptung stärkt, daß Reformen nur mit Gewalttaten und Terror erzielt werden können;

BESCHLIESST DIE EISENBÄHNERSEKTION DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION (ITF),

- die ihr angeschlossenen Verbände aufzufordern, die Bemühungen des Lima-Büros der ITF uneingeschränkt zu unterstützen, um die volle Wiederherstellung der Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner jener Länder zu bewirken, deren Militärregime den Eisenbahnern diese grundlegenden Rechte, insbesondere das Vereinigungsrecht, das Kollektivverhandlungsrecht und das Recht auf Ergreifung von Streikmaßnahmen zur Förderung der sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen der Arbeitnehmer, abgesprochen haben;
- das ITF-Sekretariat zu ersuchen, an die für internationale Hilfeleistung zuständigen Agenturen heranzutreten und die angeschlossenen Verbände der einzelnen Länder zu ersuchen, an die zuständigen Instanzen ihrer Regierungen sowie an die gewerkschaftlichen Dachorganisationen ihres Landes heranzutreten, um zu bewirken, daß diktatorische lateinamerikanische Regime, die demokratische Grundsätze ignorieren und gegenüber den Arbeitnehmern und ihren Gewerkschaften eine Politik der Unterdrückung und Verfolgung betreiben, keinerlei militärische, finanzielle oder technische Hilfe erhalten;
- das ITF-Sekretariat ferner zu ersuchen, im Rahmen einer weltweiten Aufklärungskampagne anschaulich zu machen, wie sehr sich der Despotismus in Lateinamerika verbreitet hat, wie unfähig und rücksichtslos jene Personen sind, denen von diktatorischen Regimen die Kontrolle des Eisenbahnbetriebes übertragen worden ist und in welchem Maße bestimmte Regierungsvertreter das Profitmotiv den allgemeinen Interessen der Öffentlichkeit voranstellen; und

daß die Eisenbahnersektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) und die Föderation als Ganzes die ihr angeschlossenen

Gewerkschaften auffordern sollte, ihre diesbezüglichen Bemühungen zu koordinieren und sich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln für die Verteidigung der Demokratie und für ihre Wiederherstellung in jenen Ländern einzusetzen, die zur Zeit unter einer militärischen Diktatur stehen.

9. Die kostarikanischen Eisenbahnen

Die Konferenz der ITF-Sektion der Eisenbahner, versammelt in Mexico City vom 11. bis 15. November 1969; STELLT FEST, daß in Kostarika zwei Eisenbahngesellschaften bestehen, die eine privat, die andere im Besitz der Regierung, und daß der Betrieb dieser beiden Gesellschaften nicht miteinander koordiniert ist; ERSUCHT die kostarikanische Regierung DRINGEND, unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen, um die im Privatbesitz befindliche Gesellschaft so bald wie möglich in den Besitz des Staates überzuführen und eine Koordinierung des Betriebes der beiden Unternehmen (Northern Railway Company und Ferrocarril Electrico al Pacifico) vorzunehmen.

10. Die Verfolgung lateinamerikanischer Gewerkschaften

Die Konferenz der ITF-Sektion der Eisenbahner, versammelt vom 11. bis 15. November 1969 in Mexico City; ÄUSSERST BESORGT über Berichte betreffend Gewaltakte und Einschüchterungsmaßnahmen, denen die Gewerkschafter bestimmter lateinamerikanischer Länder — insbesondere guatemalteckische Gewerkschaftsführer — in zunehmendem Maße ausgesetzt sind; VERURTEILT alle derartig unmenschlichen Maßnahmen VORBEHALTLOS als unduldbar und unvereinbar mit den in aller Welt anerkannten Grundsätzen der Menschenrechte und der gewerkschaftlichen Freiheit; FORDERT alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften AUF, die Augen der Öffentlichkeit mit allen ihnen gebotenen Mitteln auf diese unmenschlichen Maßnahmen zu lenken und mit der ITF in ihrem Kampf um die Wahrung der gewerkschaftlichen Freiheit und Wiederherstellung der Menschenrechte in lateinamerikanischen Ländern, in denen diese Rechte unterdrückt werden, zusammenzuarbeiten.

11. Die Sicherheit der Schiene

IM HINBLICK DARAUF, daß die Eisenbahner in aller Welt ein Anrecht auf möglichst sichere Arbeitsbedingungen haben, um Tod, Unfall und wirtschaftliche Verluste zu vermeiden sowohl in bezug auf sich selbst, ihre Familien, ihre Gemeinden als auch das nationale Interesse; und daß die Sicherheitsbedingungen in vielen Ländern zu wünschen übrig lassen und sich in einigen Ländern sogar wesentlich verschlechtert und nachteilige Folgen für alle Beteiligten mit sich gebracht haben; daß die Erreichung bestmöglicher Sicherheitsbedingungen den Eisenbahndirektionen, Regierungen und dem öffentlichen Interesse gleichermaßen zugute kommt, und zwar durch konkrete wirtschaftliche Vorteile, die Bereitstellung besserer Dienste und die sich daraus ergebende verbesserte Wettbewerbsfähigkeit und daß sichere Arbeitsbedingungen harmonische und fruchtbare Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen schaffen und somit zum Fortschritt dieser Industrie beitragen;

WIRD BESCHLOSSEN, daß die ITF-Eisenbahnersektion alle angeschlossenen Verbände aufrufen soll, alle Interessen und Energien auf die Förderung der Sicherheitsaspekte zu verwenden und **BESONDERS**

- die Eisenbahndirektionen zu ersuchen, ausreichende Mittel und ausreichendes Personal bereitzustellen und im Interesse der Sicherheit für die Wartung der Strecken und des rollenden Materials, die Aufrechterhaltung der Besatzungsstärke, den sicheren Betrieb und die erforderliche Modernisierung zu sorgen;
- die Regierungen und gesetzgebenden Kammern aufzurufen, geeignete Sicherheitsnormen festzulegen, deren Ziel in der Verhütung von Tod, Unfällen und anderen Mißgeschicken besteht; und
- alle Gewerkschaften zu ersuchen, bei ihrer Tätigkeit und bei Kollektivverhandlungen die Sicherheitsaspekte hervorzuheben.

FERNER WIRD BESCHLOSSEN, daß alle nur möglichen Anstrengungen zur Förderung der Sicherheit unternommen werden sollen, bis alle vermeidbaren Unfälle ausgeschaltet sind.

12. Die Probleme der mexikanischen Eisenbahner

Die Konferenz der Eisenbahnersektion der ITF, versammelt in Mexico City vom 11. bis 15. November 1969;

NIMMT KENNTNIS von den Bemühungen des mexikanischen Eisenbahnerverbandes in bezug auf:

- a) die Bereitstellung von Doppelstrecken auf Hauptverkehrslinien;
- b) die Notwendigkeit der Ausbildung des Aufsichtspersonals auf dem Gebiete der Sozialpsychologie, um ein gutes Arbeitsklima zu schaffen, bessere Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen herbeizuführen, bei einer entsprechenden Erhöhung der Sicherheit und der Produktivität;
- c) die Herstellung spezieller Kombiverkehrs-Einrichtungen durch die in Sahagun befindliche mexikanische Firma „Constructora de Carros de Ferrocarril“;
- d) die Beförderung von Frachtgut von Eisenbahn-Frachtdepots zu dessen Bestimmungsorten in Stadtzentren durch Straßentransportfahrzeuge, die unter der Kontrolle und im Besitz der Eisenbahnen stehen; und
- e) die Vornahme einer Revision der Artikel 31, 32, 60 und 62 der Mexikanischen Strafgesetzgebung betreffend die Haftpflicht der Eisenbahner;

BESCHLIESST, daß die ITF und die ihr angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften den Mexikanischen Eisenbahnerverband bei der Verwirklichung seiner diesbezüglichen Ziele mit allen ihnen möglichen Mitteln unterstützen werden.

Binnenschiffahrt

13. Sicherheit auf Binnenwasserstraßen

Die Konferenz der Sektion Binnenschiffahrt, versammelt am 29. und 30. August 1968 in London,

NIMMT KENNTNIS davon, daß auf den Binnenwasserstraßen der verschiedenen Länder aufgrund des ansteigenden Verkehrsvolumens im Tag- und Nachtverkehr ein spürbarer Anstieg der Gefahren und Risiken zu verzeichnen ist;

NIMMT WEITERHIN KENNTNIS von der ansteigenden Ziffer der Unfälle an

Bord von Binnenschiffahrts-Fahrzeugen aufgrund der Intensivierung der Arbeit und der größeren Anforderungen, die an Besatzungen gestellt werden; VERWEIST auf die Notwendigkeit der Festlegung einheitlicher Bestimmungen über die Navigationssicherheit und die Sicherheit und Gesundheit der Arbeit in der Binnenschiffahrt; und ERSUCHT die Internationale Arbeitsorganisation und andere zuständige Instanzen, die Möglichkeit der Festlegung internationaler Mindestnormen für die Navigationssicherheit und die Sicherheit und Gesundheit der Arbeit in der Binnenschiffahrt zu prüfen.

14. Schulerziehung der Kinder von Binnenschiffern

Die Konferenz der Sektion Binnenschiffahrt, versammelt am 29. und 30. August 1968 in London,

VERWEIST auf die Tätigkeit der IAO während der Jahre 1945—1954 in Zusammenhang mit der Schulerziehung der Kinder von Binnenschiffern; VERWEIST INSBESONDERE auf den vom IAO-Binnenverkehrsausschuß im Jahre 1949 angenommenen Grundsatz, daß die Schulerziehung und Bildungsmöglichkeiten der an Bord von Binnenschiffahrts-Fahrzeugen wohnenden Kinder ebenso gut sein sollten wie die anderer Kinder sowie auf einen dem Binnenverkehrsausschuß im Jahre 1954 vorgelegten Bericht über die Erfüllung dieses Grundsatzes in den verschiedenen Mitgliedsstaaten der IAO; und ERSUCHT die IAO, eine erneute Untersuchung vorzunehmen, um zu ermitteln, in welchem Maße der im Jahre 1949 angenommene Grundsatz inzwischen erfüllt worden ist und gegebenenfalls weitere Maßnahmen in Erwägung zu ziehen.

15. Auswirkungen der technischen Entwicklung auf die Arbeits- und sozialen Bedingungen der Binnenschiffer

Die Konferenz der Sektion Binnenschiffahrt, versammelt am 29. und 30. August 1968 in London,

NACH KENNTNISNAHME von Berichten über die Auswirkungen der technischen Entwicklung auf die Arbeits- und sozialen Bedingungen der Binnenschiffer verschiedener Länder und mit besonderem Bezug auf den strukturellen Wandel, die zunehmende Verwendung von Containern, des LASH-Systems und anderer Einheits-Lademethoden;

NIMMT WEITERHIN KENNTNIS von der Diskussion über diese Frage auf dem 29. Kongreß der ITF (Wiesbaden, Juli/August 1968) sowie von einer zu dieser Frage angenommenen EntschlieÙung, in der auf eine Erklärung über die sozialen Auswirkungen der Einführung von Containern und anderen Einheits-Lademethoden verwiesen wird;

NACH DISKUSSION des sich auf die Binnenschiffahrt beziehenden Teils dieser Erklärung;

STIMMT ERNEUT folgenden Grundsätzen ZU:

Die Auswirkungen der im Transport und Verkehr zu verzeichnenden technischen Entwicklung werden auch in der Binnenschiffahrt in zunehmendem Maße spürbar. Schnellere und größere Schiffe; neue Antriebsmethoden; neue Betriebspraktiken, wie z. B. Schubschiffe, die eine Gruppe von Kähnen oder Leichtern fortbewegen, das sogenannte LASH-System, bei dem Container Binnenwasserfahrzeuge bilden, die vom Mutterschiff ausgestoßen oder in dieses aufgenommen werden; die Ausdehnung und Intensivierung des 24-Stun-

den-Betriebes: Diese und andere Entwicklungen haben nicht nur zur Erhöhung der Beförderungskapazität der Binnenschifffahrt beigetragen, sondern auch das Wesen der Binnenschifffahrt selbst geändert.

Die Binnenschiffer und ihre Gewerkschaften sind sich bewußt, daß auch sie mithelfen müssen, die Binnenschifffahrt so leistungsfähig und konkurrenzfähig wie möglich zu gestalten, und daß sowohl in ihrem eigenen Interesse als auch im Interesse der Binnenschifffahrt und der Kunden erwünscht ist, sicherzustellen, daß die Binnenschifffahrt den ihr gebührenden Platz im Transport und Verkehr und in der Volkswirtschaft als Ganzes einnimmt.

Die erhöhte Produktivität und Rentabilität der Binnenschifffahrt sollte zu einer Verbesserung der Bedingungen der in ihr beschäftigten Arbeitnehmer beitragen, sowohl in der Form besserer Arbeits- und Lohnbedingungen als auch in bezug auf die Sicherung der Arbeitsplätze. Aus diesem Grunde wird beschlossen, daß sich die Politik der Binnenschiffer und ihrer Gewerkschaften auf folgende Grundsätze stützen soll:

- Löhne und andere Vergütungen sollten in einem der erhöhten Produktivität der Binnenschifffahrt entsprechendem Maße verbessert werden.
- Der Grundsatz „verpflichtete Anwesenheit an Bord = Arbeitszeit“ sollte anerkannt werden.
- Die Bemannungsvorschriften für Binnenschifffahrts-Fahrzeuge sollten es gestatten, daß den Besatzungen an Bord genügend Ruhezeit gewährt wird, um Überanstrengungen zu vermeiden und die Navigationssicherheit unter den heutigen Verkehrsbedingungen zu gewährleisten.
- Zusätzlich zum jährlichen Urlaub sollte zwischen Fahrten als Entschädigung für den intensiveren Verkehr auf Binnenwasserstraßen zuzüglich Freizeit gewährt werden.
- Durch eine fortschrittliche Planung des Personalbedarfs sollte sichergestellt werden, daß Änderungen im Personalbestand durch Nichtersetzung von Austritten, vorzeitige Pensionierung und eine entsprechende Regelung in bezug auf die Zahl der Neueintritte in den Beruf herbeigeführt werden.
- Der beruflichen Ausbildung sollte besondere Aufmerksamkeit zuteil werden, sowohl was die Grundausbildung anbelangt als auch die Aneignung zusätzlicher Kenntnisse, die im Zusammenhang mit dem technischen Wandel in der Binnenschifffahrt erforderlich sind.
- Über alle Maßnahmen, die sich auf die Bedingungen und Aussichten der Binnenschifffahrt auswirken, sollte vor ihrer Durchführung zwischen Vertretern der Arbeitgeber und den zuständigen Gewerkschaften eine ausführliche Aussprache erfolgen.
- Bei der Stilllegung oder Abwrackung von Schiffen sollten geeignete Vorkehrungen getroffen werden, um Entlassungen zu vermeiden.
- Bei zeitweiliger Stilllegung ist sicherzustellen, daß den betreffenden Arbeitnehmern kein Einkommensverlust entsteht. Bei Abwrackungen ist die Beibehaltung des Arbeitsentgelts durch Zahlung einer angemessenen Entschädigung zu gewährleisten, solange der betreffende Arbeitnehmer keine neue Dauerbeschäftigung finden kann, jedoch höchstens für den Zeitraum eines Jahres. Nimmt ein Arbeitnehmer, dessen Schiff abgewrackt wurde, eine Beschäftigung mit geringerem Arbeitsentgelt (Bruttoeinkommen) auf, so hat er für die Dauer eines Jahres Anspruch auf einen Ausgleich in Höhe

des Unterschieds zwischen seinem augenblicklichen und dem bisherigen Einkommen.

- Für die Kategorien von Arbeitnehmern, die infolge der Abwrackung ihre Beschäftigung verloren haben und die bis zur Erreichung des Ruhestandes höchstens noch 5 Jahre zu arbeiten hätten, muß die Möglichkeit einer vorzeitigen Pensionierung gewährleistet werden; dabei ist sicherzustellen, daß die Höhe der Pension die gleiche ist, die sie bei Erreichung der üblichen Altersgrenze erhalten würden.
- Die Neubeschäftigung der Arbeitnehmer, die zufolge der Abwrackung ihres Schiffes ihren Arbeitsplatz verlieren, ist durch die Bereitstellung geeigneter Umschulungsmöglichkeiten und die Beschaffung von Wohnraum an Land zu erleichtern.

Häfen

16. Das von einem Arbeiter zu tragende Höchstgewicht

Die Konferenz der ITF-Sektion der Hafentarbeiter, versammelt am 19. und 20. März 1968 in London,

NIMMT mit großer Genugtuung ZUR KENNTNIS, daß auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1967 ein Übereinkommen und eine Empfehlung betreffend das von einem Arbeiter zu tragende Höchstgewicht angenommen wurden;

STELLT FEST, daß gemäß den vorliegenden Informationen die Hafentarbeiter einiger Länder noch immer zum Tragen und Heben von Ladungen herangezogen werden, deren Gewicht die in den beiden IAO-Instrumenten vorgesehenen Höchstgrenzen beträchtlich überschreitet;

ERSUCHT die Regierungen der IAO-Mitgliedsstaaten, so schnell wie möglich geeignete Schritte zu unternehmen, um das erwähnte Übereinkommen zu ratifizieren und die in ihm und in der Empfehlung enthaltenen Normen zu erfüllen; FORDERT die der ITF angeschlossenen Hafentarbeiterverbände AUF, in ihren Ländern geeigneten Druck auf die zuständigen Regierungsinstanzen und auf die Arbeitnehmer auszuüben und die ITF über die in dieser Angelegenheit gemachten Fortschritte auf dem laufenden zu halten und

ERSUCHT die der ITF angeschlossenen Hafentarbeiterverbände weiterhin durch geeignete Publicity, Artikel in ihren Veröffentlichungen usw. die Aufmerksamkeit der Arbeitnehmer in den übrigen Transportzweigen auf die Gefahren zu lenken, die mit dem Tragen und Heben schwerer Lasten verbunden sind, sowie auf die Notwendigkeit der Erfüllung der in den erwähnten IAO-Instrumenten enthaltenen Normen.

17. Internationales Musterabkommen für die Hafentarbeit

Die ITF-Tagung der Hafentarbeiter, versammelt am 19. und 20. Januar 1970 in Bremen;

NACH ENTGEGENNAHME von Berichten über jüngste Entwicklungen auf dem Gebiete des Containerverkehrs, mit besonderem Bezug auf deren Auswirkungen auf Löhne und Arbeitsbedingungen und die Beschäftigungslage in der Hafentarwirtschaft;

NIMMT BEZUG auf die unter den Auspizien der ITF (London, April 1968, und Wiesbaden, Juli/August 1968) und der IAO (Rotterdam, April 1969) beschlossenen internationalen Richtlinien, insbesondere jene betreffend:

- die Aufrechterhaltung der Beschäftigungssicherheit in der Hafentarwirtschaft;

- die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Hafnarbeiter;
- den sozialen Schutz der Arbeitnehmer bei unvermeidlichen Entlassungen wegen Überzähligkeit;

sowie auf die Richtlinien über die vorbereitende Planung der zunehmenden Verwendung von Containern und der Anwendung anderer neuer Lademethoden, einschließlich:

- die Ergreifung positiver Maßnahmen seitens aller beteiligten Parteien, um durch geeignete Schritte die Reduzierung des Personalbestandes auf ein Mindestmaß zu beschränken, ohne dadurch die Leistungsfähigkeit der Hafnarbeiter zu beeinträchtigen;
- die Bildung geeigneter Organe in jedem Land und/oder Hafen zwecks Untersuchung der möglichen Auswirkungen der Einführung neuer Lademethoden, unter Hinzuziehung der für den Güterumschlag in der Hafenvirtschaft zuständigen Personenkreise, einschließlich der Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer in der Hafenvirtschaft;

STELLT FEST, daß der Containerverkehr und andere technische Neuerungen auf dem Gebiete des Güterumschlages sich in zunehmendem Maße auf alle Verkehrsträger auswirken;

BEKRÄFTIGT den Grundsatz, daß sämtliche Hafnarbeiterkategorien an den sich aus dem technischen Fortschritt und der erhöhten Produktivität neuer Umschlagsmethoden ergebenden Vorteilen Anteil haben sollten;

FORDERT die der ITF angeschlossenen Hafnarbeitergewerkschaften AUF, bei der Verwirklichung der unter den Auspizien der ITF beschlossenen Richtlinien im größtmöglichen Maße zusammenzuarbeiten;

LÄDT die übrigen Fachsektionen der ITF EIN, bei der Formulierung und Durchführung gemeinsamer Beschlüsse mitzuwirken; und

BESCHLIESST, einen Unterausschuß zu ernennen, und diesen mit der Erstellung eines internationalen Mustervertrages für die Hafenvirtschaft zu beauftragen, der den auf nationaler und regionaler Ebene vorherrschenden Erfordernissen und Umständen angepaßt werden und somit im größtmöglichen Maße erfüllt werden kann.

Schifffahrt

18. Schiffsautomation

Der ITF-Ausschuß für Schiffsautomation, versammelt in London am 12. und 13. Dezember 1968, hat sich mit verschiedenen Problemen befaßt, die sich aus dem Betrieb und der Bemannung von Schiffen wie Riesentanker, Bulkschiffe und Großbehälterschiffe ergeben;

STELLT FEST, daß gemäß den heutigen Schätzungen je ein Containerschiff mehrere konventionelle Frachtschiffe ersetzen kann;

FORDERT:

Die Anwerbung von Seeleuten muß so geplant werden, daß bei Berücksichtigung des Bedarfs nach genügend befähigtem Personal ein angemessenes Gleichgewicht zwischen Ein- und Austritten aufrechterhalten werden kann.

Dieses Gleichgewicht ist durch eine Regelung der Anwerbung und Reduzierung des Rücktrittsalters herbeizuführen, bei Berücksichtigung des normalen Abgangs und gestützt auf eine in Zeitabständen von 5 und 10 Jahren vorzunehmende Analyse des Personalbedarfs.

Wenn trotz einer solchen Regulierung noch immer mehr Arbeitskräfte als erforderlich vorhanden sind, sollten soziale Härten durch geeignete Vereinbarungen über folgende Punkte vermieden werden:

- a) Zahlung einer angemessenen Entschädigung bei Entlassungen;
- b) Ausbildung und Umschulung der betreffenden Arbeitnehmer für eine geeignete Weiterbeschäftigung in der Schifffahrt, die sich aus der Modernisierung ergeben könnte;
- c) Zahlung angemessener Leistungen bei vorübergehender Arbeitslosigkeit; und
- d) ausreichende Renten für ältere Arbeitnehmer, die nicht weiterbeschäftigt werden können.

Nach einem Meinungsaustausch und Entgegennahme von Berichten über die Auswirkungen neuer Methoden auf dem Gebiet des Betriebs und der Bemannung, insbesondere über Schiffe mit einer reduzierten Liegezeit im Hafen;

FORDERT die Ergreifung geeigneter Maßnahmen, um eine Überanstrengung der betreffenden Besatzungen zu vermeiden und insbesondere, daß alle in der internationalen Schifffahrt beschäftigten Seeleute nach einer Seedenstzeit von vier bis sechs Monaten Anspruch auf Ablösung und Heimaturlaub auf Kosten des Reeders haben, wobei zu beachten ist, daß dadurch bereits bestehende bessere Bedingungen in keiner Weise beeinträchtigt werden dürfen;

VERWEIST auf den engen Zusammenhang zwischen der Schiffsicherheit und Bemannungsnormen und

STELLT FEST, daß die Bemannung eines Schiffes nur bis zu einer gewissen Grenze reduziert werden darf, ganz gleich, wie umfassend und leistungsfähig die an Bord befindlichen installierten automatischen und technischen Einrichtungen auch immer sein mögen. Diese Mindestbemannungsgrenze muß sich richten nach:

- a) den betrieblichen Erfordernissen des Schiffes und seines Fahrtgebietes;
- b) den Arbeitsvorgängen, für welche die größte Zahl Besatzungsmitglieder notwendig ist;
- c) der Notwendigkeit der Gewährleistung der Sicherheit des Schiffes in allen voraussehbaren Situationen, an Deck und im Maschinenraum, einschließlich Arbeitsunfähigkeit der Besatzungsmitglieder; und
- d) den Bestimmungen über die Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen der Seeleute; und

BEAUFTRAGT das ITF-Sekretariat, im Hinblick auf die Bedeutung der vorliegenden Entschließung, sie zu veröffentlichen und unverzüglich an die IAO weiterzuleiten, damit die Ansichten der Seeleute bei der Erstellung der Unterlagen für die bevorstehende Vorbereitende Technische Schifffahrts-Konferenz der IAO berücksichtigt werden können.

19. Schiffsfunksicherheit

Die Seeleutesektion der ITF, versammelt am 9. und 10. Oktober 1970 in Genf; NACH PRÜFUNG einer Grundsatzklärung, die am 15. und 16. September 1970 auf einer Funkoffiziers-Konferenz der ITF angenommen wurde.

IM BEWUSSTSEIN der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des höchstmöglichen Sicherheitsniveaus in der Schifffahrt;

NIMMT als Richtlinie für die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zur

Verteidigung und Verbesserung der Schiffs-funksicherheit folgende gewerk-schaftspolitische Erklärung AN:

1. Förderung der Annahme des im Anhang zur vorliegenden Erklärung angeführten Vorschlages durch die IMCO, der es den Kapitänen auf Schiffen, die Funkelektronik-Offiziere an Bord führen, gestatten würde, einen Teil der Funkwache für die Verrichtung von Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten bereitzustellen, die aus Sicherheitsgründen erforderlich sind.
2. Befürwortung des Einbaus selektiver Rufgeräte auf Schiffen, aber nur wenn Funkelektronik-Offiziere an Bord geführt werden, die solche Geräte instandhalten und reparieren können. Wann immer dies nicht der Fall ist, ist der Einbau selektiver Rufgeräte abzulehnen.
3. Ablehnung der von gewissen Regierungen heutzutage geduldeten, allzu vagen Auslegung der Bestimmung Nr. 6 (d) des Kapitels IV des IMCO-Abkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See, da die Verrichtung bestimmter Arbeiten, die weder aus Gründen der Sicherheit noch für den Funkdienst erforderlich sind, als Vorwand für die Beeinträchtigung des Wachdienstes benutzt wird.
4. Um mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten, wird dringend empfohlen, daß die zuständigen staatlichen Instanzen Vereinbarungen für die Ausbildung von Funkelektronik-Offizieren treffen, die in der Lage sind, die unter Punkt 1. oben und im Anhang genannten Funktionen zu erfüllen.
5. Befürwortung des Ausbaus der Nachrichtenübermittlung über Satelliten als Ergänzung der bestehenden Schiffs-funk-Notrufverfahren. Notruf-Systeme, die ausschließlich von Satelliten abhängig sind, sind abzulehnen, da solche Satellitenstationen sehr leicht unabsichtlich oder durch feindliche Angriffe außer Betrieb gesetzt werden können.
6. Die vorbehaltlose Ablehnung der erweiterten Verwendung automatischer Warnsysteme.
7. Ablehnung der Wiedereinführung des Begriffes organisierter Einsatzbereiche, d. h. der Ersatz bestehender Funkverbindung und Sicherheitsvorschriften durch unzulängliche und unzuverlässige Bestimmungen über die Verwendung des Sprechfunks in dem als „Europäische Gewässer“ bezeichneten Bereich, was zur Folge haben würde, daß einem großen Teil der Schiffs-fahrt der Schutz des internationalen Telegrafienetzes entzogen werden würde. Eine weitere Folge wäre die unzumutbare Belastung anderer, ohnehin vollbeschäftigter Besatzungsmitglieder.
8. Die Ablehnung der Ersetzung der menschlichen Funkwache unter dem Deckmantel eines „gemeinsamen Notrufsystems“, das sich ausschließlich auf Sprechfunk stützen und dessen Anlagen nicht von qualifiziertem Personal bedient werden würde.
9. Ablehnung einer jeglichen Änderung der jetzigen Notruffrequenz von 500 khz.
10. Förderung der Bemühungen der angeschlossenen Funkoffiziers-Verbände auf dem Gebiete der Aufrechterhaltung und Verbesserung des Schiffs-notruf-Funksystems. Durch die Beteiligung hoher Normen in bezug auf Geräte, Arbeitsmethoden und Personal, so daß neue Geräte nur dann eingeführt werden, wenn sie sich im Rahmen geeigneter Tests unter allen

Bedingungen (Wetter, Jahreszeit und Fahrtgebiet) und zu allen Zeiten bewährt haben.

Zum jetzigen Zeitpunkt besteht die größte Verbesserung der Funksicherheit in der Einführung der weltweiten Beschäftigung von Funkelektronik-Offizieren.

11. Was die Bedienung (im Gegensatz zur Wartung, Reparatur und Instandhaltung) von Geräten anbelangt, so beschränken sich die oben beschriebenen Aufgaben und der Zuständigkeitsbereich der Funkoffiziere und/oder Funkelektronik-Offiziere auf Verbindungsgeräte.

Anhang

Vorschlag zur Änderung des Kapitels 4 der Internationalen Funkvorschriften 6 (d). Folgender Wortlaut ist als neuer Absatz (i) aufzunehmen:

„(i) Sowie auf Schiffen, die:

- a) einen Funkoffizier an Bord führen, der von den zuständigen Behörden in Weiterverfolgung der ihnen aufgrund der Funkvorschriften des Internationalen Fernmeldeverbandes (ITU) erteilten Vollmachten zusätzlich befähigt ist, Wartungsarbeiten und Reparaturen an Funkverbindungsgeräten, Radargeräten und anderen der Sicherheit zur See dienenden Navigationshilfen vorzunehmen und
- b) mit einem international vereinbarten selektiven Funkrufgerät ausgestattet sind, das Teil einer Funkstation bildet und von den zuständigen Behörden als ein zuverlässiges Sicherheitsgerät anerkannt worden ist.

Auf solchen Schiffen können solche zuzüglich befähigten Funkoffiziere, die gemäß dieser Vorschrift verpflichtet sind, eine Notruf-Funkwache zu halten, diese Funkwache auf Anordnung des Kapitäns während der Zeit-spannen unterbrechen, in denen sie technische Wartungsarbeiten an Funkverbindungsgeräten, Radargeräten und anderen der Sicherheit zur See dienenden Navigationshilfen vornehmen, aber nur, wenn es nicht möglich ist, die Funkwache mittels Lautsprecher fortzusetzen. Während der von den Funkvorschriften vorgeschriebenen Funkstille ist die Funkwache vom Funkoffizier stets mittels Kopfhörern oder mittels eines Lautsprechers vorzunehmen.“

Sondersektion

20. Die Anheuerung von „Bequemlichkeitsbesatzungen“

Der Fair-Practices-Ausschuß der ITF, versammelt in London am 21. und 22. März 1968;

STELLT FEST, daß gewisse Reeder traditioneller Schiffs-fahrtsländer, auf deren Schiffen es bisher nicht allgemein üblich war, asiatische Seeleute anzuheuern, mehr und mehr dazu übergehen, in Hongkong chinesische Seeleute anzuheuern; MISSBILLIGT die Tatsache, daß die Arbeitsbedingungen und Heuern dieser Hongkonger Seeleute weitaus schlechter sind als die in den Registrierungs-ländern der in Frage kommenden Schiffe geltenden;

IST DER ANSICHT, daß der Anheuerung billiger Arbeitskräfte bei Zahlung unterdurchschnittlicher Heuern Einhalt geboten werden muß, da andernfalls zu dem Problem der „Bequemlichkeitsflaggen“ ein weiteres, das der „Bequemlichkeitsbesatzungen“, hinzukommen würde;

VERWEIST die der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeiterverbände

auf den nachstehend angeführten Absatz (e) der vom ITF-Ausschuß für asiatische Seeleute am 24. und 25. November 1965 in London angenommenen ITF-Richtlinien für die Beschäftigung asiatischer Seeleute:

„(e) Asiatische Seeleute, die auf Schiffen und von Reedern beschäftigt bzw. angeheuert werden, welche nicht in die unter (a) beschriebene Kategorie fallen (auch wenn eine solche Beschäftigung bzw. Anheuerung zufolge einer Änderung der Schiffsstrecken und Fahrtbereiche erfolgt), sollen für die Dauer ihrer Beschäftigung der im Registrierungsland des Schiffes zuständigen Seeleuteorganisation angehören. Ihre Löhne und Arbeitsbedingungen sollen sich nach den von dieser Organisation abgeschlossenen Verträgen richten. Das Ziel der diesbezüglichen ITF-Politik besteht in der Durchsetzung des Prinzips, daß sich die Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute (mit Ausnahme der auf Schattenflaggenschiffen beschäftigten Seeleute) nach den im Registrierungsland ihres Schiffes getroffenen Vereinbarungen richten sollen. Sie dürfen jedoch auf keinen Fall niedriger sein als die in der IAO-Empfehlung Nr. 109 (1958) angeführte Mindeststeuer, wobei außerdem die seit der Annahme dieser Empfehlung eingetretene Reduzierung des Geldwertes zu berücksichtigen ist.“

ERSUCHT die der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafentarbeiterverbände, alle ihnen möglichen Maßnahmen gegen solche Schiffe zu ergreifen, um die Erfüllung der im oben zitierten Absatz (e) der ITF-Richtlinien für die Beschäftigung asiatischer Seeleute enthaltenen Grundsätze zu gewährleisten.

Fischerel

21. Soziale Bedingungen der Fischer

Der Ausschuß der ITF-Sektion der Fischer, versammelt in Ostende am 25. und 26. Juni 1968;

STELLT MIT BEFRIEDIGUNG FEST, daß den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Fischer auf nationaler und internationaler Ebene zunehmend Aufmerksamkeit zuteil wird;

VERWEIST INSBESONDERE auf die Tätigkeit der IAO, FAO und IMCO im Zusammenhang mit der Erstellung internationaler Richtlinien über die Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge;

BEGRÜSST die den Vertretern der Fischer gebotene Gelegenheit, an diesem Projekt mitzuarbeiten;

ERKLÄRT im Namen der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer, daß diese bereit sind, bei der Erstellung dieser Richtlinien im vollsten Maße mitzuwirken, um sie, was ihren Inhalt und auch ihre Erfüllung anbetrifft, so wirksam wie möglich zu gestalten;

IST DER ANSICHT, daß außer den geplanten Richtlinien ein internationales Abkommen über die wichtigsten Grundsätze der Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge formuliert werden sollte, weil Fischereifahrzeuge nicht unter die Bestimmungen des im Jahre 1960 angenommenen IMCO-Abkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See fallen;

DRINGT DAHER auf die baldmöglichste Einberufung einer internationalen Konferenz zwecks Erstellung und Annahme eines solchen Abkommens;

IST FERNER DER ANSICHT, daß die Sicherheit zur See nicht allein durch Sicherheitsrichtlinien gewährleistet werden kann, sondern die Methoden der

Beschäftigung und Entlohnung der Fischer einer umfassenden Revision bedürfen;

ERSUCHT DIE IAO und andere am Wohlergehen der Fischer interessierten Organe, die Bemühungen der Gewerkschaften in Richtung der Verbesserung der Sozialbedingungen der Fischer zu unterstützen;

VERWEIST auf die von der IAO bereits angenommenen internationalen Verwaltungsurkunden über das Mindestalter für die Zulassung zum Fischerberuf, die ärztliche Untersuchung der Fischer, Heuerverträge der Fischer, Unterkunfts-räume auf Fischereifahrzeugen, Befähigungsnachweise und berufliche Ausbildung der Fischer;

DRINGT auf eine möglichst schnelle und umfassende Ratifizierung und Erfüllung dieser Urkunden durch die Regierungen der Fischereiländer;

VERWEIST FERNER darauf, daß der IAO-Expertenausschuß über die Arbeitsbedingungen der Fischer die Erstellung ähnlicher Urkunden über verschiedene andere Aspekte empfohlen hat, darunter die Registrierung der Fischer, die Regelung der Beschäftigung, die Arbeits- und Ruhezeiten, den bezahlten Urlaub, die ärztliche Betreuung und Krankenversicherung, die Bemannung von Fischereifahrzeugen und die Heimbeförderung der Fischer; und

GIBT ERNEUT DER HOFFNUNG AUSDRUCK, daß die IAO sich weiterhin systematisch mit den sozialen Bedingungen der Fischer befassen, und insbesondere bei frühester Gelegenheit eine weitere Sitzung des IAO-Experten-ausschusses über die Arbeitsbedingungen der Fischer einberufen wird.

Zivilluftfahrt

22. Das im Jahre 1963 in Tokio angenommene ICAO-Abkommen

Der Ausschuß der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt in London am 4. Dezember 1968;

VERWEIST MIT BESORGNIS auf die zunehmende Häufigkeit der Entführung von Flugzeugen, die während des Fluges von Piraten übernommen und gezwungen werden, einen anderen Bestimmungsort als den planmäßig vorgesehenen anzufliegen;

BETRACHTET diese Piraterie als eine unduldbare Gefährdung der Sicherheit der Besatzungen und Passagiere von Flugzeugen;

STELLT MIT BEDAUERN FEST, daß es noch immer keine wirksamen internationalen Gesetze zur Verhütung der Entführung von Flugzeugen gibt und daß selbst das im Jahre 1963 in Tokio angenommene ICAO-Abkommen bis jetzt von der überwiegenden Mehrzahl der unterzeichnenden Staaten noch nicht ratifiziert worden ist;

FORDERT die Regierungen aller unterzeichnenden Staaten, die das erwähnte Abkommen noch nicht ratifiziert haben, AUF, dies unverzüglich zu tun und dafür zu sorgen, daß bei frühester Gelegenheit wirksame internationale Verordnungen erlassen werden, um die Sicherheit von Flugzeugen im internationalen Luftverkehr zu gewährleisten; und

FORDERT die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrts-personals auf, sich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, daß die Regierungen ihrer Länder das obige ICAO-Abkommen unverzüglich ratifizieren, um der zunehmenden Gefahr, daß Flugzeugbesatzungen und Fluggäste zufolge dieser Piraterie ihr Leben verlieren könnten, zu begegnen.

23. Luftfahrtssicherheit

Am 27. Februar 1970 fand in London unter den Auspizien der ITF eine Ad-hoc-Sitzung über Zivilluftfahrt statt, auf der folgende Erklärung zur Frage der Luftfahrtssicherheit angenommen wurde:

Angriffe auf Flugzeuge und Störungen des Flugverkehrs seitens politisch motivierter Gruppen haben ein unduldbares Ausmaß erreicht. Es ist daher im Interesse des Zivilluftfahrtspersonals, der Fluggäste und der allgemeinen Öffentlichkeit unerlässlich, daß unverzüglich sowohl kurzfristige als auch langfristige Maßnahmen getroffen werden, um die Sicherheit aller in Frage kommenden Personen zu gewährleisten.

Als kurzfristige Maßnahmen sollten strikte Vorsichtsregelungen getroffen werden, um Flughäfen, Flugzeuge und Flughafeneinrichtungen, sowie alle Personen, die von ihnen Gebrauch machen oder in ihnen beschäftigt sind, vor Angriffen und Störungen zu schützen. Insbesondere müssen Fluggäste, Fracht und Gepäck gründlich durchsucht werden, wann immer Grund zu der Annahme besteht, daß Leben und Besitztum bedroht sind. Der Zugang zu Flughäfen und Flugzeugen ist allen Personen zu versperren, deren Handlungen die Sicherheit anderer Personen gefährden könnten. Diese Vorsichtsmaßnahmen sollten bei frühester Gelegenheit zur Anwendung gelangen, z. B. bei der Reservierung von Passagierplätzen, bei der Annahme von Fracht, Gepäck oder Post zwecks Beförderung auf dem Luftwege, und sie sollten bei jedem Stadium des Fluges oder des Transports wiederholt werden. Verdächtige Post und Fracht sind unter Beachtung der Sicherheitserfordernisse auszusondern.

Die sich aus derartigen Maßnahmen ergebenden Kosten, Verzögerungen und Unannehmlichkeiten sind bedauerlich, müssen jedoch im Hinblick darauf, daß die Gewährleistung der Sicherheit und der Schutz von Menschenleben als erstes Gebot zu betrachten sind, in Kauf genommen werden. Ferner kann man von keinem Arbeitnehmer erwarten, daß er sich einer größeren Gefahr als der normalerweise bestehenden aussetzt, und aus diesem Grunde empfehlen wir allen angeschlossenen Organisationen, ihren Mitgliedern mitzuteilen, daß sie — vorausgesetzt die oben angeführten Sicherheitsmaßnahmen sind nicht getroffen worden — alle Aufgaben verweigern können, deren Verrichtung sie ihres Erachtens einer ungewöhnlichen Gefahr aussetzt, und daß die Gewerkschaften jenen Mitgliedern, die von diesem Recht Gebrauch machen, vollen Schutz gegen irgendwelche Maßregelungen bieten werden, die die Arbeitgeber aufgrund einer solchen Verweigerung anzuwenden versuchen.

In allen Ländern sind ständige Sicherheitsausschüsse der Zivilluftfahrt zu bilden, die sich aus Vertretern der zuständigen Behörden, der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zusammensetzen und deren Aufgabe es ist, alle erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu beschließen und durchzuführen.

Auf internationaler Ebene ist es notwendig, daß die Vereinten Nationen unverzüglich eine Weltkonferenz von Vertretern der Regierungen, des Zivilluftfahrtspersonals, der Arbeitgeber in der Zivilluftfahrt und der für die Zivilluftfahrt zuständigen internationalen Organisationen einberufen. Das erste Ziel dieser Konferenz sollte in der Annahme einer verbindlichen Erklärung seitens aller Teilnehmer bestehen, die besagt, daß gesetzwidrige Einmischungen jeglicher Art, ganz gleich aus welchen Gründen, in die friedliche Abwicklung des Zivilluftfahrtverkehrs ein internationales Verbrechen darstellen, und daß alle Mitgliedsstaaten sich verpflichten, dieses Verbrechen unter keinen Umständen zu dulden und es mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln zu

verhüten. Diese Erklärung sollte so informell wie möglich abgefaßt und an keine umständlichen Verfahren gebunden sein. Sie sollte jedoch die volle Kraft eines in jeder Hinsicht verbindlichen internationalen Gesetzes besitzen. Da keine Regierung oder Organisation sich aus stichhaltigen Gründen weigern kann, eine solche Erklärung zu unterstützen und zu befolgen, sollte zuzüglich erklärt werden, daß Regierungen oder Organisationen, die nicht bereit sind, dies zu tun, sich dadurch in eine Position versetzen, die es rechtfertigt, daß ihnen unverzüglich sämtliche Dienste, Vorteile und Privilegien entzogen werden, die ihnen Luftfahrtsgesellschaften und internationale Gremien oder Agenturen — seien diese zwischenstaatlich oder nicht — bieten. Sollte es sich als unmöglich erweisen, eine solche internationale Konferenz einzuberufen, wird die ITF ihrerseits eine Konferenz einberufen, zu der sie ihre Mitgliedsverbände sowie die an einer Lösung dieses Problems interessierten internationalen Organisationen, Gremien und Regierungen einlädt. Die zuständigen internationalen Instanzen und Gremien müssen internationale Gesetze formulieren, gemäß denen Angriffe auf Zivilflugzeuge und Störungen des Zivilluftverkehrs als eine Verletzung des internationalen Rechts zu betrachten sind und die eine äußerst schwere spezifische Bestrafung aller solcher Verletzungen schuldig befundenen Personen vorsehen. In diesem Zusammenhang hat die ITF der ICAO bereits ihre Ansichten über den Inhalt und die Form solcher internationaler Regelungen mitgeteilt.

Ferner erhebt die ITF Anspruch auf Vertretung auf der am 3. März 1970 in Paris stattfindenden ECAC/ICAO-Konferenz über Luftfahrtssicherheit sowie auf allen anderen ICAO-Tagungen, auf denen Fragen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zur Diskussion stehen.

Die auf der Konferenz vertretenen Mitgliedsverbände des Zivilluftfahrtspersonals sind fest entschlossen, die in dieser Erklärung enthaltenen Maßnahmen durchzuführen und einander dabei zu unterstützen.

24. Luftfahrtssicherheit

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt in Miami vom 28. September bis 1. Oktober 1970;

NIMMT mit Befriedigung KENNTNIS von den erfolgreichen Bemühungen einer ITF-Delegation zur 17. (Außerordentlichen) ICAO-Versammlung über die Sicherheit der Luftfahrt (Montreal, 16.—30. Juni 1970), der es möglich war, die Annahme von Erklärungen und Empfehlungen durchzusetzen, deren Erfüllung wirksamen Schutz gegen Entführungsversuche und Sabotageanschläge auf Zivilflugzeuge und Flughafeneinrichtungen bietet und gleichzeitig sicherstellen würde, daß die solcher gesetzwidriger Handlungen schuldigen Personen in Haft genommen und gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung entsprechend schwer bestraft werden;

NIMMT FERNER ZUR KENNTNIS, daß sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene weitere Tagungen und Konferenzen über die Luftfahrtsicherheit stattfinden werden;

BEAUFTRAGT das ITF-Sekretariat, alle diesbezüglichen Entwicklungen aufmerksam zu verfolgen; sicherzustellen, daß die ITF-Sektion Zivilluftfahrt auf allen wichtigen internationalen Diskussionen über Probleme der Luftfahrtsicherheit angemessen vertreten ist; und energisch und wirksam in alle Situationen einzugreifen, wenn der Schutz des Lebens und der körperlichen Sicherheit sowie der persönlichen Freiheit der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt

oder die Sicherheit der Luftfahrt im allgemeinen dies erforderlich machen und rechtfertigen;

FORDERT alle Regierungen, Luftfahrtsgesellschaften und Flughafenverwaltungen **AUF**, die von der 17. (Außerordentlichen) ICAO-Versammlung gemachten Empfehlungen so schnell wie möglich zu erfüllen und zu diesem Zweck unverzüglich Flughafen-Sicherheitsausschüsse zu bilden, in denen die Vertreter der Luftfahrtsgesellschaften und des Luftfahrtspersonals stimmberechtigt sind, und gleichzeitig sicherzustellen, daß die innerstaatliche Gesetzgebung eine gerichtliche Verfolgung, Bestrafung und, falls angebracht, die Auslieferung von Personen vorsieht, die gesetzwidrige Handlungen gegen die internationale Zivilluftfahrt begehen;

FORDERT FERNER alle Regierungen **AUF**, sicherzustellen, daß bei allen Eingriffen seitens innerstaatlicher oder lokaler Behörden zur Verhinderung oder Vereitelung von Flugzeugentführungen oder Sabotageanschlägen die Sicherheit des Zivilluftfahrtspersonals und der Fluggäste als das erste Gebot betrachtet wird.

FORDERT alle Regierungen **AUF**, Flugzeugentführern und Saboteuren jegliche Form der Hilfe, Unterstützung sowie Obdach zu verweigern, ganz gleich, was die Motive der betreffenden Person oder Personen sind; und dringt auf Festlegung eines wirksamen internationalen Verfahrens für die Ergreifung von Sanktionen seitens der Regierungen und der Zivilluftfahrt gegen alle Staaten, die Flugzeugentführern und Saboteuren nachweisbar Hilfe und Unterstützung geleistet oder Obdach geboten haben, oder in irgendeiner Weise derartig gesetzwidrige Handlungen dulden bzw. den verantwortlichen Personen Vorschub leisten.

ABSCHLIESSEND ERKLÄRT DIE KONFERENZ, daß die der ITF angeschlossenen Zivilluftfahrtsverbände sich aktiv an unverzüglichen und drastischen gewerkschaftlichen Kampfmaßnahmen beteiligen werden, einschließlich, aber nicht beschränkt auf, die Isolierung eines jeden Staates, der Flugzeugentführern und Saboteuren nachweisbar Hilfe und Unterstützung geleistet oder Obdach geboten hat, oder in irgendeiner Weise derartig gesetzwidrige Handlungen duldet bzw. den verantwortlichen Personen Vorschub leistet.

25. Die Tätigkeit der IAO auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt in Miami vom 28. September bis 1. Oktober 1970;

NACH PRÜFUNG eines ITF-Memorandums an die Internationale Arbeitsorganisation, in dem auf die Bedeutung und die sozialen Probleme in der internationalen Zivilluftfahrt verwiesen und gleichzeitig betont wird, daß die IAO trotz alledem diesem lebenswichtigen Transportzweig bis jetzt nur einen äußerst geringen Teil ihrer Zeit und ihrer Mittel gewidmet hat;

BESTÄTIGT die durchaus stichhaltigen Argumente des oben genannten ITF-Memorandums und ist der Ansicht, daß der Generaldirektor und Verwaltungsrat der IAO sich dringend mit ihm befassen sollten;

UNTERSTÜTZT FERNER vorbehaltlos die im ITF-Memorandum enthaltene Feststellung, daß die vielen Tausende von Mitgliedern des der ITF angehörenden Zivilluftfahrtspersonals — falls die IAO weiterhin verfehlt, diesem wichtigen Sachgebiet die ihm gebührende Aufmerksamkeit zu widmen — sich

ernstlich fragen könnten, ob es überhaupt noch Sinn hat, die Verwirklichung ihrer internationalen Ziele durch die IAO anzustreben;

VERWEIST FERNER auf die im Memorandum gemachte Feststellung, daß eine negative Beantwortung dieser Frage zwar höchst bedauerlich, aber vielleicht dennoch realistisch wäre;

ERSUCHT die Internationale Arbeitsorganisation, bei frühester Gelegenheit geeignete Maßnahmen zu treffen, um geeignete dreigliedrige Einrichtungen für die laufende und regelmäßige Behandlung und Lösung der zahlreichen sozialen Probleme des Zivilluftfahrtspersonals bereitzustellen, die sich unmittelbar auf die künftige Entwicklung und den wirtschaftlichen Wohlstand der Zivilluftfahrt auswirken;

EMPFIEHLT allen der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals, unverzüglich an die zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder heranzutreten und sie zu ersuchen, sich ihrerseits für die Bildung fester dreigliedriger IAO-Einrichtungen für die Behandlung von Zivilluftfahrtsproblemen einzusetzen; und

FERNER ERSUCHT DIE KONFERENZ die Internationale Arbeitsorganisation, in Übereinstimmung mit den im ITF-Memorandum gemachten Empfehlungen, bei frühester Gelegenheit mit dem Internationalen Institut für Arbeitsstudien in Verbindung zu treten, um zu ermitteln, ob dieses Institut in der Lage ist, zusätzlich zur IAO, seinerseits eine Gelegenheit für die Diskussion sozialer Probleme der Zivilluftfahrt zu bieten.

26. Unzulängliche Flughafeneinrichtungen und Navigationshilfen

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 28. September bis 1. Oktober 1970 in Miami Beach;

STELLT MIT GROSSER BESORGNIS FEST, daß ungenügende Flughafeneinrichtungen und Navigationshilfen als Grund für eine beachtliche Anzahl von Flugzeugunglücken und Unfallsituationen angeführt worden sind;

IST FEST ÜBERZEUGT, daß das Nichtvorhandensein zuverlässiger Einrichtungen dieser Art als einer der wichtigsten Mängel auf dem Gebiete der Sicherheit der Luftfahrt zu betrachten ist.

FORDERT im Interesse der Luftfahrtsicherheit **ERNEUT**:

- daß in allen Flughäfen unverzüglich störungsfreie Navigationshilfen wie z. B. VOR (gekuppelt mit zumindest DME) installiert werden sollen, um im letzten Stadium des Anflugs ein gewisses Sicherheitsniveau zu gewährleisten;
- daß alle von kommerziellen Fluggesellschaften regelmäßig angeflogenen Flughäfen auf ihren Hauptlande- und -startbahnen entweder ILS oder ein ähnliches Instrumentenlandesystem installieren sollten; und
- daß in allen Flughäfen, die für den Touristenverkehr und andere nicht-planmäßige Flüge Verwendung finden, unverzüglich eine Verbesserung der vorhandenen Navigationshilfen vorgenommen werden sollte, um sicherzustellen, daß den Flugzeugbesatzungen beim Anflug alle erforderlichen Informationen für einen sicheren Anflug und eine sichere Landung bereitgestellt werden können;

ERSUCHT die ICAO, ihre diesbezüglichen internationalen Normen entsprechend zu erhöhen und, zusammen mit anderen internationalen Agenturen, finanzielle

und technische Hilfe an Länder zu leisten, die aufgrund finanzieller Schwierigkeiten oder des Mangels an technischen Kenntnissen nicht in der Lage sind, die von der ICAO festzulegenden höheren Normen zu erfüllen;

BEAUFTRAGT die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrts-personals, in dieser Angelegenheit an die zuständigen Regierungsinstanzen und Flughafenbehörden ihrer Länder heranzutreten, um sicherzustellen, daß diese Einrichtungen und Navigationshilfen so schnell wie möglich, und auf jeden Fall noch vor dem 31. Dezember 1974, installiert werden; und

FORDERT die zuständigen Mitgliedsverbände der ITF FERNER AUF, auf nationaler und/oder internationaler Ebene alle für die Verwirklichung dieses Zieles erforderlichen Schritte zu unternehmen.

27. Die nachteiligen Auswirkungen des Flugzeuglärms

Die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 28. September bis 1. Oktober 1970 in Miami Beach:

STELLT FEST, daß der von modernen Düsenflugzeugen verursachte Lärm eine ernsthafte Gefährdung der Gesundheit und des Wohlergehens der allgemeinen Öffentlichkeit und insbesondere des Zivilluftfahrts-personals in sich birgt;

STELLT FERNER FEST, daß der Zivilluftfahrt und dem in ihr beschäftigten Personal durch die willkürliche Einschränkung der Fluggebiete und/oder die Festlegung von Flugverboten zwecks Lösung des Lärmproblems ernste wirtschaftliche und soziale Nachteile entstehen würden;

UNTERSTÜTZT DAHER MIT NACHDRUCK alle Forderungen auf eine ständige und intensivere Förderung aller technischen Methoden der Reduzierung und Unterdrückung des Flugzeuglärms an der Lärmquelle sowie alle Bemühungen, deren Ziel darin besteht, den gefährlichen Auswirkungen dieses Lärms auf das Zivilluftfahrts-personal und auch auf die allgemeine Öffentlichkeit durch geeignete und zulängliche Schutzmaßnahmen zu begegnen.

28. Die Bekundung der Solidarität der ITF-Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt mit den Mitgliedern der panamaischen Gewerkschaft „Sindicato Industrial de Lineas Aereas y Similares“ (SIELAS) in ihrem Arbeitskonflikt mit den Luftfahrtsgesellschaften Pan American und Braniff

IM HINBLICK DARAUF:

- daß die Luftfahrtsgesellschaften PAN AMERICAN und BRANIFF äußerst unfaire Arbeitsbedingungen bieten und eine willkürliche Sparpolitik betreiben, die den wirtschaftlichen Interessen der bei diesen Gesellschaften beschäftigten Arbeitnehmer und deren Familien schadet;
- daß die einschlägigen Vorschriften von diesen beiden Gesellschaften einseitig beschlossen und erlassen werden;
- daß die von PAN AMERICAN und BRANIFF willkürlich angeordneten Sparmaßnahmen derartig extrem sind, daß die Arbeitnehmer an zwei Monaten jeden Jahres keine Gehälter erhalten, mit der Begründung, daß dies Ruheperioden seien, und die Arbeitgeber aus diesem Grunde nicht verpflichtet seien, Gehälter zu zahlen;
- daß die allgemeinen Arbeitsbedingungen in gewisser Hinsicht als menschenunwürdig bezeichnet werden müssen, da weder die primitivsten und notwendigsten Maßnahmen auf dem Gebiete der Sicherheit und Hygiene, noch die Mindestruhezeiten zwischen Arbeitsschichten beachtet

werden, was eine totale Verletzung der einschlägigen Übereinkommen und Empfehlungen der IAO darstellt;

- daß die Geschäftsleitungen der PAN AMERICAN und BRANIFF sich wiederholt geweigert haben, mit der SIELAS in Kollektivverhandlungen über die Arbeitsbedingungen der von ihr vertretenen Arbeitnehmer einzugehen;
- daß die Gehaltsaufbesserungen nicht nur äußerst ungenügend sind, sondern auch willkürlich an einzelne Arbeitnehmer gewährt werden, und zwar entsprechend dem Gutachten der zuständigen Abteilungschefs; und
- daß die den Arbeitnehmern aufgezwungenen Bedingungen aufgrund des Geizes und des mangelhaften sozialen Gewissens der Arbeitgeber eine Verletzung internationaler Übereinkommen, bestehender Verträge und auch der Arbeitsgesetzgebung darstellen;

BESCHLIESST die vom 28. September bis 1. Oktober 1970 in Miami Beach versammelte Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt:

über einen neuen Kollektivvertrag zu unterstützen, bis dieser Arbeitskonflikt entsprechend den Forderungen der Arbeitnehmer befriedigend beigelegt ist;

- das Sekretariat der ITF zu beauftragen, in geeigneten Telegrammen an die Hauptverwaltungen und an die panamaischen Geschäftsleitungen der PAN AMERICAN und BRANIFF auf die Herbeiführung einer gerechten Lösung der Probleme und Schwierigkeiten des panamaischen Personals dieser beiden Gesellschaften zu dringen.

FERNER BESCHLIESST DIE KONFERENZ, geeignete gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrts-personals gegen PAN AMERICAN und/oder BRANIFF in die Wege zu leiten, falls sich diese weigern sollten, den berechtigten Forderungen der von der SIELAS vertretenen Arbeitnehmer stattzugeben.

29. Die Bekundung der Solidarität der ITF-Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt mit den Mitgliedern der Ekuadorischen Gewerkschaft „Comité de Empresa Braniff International Airways“ (CEBIA) in ihrem Arbeitskonflikt mit der Luftfahrtsgesellschaft BRANIFF INTERNATIONAL

IM HINBLICK DARAUF:

- daß die Luftfahrtsgesellschaft BRANIFF INTERNATIONAL äußerst unfaire Arbeitsbedingungen bietet und eine willkürliche Sparpolitik betreibt, die den wirtschaftlichen Interessen der bei dieser Gesellschaft beschäftigten Arbeitnehmer und deren Familien schadet;
- daß die einschlägigen Vorschriften von dieser Gesellschaft einseitig beschlossen und erlassen werden;
- daß die von BRANIFF INTERNATIONAL willkürlich angeordneten Sparmaßnahmen derartig extrem sind, daß die Arbeitnehmer an zwei Monaten jedes Jahres keine Gehälter erhalten, mit der Begründung, daß dies Ruheperioden seien, und die Arbeitgeber aus diesem Grunde nicht verpflichtet seien, Gehälter zu zahlen;
- daß die allgemeinen Arbeitsbedingungen in gewisser Hinsicht als menschenunwürdig bezeichnet werden müssen, da weder die primitivsten

und notwendigsten Maßnahmen auf dem Gebiete der Sicherheit und Hygiene, noch die Mindestruhezeiten zwischen Arbeitsschichten beachtet werden, was eine totale Verletzung der einschlägigen Übereinkommen und Empfehlungen der IAO darstellt;

- daß sich die Geschäftsleitung der BRANIFF INTERNATIONAL wiederholt geweigert hat, mit der CEBIA in Kollektivverhandlungen über die Arbeitsbedingungen der von ihr vertretenen Arbeitnehmer einzugehen;
- daß die Gehaltsaufbesserungen nicht nur äußerst ungenügend sind, sondern auch willkürlich an einzelne Arbeitnehmer gewährt werden, und zwar entsprechend dem Gutachten der zuständigen Abteilungschefs; und
- daß die den Arbeitnehmern aufgezwungenen Bedingungen aufgrund des Geizes und des mangelhaften sozialen Gewissens der Arbeitgeber eine Verletzung internationaler Übereinkommen, bestehender Verträge und auch der Arbeitsgesetzgebung darstellen;

BESCHLIESST die vom 28. September bis 1. Oktober 1970 in Miami Beach versammelte Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt:

- die CEBIA bei den Verhandlungen mit BRANIFF INTERNATIONAL über einen neuen Kollektivvertrag zu unterstützen, bis dieser Arbeitskonflikt entsprechend den Forderungen der Arbeitnehmer befriedigend beigelegt ist;
- das Sekretariat der ITF zu beauftragen, in geeigneten Telegrammen an die Hauptverwaltung und an die ecuadorische Geschäftsleitung der BRANIFF INTERNATIONAL auf die Herbeiführung einer gerechten Lösung der Probleme und Schwierigkeiten des ecuadorischen Personals dieser Gesellschaft zu dringen.

FERNER BESCHLIESST DIE KONFERENZ, geeignete gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrts-personals gegen BRANIFF INTERNATIONAL in die Wege zu leiten, falls sich diese weigern sollte, den berechtigten Forderungen der von der CEBIA vertretenen Arbeitnehmer stattzugeben.

30. Unterstützung der argentinischen „Union Personal de Aeronavegacion de Entes Privados“ (UPADEP) in ihrem Arbeitskonflikt mit BRANIFF INTERNATIONAL

IM HINBLICK DARAUf:

- daß die Luftfahrtsgesellschaft BRANIFF INTERNATIONAL unter Verweis auf angebliche finanzielle Schwierigkeiten im Oktober 1969 willkürlich beschlossen hat, den Bestand des von ihr in Argentinien beschäftigten Personals zu reduzieren;
- daß die UPADEP, als Vertreter der argentinischen Arbeitnehmer der BRANIFF INTERNATIONAL, unmittelbar danach versuchte, sowohl auf dem gesetzlichen Wege als auch, unter Bezugnahme auf die bestehenden kollektivvertraglichen Vereinbarungen, eine Lösung dieses Problems herbeizuführen;
- daß der UPADEP in ihrem Arbeitskonflikt mit BRANIFF INTERNATIONAL die Unterstützung und Solidarität anderer ITF-Mitgliedsverbände in Lateinamerika zuteil geworden ist, dieser Arbeitskonflikt, dessen Ursache in der willkürlichen Entlassung von 130 Arbeitnehmern besteht,

noch immer andauert und keine gerechte Lösung dieses Konflikts vor auszusehen ist;

BESCHLIESST die vom 28. September bis 1. Oktober 1970 in Miami Beach versammelte Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt:

- daß die auf dieser Konferenz vertretenen Zivilluftfahrtsgewerkschaften aller Länder, die von Flugzeugen der BRANIFF angefliegen werden, in Verteidigung der entlassenen argentinischen Arbeitnehmer energische und wirksame Maßnahmen ergreifen und es der BRANIFF nicht gestatten werden, ihre antigewerkschaftliche Politik durchzusetzen;
- daß die amerikanischen Zivilluftfahrtsgesellschaften die zuständigen Regierungsbehörden auf diese gewerkschaftsfeindliche Politik der BRANIFF in Lateinamerika, und insbesondere in Argentinien, verweisen sollen, um die BRANIFF durch geeignete Maßnahmen seitens der Regierung zu zwingen, den berechtigten Forderungen der UPADEP stattzugeben und sich unverzüglich für eine annehmbare Lösung dieses ernststen Arbeitskonflikt einzusetzen; und
- daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrts-personals in Unterstützung der Mitgliedschaft der UPADEP geeignete gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen gegen BRANIFF in die Wege leiten werden, falls die BRANIFF trotz der oben genannten Bemühungen und Maßnahmen weiterhin auf ihrer jetzigen Haltung verharren sollte.

31. Arbeitskonflikt des kolumbischen Zivilluftfahrts-personals mit AVIANCA

IM HINBLICK DARAUf:

- daß die kolumbischen Gewerkschaften Sindicato Nacional de Trabajadores (SINTRAVA), Asociacion Colombiana de Mecanicos de Aviacion (ACMA), und Asociacion Colombiana de Auxiliares de Vuelo (ACAV) der Luftfahrtsgesellschaft AVIANCA bereits im Juni 1970 Vorschläge für einen neuen Kollektivvertrag unterbreitet haben;
- daß die AVIANCA, unter Verweis auf eine gerichtliche Entscheidung, die es Arbeitgebern gestattet, kollektivvertragliche Änderungen zu verlangen, falls sie sich in einer schwierigen finanziellen Lage befinden, einen aus dreizehn Punkten bestehenden Gegenvorschlag gemacht hat, dessen Annahme dem Zivilluftfahrtspersonal auch noch die wenigen Rechte entziehen würde, die sie bis jetzt auf dem Kollektivverhandlungswege errungen haben;
- daß die AVIANCA laufend kollektivvertragliche Vereinbarungen sowie die staatliche Arbeitsgesetzgebung durch den Erlaß interner Vorschriften verletzt;
- daß die davon betroffenen Arbeitnehmer aufgrund der nachteiligen Auswirkungen dieser Vorschriften auf ihre Löhne und Arbeitsbedingungen mehrere Protestkundgebungen durchgeführt und andere Kampfmaßnahmen gegen die AVIANCA getroffen haben, worauf die Gesellschaft mit dem stillschweigenden Einverständnis des Arbeitsministeriums die Entlassung mehrerer Arbeitnehmer veranlaßte;
- daß sich die Arbeitnehmer in der kolumbischen Zivilluftfahrt in einer besonders schwierigen Lage befinden, weil die Regierung keine Streiks gegen Luftfahrtsgesellschaften (die als Teil der öffentlichen Dienste be-

trachtet werden) gestattet und außerdem die Durchführung von Gewerkschaftsversammlungen ohne die vorherige Zustimmung der Militärbehörden verboten hat; und

- daß die im Dienste der AVIANCA stehenden Arbeitnehmer trotz dieser Unterdrückungsmaßnahmen fest entschlossen sind, Streikmaßnahmen zu ergreifen und somit die sich daraus für sie gegebenenfalls ergebenden Konsequenzen zu ignorieren;

BESCHLIESST die vom 28. September bis 1. Oktober 1970 in Miami Beach versammelte Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt:

- die gewerkschaftsfeindlichen Maßnahmen der AVIANCA in Richtung der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen des bei ihr beschäftigten Personals öffentlich zu verurteilen;
- von der AVIANCA zu verlangen, daß sie die von ihr gemachten Gegenvorschläge zurückzieht, um eine Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen zu ermöglichen;
- die größtmögliche internationale Solidarität der der ITF angeschlossenen Verbände mit dem kolumbischen Zivilluftfahrtpersonal zu bezeugen, falls sich die AVIANCA weigern sollte, dieser Forderung nachzukommen, wobei die zu treffenden Solidaritätsaktionen zwischen dem ITF-Sekretariat in London und dem Regionalbüro der ITF für Lateinamerika und den Karibischen Raum zu koordinieren sind.

32. Streik der BRAC gegen Northwest Orient Airlines (NWA)

IM HINBLICK DARAUf:

- daß sich über 3500 von der Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) vertretene Arbeitnehmer der Northwest Orient Airlines (NWA) seit dem 8. Juli im Streik befinden;
- daß dieser Streik der BRAC gegen die NWA auf die hartnäckige Weigerung der Arbeitgeber zurückzuführen ist, mit der Gewerkschaft über beantragte Verbesserungen der Löhne, Arbeitsbedingungen und sozialen Leistungen zu verhandeln, die von anderen amerikanischen Luftfahrtsgewerkschaften bereits erzielt worden sind;
- daß die unbeugsame Haltung der Geschäftsleitung der NWA offensichtlich eine bewußte Strategie ist, deren Ziel in der Zerstörung aller Gewerkschaften besteht, die NWA-Personal vertreten;
- daß die der ITF angeschlossenen amerikanischen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtpersonals ihre uneingeschränkte Solidarität mit der BRAC dadurch bewiesen haben, daß sie die von der BRAC aufgestellten Streikposten respektieren, und
- daß der amerikanische Gewerkschaftsbund AFL-CIO die Bemühungen der BRAC um die Verbesserung der Bedingungen ihrer im Dienste der NWA stehenden Mitglieder formell gutgeheißt und die ihm angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtpersonals ersucht hat, den BRAC-Streik zu unterstützen;

BESCHLIESST die vom 28. September bis 1. Oktober 1970 in Miami Beach versammelte Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt:

- den Streik der BRAC gegen NWA einstimmig gutzuheißen und zu unterstützen;

- das ITF-Sekretariat zu beauftragen, im Namen der oben genannten Konferenz einen scharfen Protest an die Gewerkschaft der im Dienste der NWA stehenden Piloten zu richten und diese aufzufordern, künftig die von der BRAC aufgestellten Streikposten zu respektieren, um auf die Arbeitgeber den größtmöglichen Druck auszuüben und eine unverzügliche Beilegung dieses Arbeitskonflikts herbeizuführen;
- das ITF-Sekretariat ferner zu beauftragen, den amerikanischen Gewerkschaftsbund AFL-CIO im Namen der Konferenz auf die eindeutige und absichtliche Verletzung gewerkschaftlicher Grundsätze durch die Vereinigung der NWA-Piloten zu verweisen und den AFL-CIO gleichzeitig zu ersuchen, alle ihm angeschlossenen internationalen Verbände auf diesen Sachverhalt und dessen Verurteilung durch die ITF aufmerksam zu machen;
- das ITF-Sekretariat zu ersuchen, den Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika und die zuständigen Instanzen der amerikanischen Regierung zu bitten, ihre Bemühungen in Richtung der Herbeiführung einer prompten und befriedigenden Lösung dieses Konfliktes zu intensivieren;
- das ITF-Sekretariat zu ersuchen, die Geschäftsleitung der NWA von den Beschlüssen der obigen Konferenz, einschließlich der Anwendung internationaler Solidaritätsmaßnahmen gegen Flugzeuge der NWA in Unterstützung des Streiks der BRAC, zu verständigen, und
- das ITF-Sekretariat zu ersuchen, der BRAC die für die erfolgreiche Beendigung des Streiks gegen die NWA erforderliche Hilfe und Solidarität bereitzustellen.

33. Argumente, die aus sozialen Gründen bei vertraglichen Vereinbarungen über die Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten zu berücksichtigen sind

Alle von ITF-Gewerkschaften des Zivilluftfahrtpersonals (Piloten, Flugingenieure, Navigatoren und Kabinenpersonal) abgeschlossenen Verträge sollten, zusätzlich zu den Bestimmungen betreffend die Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten aus technischen Sicherheitsgründen, folgende Bestimmungen enthalten:

- a) Die Flug- und Dienstzuteilung sollte im Einvernehmen und in Übereinstimmung mit den anerkannten Vertretern der in Frage kommenden Kategorien des Flugpersonals vorgenommen werden.
- b) Bei der Festlegung der Flug- und Dienstzuteilung sollte eine genügende Personalreserve vorgesehen werden, um Personalmangel im Falle von Erkrankungen, Dringlichkeitsurlaub, Sonderaufträgen usw. zu vermeiden.
- c) Die für eine bestimmte Zeitspanne festgelegten Flug- und Dienstzeitbeschränkungen sollten alle erforderlichen Ausbildungszeiten (z. B. Flugsimulator, Orientierungsflüge), Tauglichkeitsprüfungen, ärztliche Untersuchungen, administrative Arbeiten und eventuelle Erkrankungen berücksichtigen.
- d) Die Zahl der unmittelbar aufeinanderfolgenden Dienstage sollte beschränkt werden.
- e) Die Zahl der Nächte, die ein Besatzungsmitglied über eine gewisse Zeitspanne hinweg aus dienstlichen Gründen an einem anderen Ort als seinem Heimatort verbringen muß, sollte beschränkt werden.

- f) Die Mindestzahl der freien Tage pro Monat ist vertraglich festzulegen. Die Besatzungsmitglieder sollten von vornherein wissen, daß sie an bestimmten Tagen frei sein werden, was bei der Diensterteilung entsprechend einzuplanen ist. Ferner sollten in diesem Rahmen Garantien in bezug auf die Zahl der aufeinanderfolgenden freien Tage vorgesehen werden.
- g) Für die verschiedenen Flüge und Flugabschnitte sollten annehmbare Mindestflug- und -abfertigungszeiten vereinbart werden.
- h) Es sollte vorgesehen werden, daß unmittelbar nach Beendigung einer Dienstreise eine bestimmte Mindestfreizeit gewährt wird.
- i) Es sollten Vereinbarungen über die Mindestdauer des jährlichen Urlaubs getroffen werden, einschließlich der Möglichkeit einer begrenzten Urlaubsspanne während der Hochsaison.

(Wir werden den angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals von Zeit zu Zeit Auszüge aus Kollektivverträgen zustellen, die zeigen, auf welche Weise die Gewerkschaften der verschiedenen Länder die obigen Punkte vertraglich geregelt haben.)

34. Containerverkehr

Die gemeinsame Konferenz der Fachsektionen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat sich mit den tiefgreifenden Änderungen befaßt, die im Transport und Verkehr zufolge der zunehmenden Einführung und Verwendung von Einheitslademethoden bei der Beförderung von Ladungen und Frachten über Land, zur See und auf dem Luftwege zu verzeichnen sind. Die Konferenz empfiehlt, daß die Beschäftigungs- und Sozialpolitik der verschiedenen Transportzweige den sich aus der Einführung dieser neuen Methoden ergebenden Problemen gerecht werden und sich auf die nachstehend erwähnten allgemeinen Grundsätze stützen sollte:

- Es sollte mit allen Mitteln versucht werden, das zur Zeit in den verschiedenen Transportzweigen bestehende Beschäftigungsniveau beizubehalten.
- Unvermeidliche Reduzierungen des Personalbestandes sollten durch folgende Maßnahmen herbeigeführt werden:
 - a) eingreifende Arbeitszeitverkürzungen;
 - b) Nichtersetzung der normalen Abgänge;
 - c) beträchtliche Reduzierung des Rücktrittsalters der Transportarbeiter bei Zahlung von Renten, die einen befriedigenden Lebensstandard ermöglichen;
 - d) Regelung der Neueintritte in den Beruf, gestützt auf den voraussichtlichen Personalbedarf.
- Wenn sich trotz dieser Maßnahmen Entlassungen als unvermeidlich erweisen, sollten ausreichende finanzielle Abfindungen gezahlt und geeignete Einrichtungen für die Umschulung auf einen anderen Beruf bereitgestellt werden. Diese Umschulung sollte von gemeinsamen Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Ausschüssen überwacht werden, wobei die beschränkte Anpassungsfähigkeit älterer Arbeitnehmer sowie die Beschäftigungsmöglichkeiten in den Beschäftigungszweigen, für die die in Frage kommenden Arbeitnehmer umgeschult werden sollen, besonders zu berücksichtigen sind.

- Für die verschiedenen Transportzweige sollte ein ausreichender Fonds für die Zahlung von Renten bei vorzeitigem Rücktritt, Abfindungen bei Entlassungen sowie für die Finanzierung der erforderlichen Umschulungsprogramme geschaffen werden. Dieser Fonds sollte von den Arbeitgebern und/oder Regierungen finanziert werden.
- In allen Transportzweigen müssen die Löhne und die Arbeitsbedingungen den sich aus der Modernisierung und der Einführung neuer Methoden und Techniken auf dem Gebiete der Verladung und Beförderung von Gütern ergebenden zusätzlichen Gewinn angemessen widerspiegeln.
- Den Beschäftigungs- und Sozialaspekten der im Transport und Verkehr zu verzeichnenden Änderungen sollte durch eine langfristige und weit-sichtige Planung, durch Diskussionen auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene zwischen Vertretern der Gewerkschaften, Arbeitgeber und Behörden rechtzeitig und laufend die ihnen gebührende Aufmerksamkeit zuteil werden.

Zuzüglich zu den oben angeführten allgemeinen Grundsätzen haben die verschiedenen Fachsektionen der Föderation folgende Erklärungen zu dieser Frage abgegeben:

Schifffahrt

Die in der Schifffahrt zu verzeichnende Modernisierung, zu der auch die Einführung automatischer Vorrichtungen und die zunehmende Beförderung vereinheitlichter Ladungen in der einen oder anderen Form gehören, wird notwendigerweise dazu führen, daß mehr und mehr Seefrachten von einer geringeren Zahl schnellerer und größerer Schiffe befördert werden, was eine ernstliche Reduzierung der Beschäftigungs- und Beförderungsmöglichkeiten der Seeleute mit sich bringen wird.

Im Hinblick darauf, daß diese Entwicklung tiefgreifende soziale Auswirkungen haben wird, wird beschlossen:

- daß das Pensionsalter der Seeleute beträchtlich herabgesetzt und daß ihnen Renten gezahlt werden sollten, die einen angemessenen Lebensstandard gestatten;
- daß den Seeleuten häufig und in regelmäßigen Zeitabständen Urlaub gewährt werden sollte, da es auf Grund der Intensivität des Schiffsbetriebes notwendig sein wird, daß Seeleute mindestens 40% ihrer Dienstzeit auf Urlaub verbringen;
- daß sich die Regelung der Neueintritte in den Beruf nach dem voraussichtlichen Personalbedarf richten soll;
- daß bei unvermeidlichen Entlassungen ausreichende finanzielle Abfindungen gezahlt und geeignete Einrichtungen für die Umschulung auf eine andere Beschäftigung, entweder in der Schifffahrt oder außerhalb dieser, bereitgestellt werden;
- daß die Löhne und Beschäftigungsbedingungen sowie die Bemannung, die sich aus der Modernisierung der Schifffahrt ergebende erhöhte Rentabilität widerspiegeln sollen.

Häfen

Die auf dem Gebiete der Handhabung und Beförderung von Frachten entwickelten neuen Methoden und Techniken, wie z. B. Container, Paletten und andere Einheitslademethoden sowie der Roll-on/Roll-off-Verkehr haben in der Hafenwirtschaft besonders stark um sich gegriffen.

Die neuen, besonders für die Beförderung von Containern und Paletten eingerichteten Schiffe benötigen besondere mechanische Vorrichtungen für Laden und Löschen ihrer Frachten. Diese Entwicklung, die sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene um sich greift, bringt radikale Änderungen in allen Bereichen der Hafendarbeit, in der Beschaffenheit der Ladevorrichtungen, der Größe der Arbeitstrupps, der Verteilung der Arbeitskräfte, der Produktivität, der Arbeitsmethoden und der Arbeitsbedingungen im allgemeinen mit sich.

Aus diesem Grunde müssen geeignete Schritte unternommen werden, um sicherzustellen, daß die Interessen der Hafendarbeiter nicht außer acht gelassen werden. Die sozialen Aspekte, die nicht weniger wichtig sind als die finanziellen, wirtschaftlichen und technischen Aspekte, sollten daher in gleichem Maße berücksichtigt werden. Die erforderlichen Abhilfemaßnahmen werden zum großen Teil von den in dem betreffenden Raum oder der in Frage kommenden Lokalität vorherrschenden sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen abhängen. Dennoch haben sich die der ITF angeschlossenen Hafendarbeiter, gestützt auf internationale Diskussionen, auf folgende Grundsätze geeinigt:

- Es sollte mit allen Mitteln versucht werden, das Beschäftigungsniveau in der Hafendarwirtschaft so hoch wie möglich zu halten und im besonderen sicherzustellen, daß das Packen und Entpacken von Schiffscontainern im Hafen und/oder in der Nähe des Hafens von Hafendararbeitern vorgenommen wird.
- Unvermeidliche Änderungen in der Größe des Personalbestandes sollten durch Nichtersetzung der Abgänge, vorzeitige Pensionierung und eine geeignete Regelung in bezug auf die Zahl der Neueintritte in den Beruf herbeigeführt werden.
- Wenn Arbeiter entlassen werden müssen, ist ihnen eine angemessene Abfindung zu zahlen.
- Bei einer Reduzierung des Personalbestandes sollten den in der Hafendarwirtschaft weiterbeschäftigten Personen angemessene Verbesserungen in Form höherer Löhne, einer kürzeren Arbeitszeit und einer allgemeinen Verbesserung der Arbeitsbedingungen aller Arbeiterkategorien gewährt werden.
- Es sind geeignete Einrichtungen für die Umschulung und Rehabilitierung überflüssiger Arbeitskräfte bereitzustellen. Diese Einrichtungen sollen von gemeinsamen Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Ausschüssen überwacht werden. Ihr Zweck besteht in der Umschulung der Hafendarbeiter auf andere Berufe, wobei die beschränkte Anpassungsfähigkeit älterer Arbeitnehmer sowie die Beschäftigungsmöglichkeiten in den Berufen, für die die betreffenden Arbeitnehmer umgeschult werden sollen, besonders zu berücksichtigen sind.
- Für die Hafendarwirtschaft sollte ein ausreichender Fonds, der von den Arbeitgebern und/oder Regierungen finanziert wird, geschaffen werden. Dieser Fonds soll für die Zahlung von Renten bei vorzeitigem Rücktritt, von Abfindungen bei Entlassungen sowie für die Finanzierung der erforderlichen Umschulungs- und Rehabilitierungsprogramme und anderer Maßnahmen dienen, die notwendig sind, um den nachteiligen Auswirkungen der Einführung neuer Methoden und Techniken auf die Hafendarbeiter vorzubeugen.

Den Beschäftigungs- und Sozialaspekten der in der Hafendarwirtschaft zu verzeichnenden Änderungen sollte durch eine langfristige und weitsichtige Planung, durch Diskussionen auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene zwischen Vertretern der Gewerkschaften, Arbeitgeber und Behörden rechtzeitig und laufend die ihnen gebührende Aufmerksamkeit zuteil werden.

Eisenbahn

Die Gewerkschaften der Eisenbahner sind im Prinzip bereit, die von den Eisenbahnverwaltungen unternommenen Anstrengungen zur Modernisierung und Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes, zu denen auch die Ausdehnung und Erweiterung des Containerverkehrs zählt, zu unterstützen.

Bei diesen Bemühungen sollte man mit allen Mitteln versuchen, eine zunehmende Koordinierung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern herbeizuführen, gestützt auf eine sorgfältige Beurteilung der möglichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Träger unter den vorherrschenden Bedingungen.

Die Mitarbeit der Gewerkschaften bei der Durchführung solcher Maßnahmen ist jedoch von der Bedingung abhängig, daß sich die diesbezüglichen Pläne nicht nur auf technisch-wirtschaftliche Aspekte beschränken, sondern daß auch die Auswirkungen auf die Arbeitnehmer und die Forderungen der Gewerkschaften durch eine enge Rücksprache in gebührender und verständnisvoller Weise berücksichtigt werden. Die diesbezüglichen Forderungen der Gewerkschaften sind in der von der ITF im Jahre 1962 angenommenen Sozialcharta über die Rationalisierung und Modernisierung bei den Eisenbahnen enthalten. Besonders wichtig sind folgende Grundsätze:

- Kündigungen oder andere Verfügungen auf vorübergehende oder endgültige Beendigung des Arbeitsverhältnisses dürfen nicht erfolgen. Verminderungen im Personalbestand, sofern sie als unvermeidlich betrachtet werden müssen, sind herbeizuführen durch: normale Abgänge, Änderungen in der Rekrutierung, freiwillige Austritte, vorzeitige Pensionierung, Umschulung ohne Lohnverlust, Versetzungen ohne Lohneinbuße oder Verlust der Dienstaltersrechte. Bei Wohnungswechsel dürfen den Arbeitnehmern weder Kosten noch Verluste entstehen.
- Die Berufseinweisung und die Arbeitsbewertung müssen den erhöhten Anforderungen, die im Zusammenhang mit neuen Methoden und Techniken an den Arbeitnehmer gestellt werden, Rechnung tragen.
- Die angemessene Beteiligung der Arbeitnehmer an den Ergebnissen ihrer Produktionssteigerung ist durch folgende Maßnahmen zu gewährleisten: Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit ohne Lohneinbuße, Verbesserung der Reallöhne, Verbesserung der Sozialversicherungsleistungen, Zahlung besserer Vergütungen für die Mehrarbeit und Nacharbeit, Organisation und Durchführung von Kursen für die berufliche Fortbildung.
- Es ist notwendig, zusätzliche Unfalls- und Gesundheitsgefahren durch technische und betriebliche Sicherheitsmaßnahmen und eine gut ausgerichtete Ausbildung auf ein Minimum zu reduzieren. Die bei Unfällen und Erkrankungen an Arbeitnehmer zu zahlenden Leistungen müssen auf einen hohen Stand gebracht werden.

Straßentransport

Die zunehmende Verwendung von Containern könnte dem Straßengütertransport weiteren Antrieb verleihen. Aus diesem Grunde ist es notwendig, ener-

gische und koordinierte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit solcher Transporte zu treffen, wie z. B.:

- Anstellung fachgemäß erfahrener Fahrer, die eine genügende berufliche Ausbildung genossen haben und die auf internationaler Ebene festzulegenden Mindestausbildungsnormen erfüllen.
- Die Einführung, Koordinierung und wirksame Erzwingung von Vorschriften betreffend die Lenkzeit und die Ruhezeiten der Berufsfahrer im nationalen und internationalen Straßentransport im Interesse des Gesundheitsschutzes und mit dem Ziele der Verminderung von Unfällen, die auf die Übermüdung des Fahrers zurückzuführen sind.
- Ärztliche Untersuchung bei Eintritt in den Beruf und danach in regelmäßigen Abständen, um Unfälle infolge von Erkrankungen zu vermeiden. In diesem Zusammenhang müssen für jene Fahrer, die sich nachweisbare Berufskrankheiten zugezogen haben oder die aufgrund der mit der Ausübung des Berufs verbundenen Anstrengungen nicht länger arbeitsfähig sind, zulängliche Renten und Rehabilitierungsmöglichkeiten bereitgestellt werden.
- Die Festlegung angemessener Sicherheitsnormen in bezug auf die Konstruktion, den Betrieb und die Instandhaltung von Straßenfahrzeugen. Diese Normen sind auf internationaler Ebene zu koordinieren, und ihre Erfüllung ist durch eine zweckentsprechende Kontrolle zu gewährleisten.

Binnenschifffahrt

Die Auswirkungen der im Transport und Verkehr zu verzeichnenden technischen Entwicklung werden auch in der Binnenschifffahrt in zunehmendem Maße spürbar. Schnellere und größere Schiffe; neue Antriebsmethoden; neue Betriebspraktiken, wie z. B. Schubschiffe, die eine Gruppe von Kähnen oder Leichtern fortbewegen, das sogenannte LASH-System, bei dem Leichter vom Mutterschiff ausgestoßen oder in dieses aufgenommen werden; die Ausdehnung und Intensivierung des 24-Stunden-Betriebes; diese und andere Entwicklungen haben nicht nur zur Erhöhung der Beförderungskapazität der Binnenschifffahrt beigetragen, sondern auch das Wesen der Binnenschifffahrt selbst geändert.

Die Binnenschiffer und ihre Gewerkschaften sind sich bewußt, daß auch sie mithelfen müssen, die Binnenschifffahrt so leistungsfähig und konkurrenzfähig wie möglich zu gestalten, und daß sowohl in ihrem eigenen Interesse als auch im Interesse der Binnenschifffahrt und der Kunden gewünscht ist, sicherzustellen, daß die Binnenschifffahrt den ihr gebührenden Platz im Transport und Verkehr und in der Volkswirtschaft als Ganzes einnimmt.

Die erhöhte Produktivität und Rentabilität der Binnenschifffahrt sollte zu einer Verbesserung der Bedingungen der in ihr beschäftigten Arbeitnehmer beitragen, sowohl in der Form besserer Arbeits- und Lebensbedingungen als auch in bezug auf die Sicherung der Arbeitsplätze. Aus diesem Grunde wird beschlossen, daß sich die Politik der Binnenschiffer und ihrer Gewerkschaften auf folgende Grundsätze stützen soll:

- Löhne und andere Vergütungen sollten in einem der erhöhten Produktivität der Binnenschifffahrt entsprechendem Maße verbessert werden.
- Der Grundsatz „Arbeitszeit ist Fahrtzeit“ sollte anerkannt werden.

- Die Bemanning von Binnenschifffahrts-Fahrzeugen sollte es gestatten, daß den Besatzungen an Bord genügend Ruhezeit gewährt wird, um Überanstrengung zu vermeiden und die Navigationssicherheit unter den heutigen Verkehrsbedingungen zu gewährleisten.
- Der jährliche Urlaub und der zwischen Fahrten zu gewährende Urlaub sollte als Entschädigung für den intensiveren Verkehr auf Binnenwasserstraßen verlängert werden.
- Durch eine fortschrittliche Planung des Personalbedarfs sollte sichergestellt werden, daß Änderungen im Personalbestand durch Nichtersetzung von Austritten, vorzeitige Pensionierung und eine entsprechende Regelung in bezug auf die Zahl der Neueintritte in den Beruf herbeigeführt werden.
- Der beruflichen Ausbildung sollte besondere Aufmerksamkeit zuteil werden, sowohl was die Grundausbildung anbelangt als auch die Aneignung zusätzlicher Kenntnisse, die im Zusammenhang mit dem technischen Wandel in der Binnenschifffahrt erforderlich sind.
- Über alle Maßnahmen, die sich auf die Bedingungen und Aussichten der Binnenschiffer auswirken, sollte vor deren Durchführung zwischen Vertretern der Arbeitgeber und den zuständigen Gewerkschaften eine ausführliche Aussprache erfolgen.

Zivilluftfahrt

Die Zahl der Fluggäste und das auf dem Luftwege beförderte Frachtvolumen werden mit der Einführung von Überschallflugzeugen und von Flugzeugen mit einer erhöhten Beförderungskapazität steil ansteigen. Dies wird mit sich bringen, daß auch in zunehmendem Maße neue Einheitslademethoden, wie z. B. Paletten und Container, bei der Beförderung von Frachten auf dem Luftwege zur Anwendung gelangen. Im Hinblick auf die rapide Ausdehnung der Zivilluftfahrt sind nach Ansicht der ITF-Sektion Zivilluftfahrt in absehbarer Zeit, was Arbeitslosigkeit, überflüssiges Personal und die Reduzierung der Beschäftigungsmöglichkeiten anbelangt, keine ernsten Probleme zu erwarten. Dennoch könnten die sich aufgrund der zunehmenden Verwendung von Containern erforderlichen neuen Betriebs- und Arbeitsmethoden gewisse Anpassungsschwierigkeiten verursachen. Die ITF-Sektion Zivilluftfahrt ist daher der Ansicht, daß unter Umständen Maßnahmen zur Überwindung gewisser Sozialprobleme notwendig sein könnten. Die Maßnahmen sollten sich auf folgende Grundsätze stützen:

- Die sich aus der Einführung neuer Frachtbeförderungsmethoden ergebende Steigerung der Produktivität und Einträglichkeit sollte in einer entsprechenden Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen zum Ausdruck gelangen.
- Den Beschäftigungs- und Sozialaspekten irgendwelcher Änderungen der Betriebsstruktur in der Zivilluftfahrt ist durch geeignete Vorkehrungen in Richtung der Lösung der zu erwartenden kurz- und langfristigen Probleme rechtzeitig die größtmögliche Aufmerksamkeit zu widmen. Außerdem ist für eine möglichst enge Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften, Arbeitgebern und Regierungen zu sorgen, und es sind auf allen Ebenen geeignete Einrichtungen für die in diesem Zusammenhang erforderliche Rücksprache zu bilden.

— Es sollten ausreichende Fonds für die Finanzierung von Umschulungs- und Rehabilitierungsprogrammen gebildet werden.

Der 29. KONGRESS DER ITF, versammelt in Wiesbaden vom 28. Juli bis 3. August 1968, FORDERT alle der ITF angeschlossenen Organisationen WEITERHIN AUF, miteinander zusammenzuarbeiten und die zur Verwirklichung des obigen Programmes erforderlichen Anstrengungen zu unternehmen und nach bestem Vermögen zu unterstützen, und BEAUFTRAGT den Vorstand der ITF, alle weiteren Entwicklungen genauestens zu verfolgen und die verschiedenen Sektionen darüber auf dem laufenden zu halten.

35. Erklärung der Ersten Interamerikanischen Transportarbeiterkonferenz der ITF

Delegierte von 44 Transportarbeitergewerkschaften aus 17 nord-, zentral- und lateinamerikanischen Ländern trafen sich in Mexico City vom 9. bis 14. November 1970 anlässlich der Ersten Interamerikanischen Konferenz der ITF und beschlossen, folgende Grundsatzerklärung anzunehmen und ihre Solidarität auf interamerikanischer Ebene auf dem Gebiete der individuellen und kollektiven Verteidigung der Rechte der Transportarbeiter, des sozialen Fortschritts, der Zahlung gerechter Löhne und der Gewährung menschenwürdiger Arbeitsbedingungen zu bekunden.

Die vorliegende Grundsatzerklärung enthält somit eine Zusammenfassung der wichtigsten Ziele der Transportarbeiter dieses Teils der Welt.

Internationale Solidarität

Die Solidarität der Transportarbeiter ist eine Gewissensfrage. Aus diesem Grunde pflichten wir erneut dem Grundsatz der andauernden internationalen gewerkschaftlichen Solidarität bei und sind fest entschlossen, im Interesse des Wohlergehens unserer Familien, soziale Gerechtigkeit und wirtschaftliche Unabhängigkeit zu erzielen. Die ITF wird weiterhin die Interessen der Arbeiter verteidigen und die internationale Solidarität der Transportarbeitergewerkschaften koordinieren, um eine bessere Welt zu schaffen, in der echter Friede und soziale Gerechtigkeit vorherrschen. Zu diesem Zweck wird die ITF weiterhin die gewerkschaftlichen Bedingungen der einzelnen Länder untersuchen. Das zuständige Regionalbüro wird nach bestem Vermögen solidarische Unterstützung in Arbeitskonflikten leisten, in die angeschlossene Verbände verwickelt sind. Um die Solidarität zu stärken, beschließen die angeschlossenen Verbände, sich für die gewerkschaftliche Organisation aller Transportarbeiter einzusetzen und Verbände, die der ITF noch nicht angehören, zum Beitritt zu bewegen.

Verteidigung der gewerkschaftlichen Freiheit und des Streikrechts

Die internationale Erklärung über Menschenrechte und das IAO-Übereinkommen Nr. 87 garantieren die Vereinigungsfreiheit. Aus diesem Grunde lehnen wir alle willkürlichen Versuche seitens der Regierungen oder Arbeitgeber, die gewerkschaftliche Organisation der Transportarbeiter zu verhindern, schärfstens ab. Wir werden dieses grundlegende Recht, das von Regierungen, die für die Bestrebungen der Arbeiterklasse kein Verständnis haben, immer wieder verletzt wird, mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln verteidigen. Die Aufrechterhaltung dieses Rechts ist ohne das Streikrecht nicht möglich, so daß

wir erneut unsere Entschlossenheit betonen, uns mit allen Mitteln für die Wahrung dieses in internationalen Regelungen und Übereinkommen verankerten Rechts einzusetzen.

Regierungen und Arbeitgeber versuchen, dieses Recht durch den Erlaß gewerkschaftsfeindlicher Gesetze, Vorschriften und die Ergreifung willkürlicher Unterdrückungsmaßnahmen zu beeinträchtigen, was eine unverhohlene Verletzung der von den Regierungen dieser Länder unterzeichneten internationalen Abkommen darstellt.

Kollektivverhandlungen

Die zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer maßgebenden Rechte und Verpflichtungen sind auf dem Kollektivverhandlungswege zu regeln. Nur auf diese Weise kann ein angemessenes Gleichgewicht zwischen Kapital und Arbeit, das Wohl der Arbeiter, und somit das der Allgemeinheit, sowie das Gedeihen der Industrie gewährleistet werden. Aus diesem Grunde kämpfen wir um das Recht auf bilaterale Verhandlungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

Im Einklang mit den Bestimmungen des IAO-Übereinkommens Nr. 98 bestehen wir weiterhin auf dem Recht der Gewerkschaften, mit den Arbeitgebern freiwillig über Arbeits- und Tarifverträge zu verhandeln.

Den Gewerkschaften jener Länder, in denen das Kollektivverhandlungsrecht noch nicht besteht, werden wir die größtmögliche Solidarität zuteil werden lassen, um ihnen die baldmöglichste Erlangung dieses Rechts zu ermöglichen. Wir werden auf dem Kollektivverhandlungswege für alle amerikanischen Transportarbeiter folgende Mindestarbeitsbedingungen fordern:

- einen garantierten Jahresverdienst;
- eine gesetzlich vorgeschriebene Arbeitszeit;
- die Ausbildung und Umschulung von Arbeitnehmern unter Hinzuziehung der zuständigen Gewerkschaften zwecks Verbesserung der Aufstiegsmöglichkeiten und der Weiterbeschäftigung von Arbeitern;
- Gewährung von Urlaub zwecks Teilnahme an Versammlungen und Ausübung anderer gewerkschaftlicher Aufgaben, ohne Verlust sozialer Vorteile.

Ratifizierung und Erfüllung internationaler Übereinkommen

Wir fordern die Anwendung der internationalen Übereinkommen über das Recht auf Zusammenschluß, das Recht zu Kollektivverhandlungen und das Streikrecht. Gleichzeitig pflichten wir den Grundsätzen bei, die auf dem Ersten Lateinamerikanischen ITF-Seminar für Seeleute und Hafentarbeiter (13. bis 18. Juli 1970 in San José, Costa Rica) gutgeheißen wurden, sowie den in der „Erklärung von Mexiko“ (angenommen auf der Ersten Lateinamerikanischen ITF-Konferenz des Luftfahrtpersonals vom 16. bis 21. Februar 1970 in Mexico City) enthaltenen Grundsätzen.

Verteidigung innerstaatlicher Unternehmen gegen große internationale Konzerne

Die wirtschaftlich schwachen Länder werden aufgrund des Nichtvorhandenseins geeigneter Gesetze, die dies verhindern könnten, oft von großen internationalen Spekulatoren mit Kapital überschwemmt, was sich zum Nachteil innerstaatlicher Unternehmen auswirkt und zu Arbeitslosigkeit führen und die wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder hindern kann. Aus diesem Grunde verurteilen wir derartige Investitionen als schädlich für die innerstaatliche Entwicklungspolitik und beantragen, daß die Regierungen der in Frage kommen-

den Länder geeignete Gesetze erlassen, um sicherzustellen, daß sich internationale Investitionen nicht zum Nachteil der innerstaatlichen Wirtschaft auswirken.

36. Erklärung der Ersten Interamerikanischen Konferenz der ITF über diktatorische Regime

Die Erste Interamerikanische Konferenz der ITF, versammelt in Mexico City vom 9. bis 14. November 1970;

IST trotz der von der ITF wiederholt bekundeten Unterstützung und Anerkennung des Grundsatzes der Nichteinmischung und der Selbstbestimmung aller Länder DER ANSICHT, daß die Aufzwingung diktatorischer und despotischer Regime in jeder Hinsicht nachteilig für die Entwicklung der demokratischen Arbeiterbewegung der Welt ist;

STELT FEST, daß der offensichtliche Anstieg der Zahl diktatorischer Regime in Lateinamerika für die leitenden Funktionäre der Gewerkschaften zweifellos ein Grund zur Beunruhigung und Beängstigung ist, da diese Regime die auf dem Kollektivverhandlungswege nach jahrelangem Kampf und großen Opfern erzielten Errungenschaften wieder zunichte machen und den Arbeitern somit den ihnen gebührenden Schutz vorenthalten;

STELT FERNER FEST, daß wir als vernünftige und verantwortungsbewußte Gewerkschaftsführer die Aufgabe haben, die Interessen unserer Mitglieder, eine große Zahl derer gegenwärtig ausgenutzt und menschenunwürdig behandelt werden, mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln zu verteidigen;

VERURTEILT mit aller Entschlossenheit alle diktatorischen Regime, die sich unrechtmäßige Vollmachten anmaßen, und BESCHLIESST, alle Maßnahmen der demokratischen Arbeiterbewegung in Verteidigung der Interessen ihrer Mitglieder zwecks Bekämpfung solcher Diktaturen und Herbeiführung einer demokratischen Gesellschaftsordnung aktivstens zu unterstützen;

VERURTEILT GLEICHZEITIG die Regierungen aller Länder, die diktatorischen Regimen bewußt technische und wirtschaftliche Hilfe zuteil werden lassen oder ihnen Waffen liefern und durch ihre Einmischung in die internen Angelegenheiten der Entwicklungsländer die Bildung diktatorischer Regime ermöglichen und somit die wirtschaftliche und soziale Emanzipation der Bevölkerung dieser Länder hemmen; und

BESCHLIESST, dieser Erklärung die größtmögliche Publizität zuteil werden zu lassen.