



31. Kongress

Stockholm

7. bis 15 August 1974

Tätigkeitsbericht

1971-1972-1973

Internationale
Transportarbeiter-Föderation
Maritime House, Old Town
London, SW4 0JR

	Seite
Todesfälle	1
Einleitung	5
Leitende Gremien und interne Organisation	7
Kongress	7
Generalrat	9
Vorstand	11
Geschäftsführender Ausschuss	11
Forschungs- und Presseabteilung	12
Sekretariat	13
ITF-Vertretung	14
Mitgliedschaft	17
Neubeitritte	17
Liste der Mitgliedsverbände	19
Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen	27
Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmassnahmen	29
Arbeitskonflikt in der dänischen Hochseefischerei	29
Arbeitskonflikt der kolumbischen Seeleute mit der stattlichen Reederei GRANCOLUMBIANA	29
Arbeitskonflikt der schwedischen Schiffsoffiziere mit Reedern von Fährschiffen	29
Internationale Unterstützung für streikende britische Bergarbeiter	29
Streik der amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM gegen ALITALIA	29
Arbeitskonflikt des SAS-Kabinenpersonals	29
Streik der japanischen Seeleute	29
Arbeitskonflikt in der dänischen Küstenschifffahrt	30
Arbeitskonflikt des in Grönland stationierten Funkpersonals	30
Arbeitskonflikt über Beschäftigungsbedingungen der Besatzungen schwedischer Bergungsschiffe	30
Streik der britischen Hafenerbeiter	30
Arbeitskonflikt des Personals der kolumbischen Luftfahrtsgesellschaft AVIANCA	30
Streik der isländischen Fischer	31
Arbeitskonflikt der peruanischen Schiffsoffiziere	31
Arbeitskonflikt des WARDAIR-Kabinenpersonals	31
Streik des französischen FS-Kontrollpersonals	31
Arbeitskonflikt des ALITALIA-Kabinenpersonals	31
OeTV-Kampagne gegen Aussenseiter-Reeder	31
Proteststreik der norwegischen Steuerleute	32
Arbeitskonflikt des Amerikanischen Transportarbeiterverbandes (TWU) mit KLM	32
Arbeitskonflikt der dänischen Schiffsoffiziere	32
Panamakanal-Lotsen	32
Arbeitskonflikt zwischen IAM (Canada) und Canadian Pacific (CP AIR)	32
Solidaritätsaktion gegen Spliethoffs Befrachnungskantoor NV	32
Streik des beim Amerikanischen Transportarbeiterverband (TWU) organisierten Kabinenpersonals gegen TRANS WORLD AIRLINES (TWA)	32
Arbeitskonflikt der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt (MNAOA)	32
Arbeitskonflikt der AIR FRANCE-Flugingenieure	33
Regionaltätigkeit	35
Allgemeines	35
Afrika	36
Asien	38
Lateinamerika und karibischer Raum	39
Türkei	41
Tätigkeit der Sektionen	43
Sektion Eisenbahn	43
Sektion Strassentransport	47
Sektion Binnenschifffahrt	50
Sektion Häfen	51
Sektion der Seeleute	54
Sondersektion der Seeleute	61
Sektion Fischerei	67
Sektion Zivilluftfahrt	70
Sektion transportverwandte Berufe und Dienste	79

Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen	81
IAO	81
ICAO	81
IMCO	81
Internationaler Fernmeldeverband (ITU)	81
UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE)	81
Europäische Verkehrsminister-Konferenz (CEMT)	81
Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen	83
IBFG	83
EGB	83
Internationale Berufssekretariate	83
Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuss der Gemeinschaft, (ITF)	83
Verschiedenes	87
Griechenland	87
Isländische Fischereigrenzen	87
Feindseligkeiten zwischen Indien und Pakistan	87
Wortlaut der während der Berichtszeit vom Vorstand angenommenen Entschliessungen und Erklärungen	89
Wortlaut der während der Berichtszeit von Fachsektionen angenommenen Entschliessungen und Erklärungen	90

Todesfälle

1970

W.J. Wright, Stellvertretender Zentralsekretär der amerikanischen Lokführergewerkschaft, am 4. Dezember im Alter von 62 Jahren nach mehrmonatiger Krankheit.

1971

Jack Wayne Hall, Vizepräsident des amerikanischen Hafentarbeiterverbandes ILA, am 2. Januar im Alter von 55 Jahren.

Theo Keller, von 1958 bis 1970 Vizepräsident des schweizerischen VPÖD, am 8. Februar an einem Herzschlag.

David A. Ligon, Vizepräsident der amerikanischen Brotherhood of Railway Clerks, im Alter von 64 Jahren zufolge eines Herzinfarkts.

Anthony E. Matz, Ehrenpräsident der amerikanischen Gewerkschaft der Heizer und Öler, im Alter von 68 Jahren nach einer kurzen Erkrankung.

Pierre Aragno, ein ehemaliger Sekretär des VHTL und Redakteur der französischsprachigen Ausgabe der VHTL-Zeitschrift, am 29. März im Alter von 84 Jahren.

Johan Buquet, ein ehemaliger Sekretär des früheren niederländischen Seeleuteverbandes und jahrelanger Mitarbeiter in der Seeleute-Sektion der ITF, am 2. Mai im Alter von 62 Jahren. Während des 2. Weltkrieges war Buquet in London als Funktionär der niederländischen Seeleute-Gewerkschaft tätig, die der gemeinsamen Organisation der Seeleuteverbände im Exil (BFDDP) angehörte. Während der fünfziger Jahre handelte er in Rotterdam im Zusammenhang mit der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen als Vertreter der ITF.

Percy R. Bengough, viele Jahre lang eine führende Persönlichkeit in der amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM und Mitbegründer des kanadischen Gewerkschaftsbundes (CLC), am 10. August im Alter von 89 Jahren. Kollege Bengough war außerdem einer der Mitbegründer des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG).

Fritz Rohrer, Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses der schweizerischen VPÖD, am 7. September im Alter von 56 Jahren.

A.O. Jaakonsalo, Generalsekretär der Finnischen Gewerkschaft des Lokpersonals, am 12. September 1971 in Wien während seiner Teilnahme am Gewerkschaftstag der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner.

Thor Sønsteby, von 1933 bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1966 Kassenwart des Norwegischen Seeleuteverbandes, am 28. September im Alter von 65 Jahren. Während des 2. Weltkrieges befand sich Kollege Sønsteby in London und arbeitete eng mit der ITF und dem Britischen Seeleuteverband (NUS) zusammen. Nach seiner Rückkehr nach Norwegen war er weiterhin in der ITF aktiv und zwar als Mitglied des Sektionsausschusses der Seeleute, des Fair-Practices-Ausschusses und des Ausschusses für asiatische Seeleute.

Carlos Carstensen, Stellvertretender Kassenwart des Dänischen Seeleuteverbandes, am 30. September im Alter von 51 Jahren.

K.A. Rasmussen, Ehrenmitglied und früherer Generalsekretär der Dänischen Gewerkschaft der Schiffsoffiziere, am 7. November im Alter von 89 Jahren. Er war einer der Gründer der Internationalen Vereinigung der Offiziere der Handelsschifffahrt (IMMOA) und von 1926 - 1948 ihr 2. Vorsitzender. Ferner gehörte er von 1935 bis 1946 der Joint Maritime Commission der I.A.O. an.

J. van den Berg, ein Funktionär des Niederländischen Transportarbeiterverbandes (NBV), am 14. November im Alter von 64 Jahren.

H.J. Kanne, früherer Präsident des Niederländischen Transportarbeiterverbandes (NBV), am 22. November im Alter von 75 Jahren. Kollege Kanne war von 1958 bis 1960 Vizepräsident der ITF und von 1952 bis 1962 Mitglied des Exekutivkomitees (jetzt Vorstand genannt). Ferner war er ein aktives Mitglied der Sektion Eisenbahn und Straßentransport.

1972

Al Kerr, Sekretär/Kassenwart der amerikanischen Seeleutegewerkschaft SIU, am 26. Januar im Alter von 51 Jahren.

Thomas Smeding, ein ehemaliger Funktionär des Niederländischen Transportarbeiterverbandes (NBV) und viele Jahre lang Leiter der NBV-Fachabteilung Binnenschifffahrt, am 3. Februar im Alter von 69 Jahren.

Edward Wright, ehemaliger Finanzsekretär des Allgemeinen Arbeiterverbandes von Malta, am 3. Februar in einem Unglück.

Herbert M. Mutekwe, Generalsekretär der Rhodesischen Föderation Afrikanischer Gewerkschaften und Stellvertretender Generalsekretär der Rhodesischen Transportarbeitergewerkschaft, am 5. Februar nach einer längeren Erkrankung.

George P. Delaney, ehemaliger Sachbearbeiter des amerikanischen Gewerkschaftsbundes mit Zuständigkeit für internationale Fragen und Fachreferent für internationale Gewerkschaftspolitik im Arbeitsministerium der USA, am 9. Februar kurz vor seinem 63. Geburtstag.

William Bass, südafrikanischer Beauftragter des britischen Seeleuterverbandes, am 9. März im Alter von 60 Jahren in Kapstadt an den Folgen eines Verkehrsunfalls.

Otto Brenner, langjähriger Erster Vorsitzender der IG Metall, Mitglied des DGB-Bundesvorstandes und Präsident des Internationalen Metallarbeiterverbandes, am 15. April im Alter von 64 Jahren.

Frank H. Hall, ein ehemaliger Spitzenfunktionär der Brotherhood of Railway Clerks in Kanada, am 20. Mai im Alter von 78 Jahren. Im Jahre 1920 wurde Kollege Hall zum Zentralsekretär der Brotherhood of Railway Clerks bestimmt und 5 Jahre später zu deren stellvertretendem Vorsitzenden. In dieses Amt wurde er während der folgenden 38 Jahre auf allen Kongressen wiedergewählt. Von 1960 bis 1967 war er Mitglied des ITF-Vorstandes.

Max Schönenberger, ehemaliger Zentralsekretär des Schweizerischen VHTL, am 13. Juli im Alter von 62 Jahren.

Joe Borg, Präsident des Allgemeinen Arbeiterverbandes von Malta von 1955 bis 1961, am 1. August.

Mohammad Arab Khatib, Generalsekretär des Pakistanischen Gewerkschaftsbundes und früherer Vizepräsident des IBFG, am 9. Juli in Karatschi im Alter von 61 Jahren. Kollege Khatib gewann seine erste gewerkschaftliche Erfahrung im Jahre 1928 in einem Generalstreik der Textilarbeiter in Bombay. Später büsste er eine einjährige Gefängnisstrafe wegen seiner Tätigkeit in der Eisenbahnergewerkschaft ab. Er war eine prominente Persönlichkeit in der indischen Gewerkschaftsbewegung und vertrat nach dem Kriege die Gewerkschaften seines Landes sowohl bei der ITF als auch im IBFG.

Constant Frey, ehemaliger Vizepräsident des SEV und Redakteur der Verbandszeitschrift der "Eisenbahner", am 2. September im Alter von 80 Jahren. Kollege Frey trat ein Jahr nach der Gründung des SEV in den Dienst des SEV-Sekretariats und wurde bereits im Jahre 1921 hauptamtlicher Funktionär.

Giacomo Bernasconi, ehemaliger Sekretär des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes und langjähriges Mitglied des IBFG-Vorstandes, im Alter von 72 Jahren nach kurzer Krankheit.

Einar Johansen, Leiter des New Yorker Büros des norwegischen Seeleuterverbandes im November im Alter von 64 Jahren. Gegen Ende der fünfziger Jahre betreute er das ITF-Büro in New York.

E. (Ted) Downing, ehemaliger Mitarbeiter in der Forschungs- und Informationsabteilung der ITF, am 12. Oktober im Alter von 65 Jahren nach einer längeren Krankheit, die ihn im Januar 1970 zwang, vorzeitig in den Ruhestand zu treten. Kollege Downing war 20 Jahre lang im ITF-Hauptbüro beschäftigt, vorwiegend mit der Auswertung von Informationen über die Beschäftigung der Transportarbeiter aller Länder. Seine Gewissenhaftigkeit, Treue und Bescheidenheit gewannen ihm das Ansehen aller seiner Arbeitskollegen.

R.S. (Bob) Santley, am 16. Oktober 1972 im Alter von 67 Jahren. Bob trat im Jahre 1924 in den Dienst der ITF und arbeitete während der folgenden 15 Jahre als Übersetzer/Dolmetscher in mehreren Sprachen. 1939 erfolgte seine Ernennung zum persönlichen Mitarbeiter des derzeitigen Generalsekretärs J.H. Oldenbroek. Zu dieser Zeit begann Bob auch, sich auf die Tätigkeit und Probleme der maritimen Sektion zu spezialisieren. Vom Jahre 1946 an betreute er die Sektion der Seeleute, Fischer, Hafenarbeiter und Binnenschiffer und wurde im Jahr 1958 zum Sekretär für alle diese Sektionen ernannt. Dieses Amt hielt er bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1970 inne. Seine Verdienste um diese vier Sektionen sind unschätzbar. Er wird lange in unserer Erinnerung weiterleben.

D.H. Lamb, bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1968 Stellvertretender Generalsekretär der Britischen Vereinigung der Funk- und Elektronikoffiziere, am 6. November 1972 im Alter von 71 Jahren.

1973

Ilse Barea, die viele Jahre lang als freiberufliche Übersetzerin und Dolmetscherin für die ITF tätig war, ist am 1. Januar 1973 im Alter von 70 Jahren in Wien gestorben. Sie war ferner eine langjährige Mitarbeiterin in der österreichischen Gewerkschaftsbewegung und bereits in der Ersten Republik eine aktive Funktionärin der österreichischen Arbeiterbewegung. Ihr Spezialgebiet war die Arbeiterbildung. Während des Bürgerkrieges in Spanien lernte sie den Dichter Arturo Barea kennen, den sie später heiratete. Sie übersetzte seine Werke ins Englische und hat auch selbst eine hervorragende Sozialgeschichte der Stadt Wien verfaßt.

Laurits Thorup, ehemaliger Kassenwart des Dänischen Eisenbahnerverbandes, am 20. Dezember im Alter von 80 Jahren. Kollege Thorup war 34 Jahre lang Mitglied der Exekutive seiner Organisation und wurde auf deren Gewerkschaftstag im Jahre 1961 zum Ehrenmitglied benannt.

Arne Hagen, ehemaliger Vizepräsident der Norwegischen Gewerkschaft der Bauarbeiter und bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1966 Generalsekretär der Internationalen Föderation der Bau- und Holzarbeiter, am 12. Januar im Alter von 67 Jahren.

Hector Aguilar Echeverria, von 1945 bis 1949 Präsident der Gewerkschaft des Personals der kolumbischen Luftfahrtsgesellschaft Avianca und Mitglied der Exekutive des Kolumbischen Gewerkschaftsbundes, am 16. Februar 1973 im Alter von 60 Jahren.

Abdelkerim Mahfoudh, Stellvertretender Generalsekretär der Tunesischen Gewerkschaft der pensionierten Eisenbahner und ehemaliges Mitglied der Exekutive der Tunesischen Eisenbahner-Föderation, am 7. März.

Bernt Uula, ehemaliger Sekretär des Finnischen Seeleuteverbandes, am 29. März im Alter von 61 Jahren. Kollege Uula war seit 1964 für die Abteilung Fischerei seiner Organisation zuständig.

Ernest Jentgen, der von 1915 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1957 im Luxemburgischen Eisenbahnverband und auch in der Luxemburgischen Genossenschaftsbewegung aktiv war, am 5. März im Alter von 83 Jahren.

Sir Frederick Burrows, von 1942 bis 1944 Präsident des britischen Eisenbahnverbandes NUR, am 23. April im Alter von 85 Jahren.

Guiseppe Lagorio, ehemaliger Generalsekretär der Italienischen Seeleute-Föderation, am 12. Mai im Alter von 47 Jahren. Er war ein Mitbegründer seiner Organisation und hielt sein Amt von 1959 bis zum Jahre 1970 inne.

William Hogarth, Generalsekretär des Britischen Seeleuteverbandes (NUS), am 13. Mai im Alter von 62 Jahren, kurz nach seiner Rückkehr ins Büro nach einer 6-wöchigen Erkrankung. Kollege Hogarth wurde im Jahre 1929 Mitglied der NUS und übernahm im Jahre 1942 die Leitung der Zweigstelle Glasgow. 1961 erfolgte seine Wahl zum Stellvertretenden Generalsekretär. Ein Jahr später wurde er als Generalsekretär bestätigt. In dieser Eigenschaft führte er seine Organisation durch mehrere Krisen, nicht zuletzt einen 7 Wochen langen Streik im Jahre 1966. Auch in der ITF war Kollege Hogarth äußerst aktiv. Seit 1971 war er Vorsitzender der Seeleutesektion und Co-Vorsitzender des Fair-Practices-Ausschusses. Im Jahre 1972 wurde ihm in Anerkennung seiner Verdienste um die britische Gewerkschaftsbewegung der Orden des Britischen Imperiums verliehen.

Captain William S. Bradley, ehemaliger Vorsitzender der amerikanischen Hafnarbeitergewerkschaft ILA im April im Alter von 70 Jahren.

Steve Federoff, ein Mitbegründer der amerikanischen Seeleutegewerkschaft NMU und von 1958 bis 1962 Sekretär und Kassenwart dieser Organisation, im Mai im Alter von 57 Jahren.

Dirck Kloosterman, Generalsekretär der Argentinischen Metallarbeitergewerkschaft und Vizepräsident des Internationalen Metallarbeiterverbandes, fiel am 22. Mai in der Nähe seines Hauses in Buenos Aires einem Anschlag zum Opfer. Er war 40 Jahre alt. Der IBFG und zahlreiche andere Gewerkschaften haben diesen kaltblütigen Mord verurteilt.

George Leighty, langjähriger Vorsitzender der ehemaligen amerikanischen Eisenbahner-Föderation RLEA und von 1946 bis 1965 Präsident der Vereinigung der Eisenbahn-Telegraphisten, im Juli im Alter von 77 Jahren.

Kjønrik Kjønriksen, von 1957 bis 1962 Vorsitzender des Norwegischen Transportarbeiterverbandes, im Oktober im Alter von 74 Jahren.

Wilfred Jenks, Generaldirektor der IAO, am 9. Oktober im Alter von 64 Jahren in Rom. Er diente der IAO 42 Jahre lang. Seine Ernennung zum Generaldirektor erfolgte im Jahre 1970. Er war der erste Spitzenfunktionär einer internationalen Organisation, der seine gesamte berufliche Laufbahn im Dienste der Menschheit verbrachte.

Russell K. Berg, von 1962 bis 1970 Vorsitzender der amerikanischen Gewerkschaft der Kesselschmiede, im Alter von 68 Jahren nach einer längeren Erkrankung.

M. Ibe, Vorsitzender der All-Japanischen Transportarbeiterföderation, am 9. Oktober im Alter von 52 Jahren. Kollege Ibe wurde 1960 zum Präsidenten der uns angeschlossenen japanischen Gewerkschaft des Eisenbahnpersonals gewählt und hielt dieses Amt bis zu seiner Wahl ins japanische Parlament im Jahre 1971 inne.

Joseph Bocher, Generalsekretär der französischen Föderation der Schiffsoffiziere (FO) starb Anfang Dezember 1973. Kollege Bocher war sein Leben lang ein aktiver Gewerkschafter und spielte eine wichtige Rolle beim Aufbau der Force Ouvriere. Während des 2. Weltkrieges organisierte er die Untergrundbewegung "Liberation Nord".

Syndulpho de Azevedo Pequeno, einer der Mitbegründer der brasilianischen Gewerkschaft der Straßenbahner, Vorsitzender der Straßenbahnerföderation und später Präsident der Föderation der Arbeitnehmer im Binnenverkehr, starb am 9. Oktober 1973 im Alter von 67 Jahren. Von 1958 bis 1960 war Kollege Pequeno Mitglied des ITF-Vorstandes. Er nahm außerdem an zahlreichen IAO-Konferenzen als Arbeitnehmerdelegierter teil und diente von 1954 bis 1960 im IAA Verwaltungsrat. Auf der 44. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz 1960 fungierte er als Vizepräsident der Arbeitnehmerseite.

Shinichi Nakagawa, ehemaliger Präsident der Japanese National Railway Workers' Union; am 11. Dezember im Alter von 53 Jahren.

Einleitung

Für eine Organisation wie die ITF sind 3 Jahre keine besonders lange Zeitspanne. Trotzdem zeigt ein Rückblick auf die letzten 3 Jahre, daß die Zahl und Unterschiedlichkeit der Probleme, mit denen sich die ITF in dieser Zeit zu befassen hatte, geradezu überwältigend war. Ich denke dabei nicht allein an Entwicklungen innerhalb der internationalen Transportarbeiterbewegung sondern auch an weltweite Ereignisse, deren Konsequenzen das Denken und die Politik unserer Föderation bedingterweise in beachtlichem Maße beeinflussen. Die ITF ist letzten Endes Teil der gesellschaftlichen Struktur der Menschheit, deren Instanzen und Einrichtungen laufend aufeinander einwirken.

Obwohl die erste Aufgabe der ITF darin besteht, die Interessen ihrer Mitglieder sowohl auf sozialer als auch auf beruflicher Ebene zu schützen und zu fördern – in anderen Worten, diese Interessen im Lauf ihrer regelmäßigen Tätigkeit auf internationaler Ebene zu vertreten – ist es notwendig, unsere Arbeitsmethoden ständig den gegebenen Umständen anzupassen, um die Probleme, denen wir uns auf Grund neuer Entwicklungen in den einzelnen Bereichen gegenübergestellt sehen, wirksam zu bewältigen. Wir können weder gefährliche politische Tendenzen ignorieren – ganz gleich, ob diese lokaler oder allgemeiner Art sind – noch die Auswirkungen des technischen Wandels oder der wirtschaftlichen Verhältnisse auf die Löhne und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer in Transport und Verkehr.

Die in verschiedenen Teilen der Welt unternommenen Bemühungen in Richtung einer größeren wirtschaftlichen und politischen Integration oder z.B. die Folgen der politischen Ereignisse im Nahen Osten für unsere in der Luftfahrt beschäftigten Mitglieder in der Form von Terrormaßnahmen sind für uns zumindest von ebenso großer Bedeutung wie für jemanden, der auf internationaler Ebene politisch tätig ist. Auch die globalen Auswirkungen der weltweiten Energiekrise auf die Industrie und den Arbeitsmarkt oder z.B. die sich aus Meinungsverschiedenheiten über Fischereigrenzen und den Schutz des Fischbestandes ergebenden Schwierigkeiten berühren die Interessen der gesamten Mitgliedschaft der ITF oder zumindest des Großteils dieser. Alle diese Probleme müssen daher sorgfältig erörtert und analysiert werden und es ist notwendig, ihre voraussichtlichen Auswirkungen auf die Interessen unserer Mitglieder richtig zu beurteilen und die erforderlichen Vorkehrungen bzw. Abhilfsmaßnahmen zu treffen.

Da die ITF die Interessen einer weltweiten Mitgliedschaft zu verteidigen hat, ist ihr Tätigkeitsbereich natürlich weitaus vielseitiger als der einer nationalen Gewerkschaft, und die Auswirkungen von Ereignissen, die im eigentlichen Sinne außerhalb der gewerkschaftlichen Sphäre liegen, beeinflussen die Politik der ITF und das Ergebnis dieser Politik in entsprechend größerem Maße.

Eine folgenschwere Flugzeugentführung oder die Übernahme der Macht durch ein diktatorisches Regime sind natürlich Ereignisse, zu denen auch eine einzelne Gewerkschaft Stellung nehmen muß. Aber solche Ereignisse zwingen diese Gewerkschaft nicht unbedingt, direkte Maßnahmen zu ergreifen. Im Falle der ITF dagegen ist es oft notwendig dies zu tun, weil Mitglieder oder Mitgliedsverbände der ITF durch solche und ähnliche Entwicklungen bestimmten Gefahren ausgesetzt sind oder sein könnten. Die Tatsache, daß solche Ereignisse unerwartet eintreten können und daß oft niemand voraussehen kann, in welchem Teil der Welt dies der Fall sein wird, erschwert verständigerweise die Planung und Durchführung der allgemeinen Tätigkeit der ITF.

Die ITF muß somit auf zwei Ebenen planen und arbeiten. Die erste Ebene umfaßt die normale tägliche Tätigkeit der Föderation, so z.B. die Planung und Durchführung der regelmäßigen sektionalen Arbeit, die Interessenvertretung auf Tagungen internationaler Organisationen wie IAO, IMCO and ICAO und die regelmäßige Beantwortung von Anfragen angeschlossener Verbände. Dieser Teil unserer Arbeit wird bedingterweise dadurch erschwert, daß unsere Mitgliedschaft international ist, und sich die spezifischen Interessen unserer Mitgliedsverbände in vielen Fällen nicht decken. Dazu kommt die Tatsache, daß unsere Mitglieder keine gemeinsame Sprache sprechen. Die zweite Ebene ergibt sich daraus, daß auf Grund plötzlicher Entwicklungen und Krisen unerwartete Anforderungen an unser Personal und die uns zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel gestellt werden. Wenn ich hier von "unerwarteten Anforderungen" spreche, so tue ich dies nicht ohne eine gewisse Ironie, da das Unerwartete in der heutigen Welt mehr und mehr zum Alltag gehört.

Ich habe soeben auf unsere finanziellen Mittel Bezug genommen. In diesem Zusammenhang möchte ich betonen, daß die ITF unter den inflationären Tendenzen der letzten Jahre genau so schwer gelitten hat, wie ein jeder ihrer Mitgliedsverbände. In mancher Hinsicht könnte man sogar behaupten, daß die Auswirkungen der Teuerung auf die ITF schwerwiegender waren, da wir uns auf weltweiter Ebene betätigen und somit von den wirtschaftlichen Verhältnissen und der Stabilität der Währungen aller Länder abhängig sind, in denen wir Mitgliedsverbände haben. Dies gilt für zahlreiche Aspekte unserer Tätigkeit: wie z.B. die Durchführung von Sektionskonferenzen; die Veranstaltung von Bildungsseminaren; die Entsendung von Beratern an Mitgliedsverbände, die sich in besonderen Schwierigkeiten befinden; Verhandlungen über Schutzverträge für die auf Schattenflaggenschiffen beschäftigten Seeleute und die Vertretung der Interessen unserer Mitgliedsverbände auf Tagungen internationaler Organisationen. In allen solchen Fällen wirken sich die vorherrschenden Wechselkurse unmittelbar auf die Kosten der betreffenden Projekte aus. Wir müssen daher ständig bestrebt sein, einen realistischen Mittelkurs zu steuern. Aus diesem Grund ist es oft notwendig, sehr schwierige Entscheidungen zu treffen, um sicherzustellen, daß unsere Tätigkeit im Interesse der größtmöglichen Zahl unserer Mitglieder liegt. Wir hoffen, während der letzten drei Jahre in dieser Hinsicht die richtige Wahl getroffen zu haben.

Trotz all der Schwierigkeiten, denen sich die ITF in Zeiten einer internationalen Krise gegenübergestellt sieht, möchte ich mit allem Nachdruck betonen, daß unsere Föderation aktiver und wirksamer arbeitet, als viele ähnliche Organisationen, die größer und reicher sind. Als Beweis hierfür möchte ich nur die Wiederbelebung und außerordentliche Intensivierung unserer Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe erwähnen. Es ist keine Übertreibung, wenn ich sage, daß diese Kampagne den unterbemittelten Besatzungsmitgliedern solcher Schiffe in den letzten drei Jahren mehr Nutzen und Vorteile gebracht hat, als zu irgendeinem Zeitpunkt seit Kriegsende. Ferner möchte ich unsere Tätigkeit im Sektor Zivilluftfahrt erwähnen, nicht allein auf Grund unserer Aktion gegen die Luftpiraterie, sondern weil in dieser Sektion eine große Anzahl äußerst komplizierter Probleme, die mit den Arbeitsbedingungen der einzelnen Kategorien des Luftfahrtspersonals zusammenhängen, behandelt wurden. Darüberhinaus war in diesem Beschäftigungszweig eine große Anzahl von Arbeitskonflikten zu verzeichnen.

Nennenswert sind ferner der enorme Ausbau unserer Bildungsarbeit in den Entwicklungsländern und die Einberufung häufiger Sonderkonferenzen in den einzelnen Regionalbereichen zwecks Behandlung sektionaler Fragen. Trotz dieser Ausdehnung unserer Tätigkeit auf neue Arbeitsgebiete haben wir die Interessen unserer traditionellen Mitgliedschaft keineswegs zurückgestellt, da sich auch hier auf Grund wirtschaftlicher und politischer Entwicklungen bedingterweise eine beachtliche Anzahl von Problemen stellten. Dies läßt sich ganz eindeutig aus dem Kapitel "Tätigkeit der Sektionen" des vorliegenden Berichtes ersehen.

Ich glaube sagen zu dürfen, daß wir auf die während der letzten drei Jahre geleistete Arbeit stolz sein können. Damit ist nicht gesagt, daß wir in Zukunft keine Probleme haben werden, aber unsere Föderation hat auch diesmal – wie immer – mehr geleistet, als man in Anbetracht unserer finanziellen und personellen Möglichkeiten erhoffen konnte.

Dies ist jedoch nicht allein dem Sekretariat und unseren Regionalvertretern zu verdanken, sondern auch der großzügigen Unterstützung und der Treue unserer Mitgliedsverbände, seien sie groß oder klein. Die ITF ist in diesem Sinne ein Musterbeispiel auf dem Gebiete der internationalen Zusammenarbeit und gegenseitigen Unterstützung. Ich bin fest überzeugt, daß wir in Zukunft erneute Beweise hierfür erbringen werden.

C. H. Blyth
Generalsekretär

Leitende Gremien und interne Organisation

KONGRESS

An dem 30. Kongreß der ITF, der anlässlich des 75. Jubiläums der Föderation vom 28. Juli bis 6. August 1971 in Wien stattfand, nahmen über 400 Delegierte und Berater von 171 Mitgliedsverbänden aus folgenden Ländern teil: Argentinien, Australien, Barbados, Belgien, Bermuda, Bolivien, Chile, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Ghana, Großbritannien, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Israel, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Kenia, Luxemburg, Malaysia, Malta, Mexiko, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Panama, Peru, Philippinen, Polen (Exil), El Salvador, Schweden, Schweiz, Singapur, Spanien (Untergrund), Taiwan, Tunesien, Türkei, Uruguay, USA, Venezuela.

Fritz Prechtl (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich) wurde als Nachfolger des zurücktretenden Kollegen **Hans Düby** (SEV, Schweiz) zum Präsidenten der ITF gewählt. **Heinz Kluncker** (ÖTV, Deutschland) wurde als Nachfolger des zurücktretenden Kollegen **Frank Cousins** (TGWU, Großbritannien) zum Vizepräsidenten der ITF gewählt. **Charles Blyth** wurde als **Generalsekretär** der ITF wiedergewählt.

Der Kongreß nahm folgende Entschlüsse an:

- (a) Gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen
- (b) Arbeitszeit
- (c) Multinationale Unternehmen
- (d) Sabotageanschläge und Angriffe auf Schiffe und Besatzungsmitglieder
- (e) Streikrecht der japanischen Arbeitnehmer im öffentlichen Transport
- (f) Ostbengalen
- (g) Gesetzwidrige Einmischung Lybiens in den Luftverkehr
- (h) Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr
- (i) Änderung der ITF-Satzungen
- (j) Sozialbedingungen in der Donauschifffahrt.

Folgende Entschlüsse wurden vom Kongreß zwecks Weiterbehandlung an den ITF-Vorstand verwiesen:

- (a) Rechtliche Anerkennung der ITF
- (b) ITF-Büro für Afrika
- (c) Regionaltätigkeit
- (d) Teilnahme des Regionaldirektors für Lateinamerika und den Karibischen Raum an Sitzungen des ITF-Vorstandes
- (e) Eine Charta für die Schifffahrtssicherheit im Armeikanal.

In der Entschluß über die **rechtliche Anerkennung der ITF** wurde beantragt, daß sich die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in ihren Ländern für die rechtliche Anerkennung der ITF einsetzen sollten, weil sich die Funktionäre der ITF in vielen Ländern großen Einschränkungen gegenübergestellt sehen wenn immer sie unmittelbar in Arbeitskonflikte eingreifen. Auf seiner Sitzung im November 1971 vertrat der Vorstand die Ansicht, daß die rechtliche Anerkennung der ITF Nachteile in der Form bestimmter Verpflichtungen und der Möglichkeit von Sanktionen mit sich bringen könnte, da die ITF, abgesehen von der Stärke ihrer Mitgliedsverbände, keine gewerkschaftliche Schlagkraft besitze. Sie sei jedoch in der Lage, moralischen Druck auf Arbeitgeber und Regierungen auszuüben und Mitgliedsverbände zu beraten oder, falls erforderlich, finanziell zu unterstützen. Am Ende der Diskussion beschloß der Vorstand, daß der ITF aus ihrer rechtlichen Anerkennung in Ländern, in denen sie Mitgliedsverbände hat, keine konkreten Vorteile erwachsen würden.

In der Entschluß über **Teilnahme des Regionaldirektors für Lateinamerika und den Karibischen Raum an Sitzungen des ITF-Vorstandes** wurde empfohlen, daß der Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibischen Raum an allen Sitzungen des ITF-Vorstandes teilnehmen sollte. Auf seiner Sitzung im November 1971 beschloß der Vorstand, daß es weiterhin dem Generalsekretär und dem Vorstand überlassen sein sollte zu entscheiden, ob bestimmte Regionalvertreter zu bestimmten Vorstandssitzungen eingeladen werden.

In der Entschluß über die **Eröffnung eines ITF-Büros für Afrika** wurde darauf verwiesen, daß einer der Hauptgründe der internationalen Zugehörigkeit zur ITF darin besteht, technische Ratschläge zu erlangen, die sich auf internationale Erfahrungen stützen. Auf seiner Sitzung im November 1971 verwies der Vorstand darauf, daß die ITF bis November 1971 ein Regionalbüro in Lagos gehabt hatte. Nach dem Rücktritt des derzeitigen Regionalvertreters sei jedoch beschlossen worden, daß es besser wäre, einen Außenvertreter in Afrika zu stationieren, der nicht an ein festes Büro gebunden ist, sodaß die ITF ihn jederzeit dort einsetzen könne, wo es am zweckmäßigsten erscheine. Der Vorstand beschloß, den in Akkra stationierten Außenvertreter für Afrika, Kollege Udogwu, weiterzubeschäftigen und diese Frage im Auge zu behalten.

In der Entschluß über **Regionaltätigkeit** wurde beantragt, daß die ITF: (a) eine leistungsfähige Fahrschule in Westafrika eröffnen sollte, um Straßentransportfahrer umfassender auszubilden; (b) die Möglichkeit der Unterstützung der kriegsversehrten Gebiete Nigerias erörtern sollte; (c) an afrikanische Gewerkschafter Stipendien für Studien auf Hochschulen und Universitäten vergeben sollte; (d) der Regionaltätigkeit größere Aufmerksamkeit widmen sollte, um auf diese Weise die Moral der Föderation zu heben; und (e) ihre Funktionäre jährlich ein- oder zweimal nach allen Teilen der Welt entsenden sollte, in denen sie Mitgliedsverbände hat. Auf seiner Sitzung im November 1971 erklärte der Vorstand, daß die unter (a) und

(d) gestellten Anträge im Einklang mit der regionalen Politik der ITF stünden, es der ITF jedoch aus finanziellen Gründen nicht möglich sei, eine solche Fahrschule zu eröffnen und zu deren Unterhalt beizutragen. Sie werde jedoch untersuchen, ob die IAO in diesem Zusammenhang behilflich sein könne. Ferner erklärte der Vorstand, daß es aus finanziellen Gründen gleichfalls nicht möglich sei, Stipendien für Studien an Technischen Hochschulen und Universitäten zu vergeben. Zu Antrag (e) beschloß der Vorstand, daß die laufende Fühlungnahme mit angeschlossenen Verbänden erwünscht sei, es jedoch weiterhin dem Generalsekretär überlassen sein sollte, mit der Zustimmung des Geschäftsführenden Ausschusses zu entscheiden, welche Reisen erforderlich sind und wann.

Auf der im Rahmen des Wiener Kongresses abgehaltenen Konferenz der Seeleute-Sektion sowie auf der Vorstandssitzung im November 1971 wurde eine EntschlieÙung über eine **Charter für die Schiffahrtssicherheit im Ärmelkanal** diskutiert. Der Vorstand nahm die von der Seeleute-Sektion an ihn weitergeleitete EntschlieÙung in der nachstehend angeführten Form an und empfahl weiterhin, daß der Generalsekretär die zuständigen Mitgliedsverbände der Ärmelkanalländer ersuchen sollte, bei den Instanzen und Behörden auf Maßnahmen und Einberufung einer Schiffahrtskonferenz hierüber zu dringen. Der Generalsekretär wurde ferner beauftragt, der IMCO eine Abschrift dieser EntschlieÙung zuzustellen, mit der Bitte, alle zur Erfüllung der in ihr gestellten Forderungen notwendigen Schritte zu unternehmen.

EntschlieÙung über Schiffahrtssicherheit im Ärmelkanal

Der Vorstand der ITF, versammelt vom 16. bis 18. November 1971 in London,

BEUNRUHIGT UND BERSORGT über die vielen Schiffsunfälle und Schiffszusammenstöße im Ärmelkanal, bei denen Seeleute ihr Leben verloren haben; beängstigt in Anbetracht der zunehmenden Gefahren aufgrund des Einsatzes immer größerer Tankschiffe, die verheerenden Schäden der Verunreinigung durch Öl und die den lokalen Behörden, dem Tourismus und den Regierungen daraus entstehenden Kosten sowie über die mögliche ständige Schädigung des Fischbestandes und die Gefährdung des Marinelebens und des Lebens der Vögel;

ERSUCHT die IMCO zwecks Annahme der nachstehend angeführten Sicherheitscharta eine Schiffahrtskonferenz der Ärmelkanalländer (Großbritannien, Frankreich, Belgien und die Niederlande) einzuberufen:

- (a) die vier Ärmelkanalländer sollten ihr Rechtssprechungsbereich über die Gewässer des Ärmelkanals bis zur Mittellinie des Kanals ausdehnen, wodurch der gesamte Ärmelkanal ein europäisches Gewässer werden würde;
- (b) es ist eine obligatorische Schiffverkehrsregelung in zwei Fahrtrichtungen festzulegen;
- (c) das von Lotsendiensten betreute Schiffahrtsbereich sollte erweitert werden und grosse Tankschiffe sowie Schiffe mit gefährlichen Ladungen an Bord sollten verpflichtet sein, Lotsen an Bord zu führen;
- (d) die Ärmelkanal-Länder sollten ein Prioritätsverfahren über die Beseitigung von Schiffswracks festlegen;
- (e) die Ärmelkanal-Länder sollten nach Übernahme der Kontrolle über den Schiffverkehr im Ärmelkanal ein Überwachungssystem festlegen, um die Erfüllung der in Frage kommenden Vorschriften zu gewährleisten;
und
- (f) die Ärmelkanal-Länder sollten einen wirksamen Flugzeug- und Schiffsrettungsdienst bilden und koordinieren;

DRINGT FERNER DARAUF, dass diese Charta von der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschiffahrt (IMCO) im Interesse der Sicherheit zur See als ein Sonder-Regionalabkommen anerkannt werden sollte; dass die IMCO sämtliche Schiffahrtsländer von dessen Bestehen verständigen sollte; und dass das Abkommen Einzelheiten inbezug auf folgende Punkte enthalten sollte: Sammel- und Abfahrtspunkte am Ende der beiden Verkehrsströme, Erzwingung der Vorschriften über die Verhütung von Schiffszusammenstößen, Kontrolle der Berge nach Unfällen und Strandungen, Prüfung der Besatzungsstärke und des Erfahrungsniveaus der auf Schattenflagenschiffen beschäftigten Offiziere mit und ohne Patent, und die gemeinsame Einführung weiterer Sicherheitsmassnahmen, damit dieses Abkommen eine Charta für die Verhütung von Unfällen im Ärmelkanal bilden kann.

GENERALRAT

Ende 1973 war die Zusammensetzung des Generalrates wie folgt:

<i>Land oder Ländergruppe</i>	<i>Ordentliche Mitglieder</i>	<i>Ersatzmitglieder</i>
<i>Europa und Naher Osten</i>		
1. Belgien, Luxemburg und Niederlande	frei 1) (Niederlande) W. Cassiers (Belgien) J. Schneider (Luxemburg)	W.Ch. van Zuylen (Niederlande) P.L. Herin (Belgien) M. Vergracht (Belgien)
2. Dänemark, Färöer Inseln, Island und Finnland	P. Oivio (Finnland) K. Ellegaard (Dänemark) A.C. Hansen (Dänemark)	O. Keitele (Finnland) B. Aanaes (Dänemark) O. Jacobsen (Färöer)
3. Deutschland	H. Kluncker frei 2) P. Seibert H. Smuda	H. Jacobi W. Matthies L. Raupp F. Fasshauer
4. Estland, Polen und Spanien	A.H. Vizcaino (Spanien)	N. Metslow (Estland)
5. Frankreich	L. Buonaccorsi	R. Decoudun
6. Großbritannien und Irische Republik	J. Jones S.F. Greene frei 3) A.P. Coldrick	A. Kitson R.W. Buckton J. W. Slater G. Kiely
7. Italien	F. Giorgi	A. Ortolani
8. Norwegen	H. Aasarød	H. Nicolaysen
9. Österreich	F. Prechtl	J. Roposs
10. Schweden	E. Svensson	H. Ericson
11. Schweiz	W. Meier	R. Rebsamen
12. Israel, Jordan, Libanon, Türkei	A. Catakcinler (Türkei) Y. Woschina (Israel 4)	A. Aropoglu (Türkei) frei
<i>Afrika</i>		
13. Ghana, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Nigerien, Rhodesien, Senegal, Sierra Leone, Somaliland, Südafrika, Tunesien, Uganda und Vereinigte Arabische Staaten	A. Ayoub (Tunesien) J.R. Baiden (Ghana)	V.M.I. Jack (Nigerien) W.J. Opiyo (Kenia)

<i>Land oder Ländergruppe</i>	<i>Ordentliche Mitglieder</i>	<i>Ersatzmitglieder</i>
<i>Asien und Australasien</i>		
14. Japan	frei 5) K. Kihata	M. Nakai H. Taira
15. Aden, Australien, Birma, Hong Kong, Indien, Indonesien Korea, Malaysia, Pakistan, Philippinen, Singapur Taiwan und Vietnam	C. H. Fitzgibbon (Australien) R.S. Oca (Philippinen) Hashim bin Idris (Singapur)	Yahaya bin Mohd Ali (Malaysia) B.K.J. Tambunan (Indonesien) Huoo-Muh Liou (Taiwan)
<i>Lateinamerika und die Karibischen Inseln</i>		
16. Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Kolumbien, Costa Rica, Curacao, Dominikanische Republik, Ecuador, Guatemala, Honoras, Mexiko, Nikaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay und Venezuela	L. Gallardo (Mexiko) C. Melgarejo (Argentinien) E. Costilla (Peru)	O. Gale (Honoras) R. Mendoza (Dominikanische Republik) L.E. Jurado (Ecuador)
17. Barbados, Grenada Guyana, Jamaika, St. Lucia und Trinidad	F.L. Walcott (Barbados)	R. Francis (Jamaika)
<i>Nordamerika</i>		
18. Kanada	W.C.Y. McGregor D.N. Secord R. Smeal	M. Rygus R. Gingerich D.J. Kennedy
19. U.S.A. und Bermuda	E. Shepard frei 6) C.L. Dennis W. Winpisinger frei 7) D.S. Beattie T.W. Gleason	C. Tanner S.J. Wall R. McKay M. Guinan J. Wahle J.F. Otero J. Bowers

- 1) G.J.H. Alink, trat 1973 in den Ruhestand
- 2) B. Frank, Dezember 1972 ausgeschieden
- 3) W. Hogarth, im Mai 1973 gestorben
- 4) Y. Yagol, 1972 ausgeschieden
- 5) S. Nakagawa, im Dezember 1973 gestorben
- 6) C. Curran, März 1973 ausgeschieden
- 7) J.M. Elliott, trat 1973 in den Ruhestand

VORSTAND

Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des ITF-Vorstandes wie folgt:

F. Prechtl (Österreich), Präsident
H. Kluncker (Deutschland), Vizepräsident
H. Aasarød (Norwegen)
A. Ayoub (Tunesien)
J.R. Baiden (Ghana)
D.S. Beattie (USA)
L. Buonaccorsi (Frankreich)
W. Cassiers (Belgien)
L. Gallardo (Mexiko)
T.A. Gleason (USA) – kooptiert November 1973
S.F. Greene (Großbritannien)
J. Jones (Großbritannien)
K. Kihata (Japan)
W.C.Y. McGregor (Kanada)
W. Meier (Schweiz)
C. Melgarejo (Argentinien)
R.S. Oca (Philippinen)
J.K. Post (Niederlande) – kooptiert November 1973
D.N. Secord (Kanada)
Ph. Seibert (Deutschland)
E. Svensson (Schweden)
Y. Woschina (Israel) – kooptiert Mai 1973
C.H. Blyth, Generalsekretär

Auf dem 30. Kongreß der ITF (Wien, 28. Juli bis 6. August 1971) wurden folgende neue Vorstandsmitglieder gewählt:

H. Aasarød, A. Ayoub, W. Cassiers, L. Gallardo, J. Jones, W.C.Y. McGregor, W. Meier und C. Melgarejo.

Folgende Vorstandsmitglieder schieden auf dem Kongreß aus dem Vorstand aus: H. Düby – zurücktretender Präsident der ITF, F. Cousins (Großbritannien), H. Alonso (Argentinien), R. Dekeyzer (Belgien), H. Hernandez (Venezuela), O. Karling (Norwegen), A.M'Baye (Senegal), Ch. Smith (Kanada), W.J. Smith (Kanada) und E. Tolosa (Argentinien – Ehrenmitglied)

Y. Woschina wurde im Mai 1973 als Nachfolger des zum Histadrut-Vertreter für Europa ernannten Kollegen Y. Yagol kooptiert. T.A. Gleason wurde im November 1973 als Nachfolger des zurücktretenden Kollegen J.M. Elliott kooptiert. J.K. Post ebenfalls im November 1973 als Nachfolger des zurücktretenden G.J.A. Alink.

Sitzungen des Vorstandes fanden statt: am 26. und 27. Juli 1971 in Wien; am 5. und 6. August 1971 (im Rahmen des Wiener Kongresses); am 16. und 17. November 1971 in London; vom 3. bis 5. Mai 1972 in Valetta (Malta); am 30. und 31. Oktober 1972 in London; vom 6. bis 8. Juni 1973 in Innsbruck und am 30. und 31. Oktober 1973 in Paris. Über die Beschlüsse dieser Sitzungen wurde in den Veröffentlichungen der ITF berichtet.

GESCHÄFTSFÜHRENDER AUSSCHUSS

Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF wie folgt:

F. Prechtl (Präsident)
H. Kluncker (Vizepräsident)
D.S. Beattie (USA)
L. Buonaccorsi (Frankreich)
S.F. Greene (Großbritannien)
J. Jones (Großbritannien)
Ph. Seibert (Deutschland)
C.H. Blyth (Generalsekretär)

Sitzungen des Geschäftsführenden Ausschusses fanden statt: am 6. und 7. April 1971 in London; am 26. Juli 1971 in Wien; am 16. November 1971 in London; am 8. Februar 1972 in London; am 3. Mai 1972 in Valetta; am 16. September 1972 in Nürnberg; am 30. Oktober 1972 in London; am 1. März 1973 in Innsbruck; am 24. August 1973 in London und am 30. Oktober 1973 in Paris.

FORSCHUNGS- UND PRESSEABTEILUNG

Anfang 1972 wurde die Wirtschafts- und Informationsabteilung mit der bis dahin separaten Abteilung für Veröffentlichungen zusammengelegt, nachdem der derzeitige Leiter der Forschungs- und Informationsabteilung, Kollege Selander, die hauptamtliche Betreuung der Fachsektionen der Seeleute und Fischer übernommen hatte. Die durch das Zusammenlegen der beiden Abteilungen gebildete neue Abteilung erhielt den Namen Forschungs- und Presseabteilung. Ihr Sekretär ist Kollege K.A. Golding. Ihm unterstehen zwei Mitarbeiter und eine Bibliothekarin sowie eine hauptamtliche und eine nebenamtlich tätige Redaktionsassistentin, die für die ITF-Zeitung, die ITF-Nachrichten und andere gelegentliche Veröffentlichungen zuständig sind.

Während der Berichtszeit erschien die ITF-Zeitung vierteljährlich in Englisch und Deutsch, mit einer Sonder-Kongreßnummer anlässlich des 75. Jubiläums der ITF, die auch in Schwedisch und Französisch veröffentlicht wurde. Die ITF-Nachrichten erschienen monatlich in Englisch, Deutsch, Französisch und Schwedisch.

Die Abteilung erstellte ferner eine in Englisch und Deutsch gedruckte Broschüre über die ITF. Diese Broschüre soll auch in schwedischer Sprache veröffentlicht werden, was jedoch auf Grund der Arbeitslast unserer Übersetzer bis jetzt nicht möglich war. Unser Regionalbüro in Lima hat eine ähnliche Broschüre in Spanisch veröffentlicht.

Was die Forschungsarbeit anbelangt, so beantwortete die Abteilung während der Berichtszeit eine große Zahl von Anfragen angeschlossener Verbände in aller Welt, aber insbesondere von Gewerkschaften der Sektoren Schifffahrt und Zivilluftfahrt. Die Bearbeitung solcher Anfragen erfordert auch Übersetzungsarbeiten, die vorwiegend vom Personal der Abteilung vorgenommen werden, selbst wenn es sich um Übersetzungen aus Sprachen wie Niederländisch, Italienisch, Russisch oder Polnisch handelt. Die gewünschten Informationen sind sehr verschiedenartig und beziehen sich sowohl auf alle Aspekte der Löhne und Arbeitsbedingungen wie auch der innerstaatlichen Arbeitsgesetzgebung und strukturelle Probleme.

Ferner erstellte die Abteilung einige Unterlagen für Sektionskonferenzen und lieferte Informationen für die Erstellung solcher Unterlagen. Im Zusammenhang mit Konflikten und gewerkschaftlichen Maßnahmen war die Abteilung an der Erstellung von Flugblättern, Aufklärungslektüre usw. beteiligt. Das gleiche gilt für Erklärungen, die im Rahmen unserer Kampagne gegen Flugzeugentführungen und Sabotageanschläge auf Sitzungen internationaler Gremien wie z.B. im Europarat sowie bei der ICAO und IFALPA abgegeben wurden. Die von der Abteilung erstellte Informationsserie wurde fortgesetzt und den angeschlossenen Organisationen zugestellt.

Auf diesem Gebiet wurde eine umfassende Übersicht über die Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen in der Zivilluftfahrt zusammengestellt. Dieses Projekt dient in erster Linie der Vorbereitung der Sektion Zivilluftfahrt auf eine geplante dreigliedrige Zivilluftfahrtskonferenz der IAO. Dieser Konferenz soll im Jahr 1974 eine vorbereitende Expertentagung vorangehen. Abgesehen davon aber wird die Übersicht den angeschlossenen Verbänden des Luftfahrtpersonals einen sehr nützlichen Einblick in die Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehung in diesem Beschäftigungszweig geben. Im Falle der europäischen Länder wurde ein Großteil der Informationen an Ort und Stelle durch Diskussionen mit den zuständigen Gewerkschaften eingeholt und zwar von den Kollegen Golding und Brothers. Ein weiterer Vorteil ergab sich aus der Tatsache, daß es der ITF im Rahmen dieser Umfrage möglich war, mit nicht angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals Fühlung zu nehmen. Einige dieser haben bereits in beobachtender Eigenschaft an ITF-Tagungen teilgenommen, und wir hoffen sie sehr bald in die Familie der ITF aufnehmen zu können.

Die Erstellung der genannten Übersicht über die Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen in der Luftfahrt näherte sich bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes dem Ende. Die Übersicht umfaßt alle europäischen Länder, in denen die ITF Mitgliedsverbände des Luftfahrtpersonals hat, sowie die USA und bestimmte asiatische Länder, die unsere Umfrage schriftlich beantwortet haben, nachdem wir im Rahmen der gegen Ende 1972 in Tokio abgehaltenen Asiatischen Zivilluftfahrtskonferenz der ITF an sie herangetreten waren.

SEKRETARIAT

Auf dem 30. Kongreß der ITF (Wien, Juli/August 1971) wurde C.H. Blyth als **Generalsekretär** wiedergewählt. Auf seiner Sitzung im August 1971 ernannte der Vorstand den bisherigen Bürochef der ITF, B. Laughton, mit Wirkung vom 1. August 1971 zum Verwaltungssekretär. C. Iddon trat am 1. März 1973 aus dem Dienst der ITF aus, um eine Stellung bei der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) anzutreten. Sein Nachfolger als Sekretär der Sektionen Eisenbahn, Straßentransport und Binnenschifffahrt mit Wirkung vom 1. Mai 1973 ist Johann Hauf, dessen im März 1973 vom Geschäftsführenden Ausschuß vorgenommene Ernennung vom ITF-Vorstand auf seiner Sitzung im Juni 1973 bestätigt wurde.

Am Ende des Jahres 1973 waren die Treuhänder der **ITF-Rentenkasse** wie folgt:

Für die Föderation:	F. Cousins und Sir Sidney Greene
Für Funktionäre und Personal:	K.A. Golding und G. Brothers.

Während der Berichtszeit traten folgende Personalmitglieder aus dem Dienst der ITF aus:

Fräulein M. Norlen, Stenotypistin (Dezember 1971); Frau L. Mascard, Stenotypistin (Januar 1972); Fräulein D. Skypala, Stenotypistin (Juli 1972); Frau M. Loughlan (geborene Bertucci), Stenotypistin (Januar 1973); Frau S. Woodward, Büroangestellte (März 1973); G. Goberdhan, Kassenwart (April 1973); Fräulein J. Crowley, Stenotypistin (Mai 1973); Frau I. Grindley (geborene Wiman), Stenotypistin (Mai 1973); Fräulein I. Stoll, Stenotypistin (Juni 1973) und Fräulein C. Guillot, Stenotypistin (Juli 1973). Frau J. Kelly, Redaktionsassistentin, gab am 1. November 1972 ihre hauptamtliche Beschäftigung bei der Föderation auf und arbeitet seitdem nebenamtlich für uns.

Folgende Personalmitglieder traten während der Berichtszeit in den Dienst der ITF: Frau I. Berger, Stenotypistin (August 1971); Fräulein I. Wiman und Fräulein D. Skypala, Stenotypistinnen (Januar 1972); Frau J. Kelly, Redaktionsassistentin (Januar 1972); Fräulein J. Crowley, Stenotypistin (August 1972); Fräulein C. Guillot, Stenotypistin (Januar 1973); Frau G. Morgan, Büroangestellte (April 1973); Frau G. Paul, Stenotypistin (April 1973); Fräulein L. Herm, Stenotypistin (August 1973); Fräulein I. Englund und Fräulein R. Meuter, Stenotypistinnen (Oktober 1973) und Frau S. Doria, Stenotypistin/Büroangestellte (Dezember 1973).

Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Londoner Sekretariats wie folgt:

BLYTH, C.H.	Generalsekretär
LEWIS, H.	Stellvertretender Generalsekretär
GOLDING, K.A.	Sekretär der Presseabteilung
HAUF, J.	Sekretär der Sektionen Eisenbahn, Straßentransport und Binnenschifffahrt
HODA, M.S.	Sekretär der Sektion Zivilluftfahrt
LAUGHTON, B.	Verwaltungssekretär
SELANDER, A.	Sekretär der Sektionen der Seeleute und Fischer
BERGER, Frau I.	Stenotypistin
BROTHERS, G.	Sektionsassistent
BUSSELL, Frau M.	Büroangestellte
COLLARBONE, Frau A.	Privatsekretärin
COOMBS, Frau A.	Übersetzer/Dolmetscher
CURD, W.	Büroangestellter
DORIA, Frau S.	Stenotypistin/Büroangestellte
EADY, Frau G.	Typistin
EARNEY, Fräulein A.	Privatesekretärin
ENGLUND, Fräulein I.	Stenotypistin
FITZGERALD, Frau M.	Angestellte in der Finanzabteilung
(geborene Stephenson)	
GUINANE, Frau M.	Telephonistin/Büroangestellte
HERM, Fräulein L.	Stenotypistin
KELLY, Frau J.	nebenamtliche Angestellte in der Presseabteilung
LEIGH, Frau E.-M.	Persönliche Mitarbeiterin des Generalsekretärs
MEUTER, Fräulein R.	Stenotypistin
MORE, Frau E.	Angestellte in der Finanzabteilung
MORGAN, Frau E.	Büroangestellte
PAUL, Frau G.	Stenotypistin
ROBINSON, S.R.	Übersetzer/Dolmetscher
THOMAS, E.	Büroangestellter
WHITELEY, Fräulein H.	Angestellte in der Presseabteilung
WUNSCH, W.	Chefdolmetscher/Übersetzer

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 vielen Fällen nur möglich war, ein Grußtelegramm zu entsenden, war die ITF auf folgenden Tagungen vertreten:

1971

2. Februar	IBFG/IBS-Sitzung über Bildungsarbeit, London – durch H. Lewis
24.–26. März	55. Gewerkschaftstag des Schottischen Kraftfahrerverbandes, Dumfries – durch C.H. Blyth
2. April	75. Jubiläumskongress des Norwegischen Transportarbeiterverbandes, Oslo – durch K.A. Golding
17.–21. Mai	Jahreskongress der britischen Verkehrsangestellten, Margate – durch C. Iddon
18.–21. Mai	Konferenz der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt, Glasgow – durch C.H. Blyth
24.–28. Mai	10. Kongreß der Brotherhood of Railway Clerks, Miami – durch C.H. Blyth
2.–24. Juni	56. Sitzung der IAO-Arbeitskonferenz, Genf – durch C.H. Blyth und H. Lewis
15.–16. Juni	SEV-Kongreß, Davos – durch C.H. Blyth
17.–18. Juni	9. Nachkriegskongreß des Belgischen Transportarbeiterverbandes (BTB), Antwerpen – durch F. Cousins.
24.–26. Juni	Weltwirtschaftskonferenz des IBFG, Genf – durch C.H. Blyth und H. Lewis
5.–9. Juli	Internationales Seminar der ÖTV über Städtischen Nahverkehr, Mosbach, Deutschland – durch C. Iddon
8.–11. September	9. Gewerkschaftstag der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien – durch C. Iddon
9.–10. September	36. Kongreß des Dänischen Transportarbeiterverbandes, Kopenhagen – durch H. Lewis
16.–19. Oktober	4. Kongreß der Italienischen Eisenbahnergewerkschaft (SIUF), Riccione – durch K.A. Golding
10. November	Sitzung über Schattenflaggenschiffe, Helsinki – durch C.H. Blyth

1972

17. Januar	50. Jubiläumsfeier des Britischen Transportarbeiterverbandes – durch C.H. Blyth
13. März	ÖTV-Seminar über EWG-Verkehrspolitik (Strassentransport), Berlin – durch C. Iddon.
5.–6. April	IBS-Generalkonferenz, London – durch H. Lewis und C.H. Blyth
14.–16. April	Kongreß der Sektion Städtischer Nahverkehr der Belgischen Gewerkschaft des Personals der öffentlichen Dienste, Ostende – durch K.A. Golding
22.–25. April	Kongreß der Sektion Eisenbahn der belgischen Gewerkschaft des Personals der öffentlichen Dienste, Brüssel
8.–11. Mai	10. Generalkongreß der Türkischen Eisenbahnergewerkschaft, Ankara – durch F. Prechtl
10.–12. Mai	Kongreß des dänischen Eisenbahnerverbandes, Kopenhagen
24. Mai	IBFG/IBS-Tagung über Afrika, Brüssel – durch H. Lewis
24.–25. Mai	32. Kongreß des Französischen Eisenbahnerverbandes, Paris – durch C. Iddon
28. Mai–3. Juni	Gewerkschaftstag der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), Berlin – durch F. Prechtl und C.H. Blyth
7.–28. Juni	IAO-Arbeitskonferenz, Genf – durch C.H. Blyth und H. Lewis
9.–11. Juni	Kongreß des Schweizerischen Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter (VHTL), Bern
10.–14. Juni	10. Weltkongreß des IBFG, London – C.H. Blyth, H. Lewis und K.A. Golding
17.–20. Juli	IBFG-Kongreß, Wien – durch F. Prechtl
31. Juli – 2. August	Kongreß des Finnischen Seeleuteverbandes, Helsinki – durch A. Selander
17. August	Internationale Konferenz über technischen Wandel in der Schifffahrt, durchgeführt von United Seamen's Service, Den Haag – durch C.H. Blyth, der auf der Konferenz den Vorsitz führte
19.–26. August	25. Ordentlicher Kongreß und 75. Jubiläum der Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft, Stockholm – durch C.H. Blyth und C. Iddon
17.–22. September	Gewerkschaftstag der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), Nürnberg – durch C.H. Blyth
20.–24. November	Kongreß des Norwegischen Eisenbahnerverbandes, Oslo – durch F. Prechtl
22. November	IBFG/IBS-Konferenz über Regionalpolitik, Brüssel – durch H. Lewis
2.–3. Dezember	Außerordentlicher Gewerkschaftstag anlässlich des 80. Jubiläums der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien – durch C.H. Blyth

1973

26.–27. Januar	ILA-Konferenz über Containerverkehr, Dublin – durch H. Lewis
7. Februar	IBFG-Tagung über Afrika, Brüssel – durch C.H. Blyth und H. Lewis
8.–9. Februar	EGB-Gründungskongreß, Brüssel – durch C.H. Blyth und H. Lewis
1. April	100. Jubiläum der Dänischen Gewerkschaft der Schiffsmaschinisten, Kopenhagen – durch K. Hadrup (Schweden)
2.–3. April	IBS-Generalkonferenz, Genf – durch C.H. Blyth und H. Lewis
4.–5. Mai	Skandinavische Konferenz des Luftfahrtpersonals, Helsinki – durch K. Golding
14.–18. Mai	Gewerkschaftstag der britischen Vereinigung der Gehaltsempfänger im Transport und Verkehr, Great Yarmouth – durch J. Hauf

2.–5. Juni	Kongreß des Finnischen Eisenbahnerverbandes, Esbo – durch F. Prechtl
6.–28. Juni	58. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz, Genf – durch H. Lewis
15.–16. Juni	Vorbereitende Sitzung des IAO–Ausschusses über Apartheid, Genf – durch H. Lewis
26. Juni – 1. Juli	Erster Ordentlicher Kongreß der schwedischen Gewerkschaft der Staatsbediensteten (SF), Stockholm – durch C.H. Blyth
27.–30. Juni	Kongreß der Französischen Eisenbahnerföderation (FO), Paris – durch F. Prechtl
7.–15. Juli	Jahreskonferenz der britischen Eisenbahnergewerkschaft NUR, Exmouth – durch C.H. Blyth
13.–15. August	12. Kongreß der spanischen Exilgewerkschaften (UGT), Toulouse – durch J. Jones und G. Brothers
24. August	Eröffnung des Sportzentrums für Seeleute in Hamburg – durch B. Laughton
17.–22. September	Kongreß der Kanadischen Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportarbeiter (CBRTGW), Toronto – durch H. Lewis
17.–28. September	Kongreß der Australischen Hafentarbeiter-Föderation, Sydney – durch C.H. Blyth
24.–27. September	32. Kongreß der Norwegischen Transportarbeitergewerkschaft, Oslo – durch H. Ericson
8.–12. Oktober	20. IÖD-Kongreß, New York – durch H. Kluncker
24.–26. Oktober	6. Kongreß der Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft (NVV), Utrecht – durch C.H. Blyth
30. Oktober – 2. November	Kongreß des Internationalen Bundes der Privatangestellten (IBP), London – durch C.H. Blyth

II

Mitgliedschaft

Ende 1973 hatte die ITF 368 Mitgliedsverbände mit einer Gesamtmitgliedschaft von 4.214.652 in 81 Ländern.

Neubeitritte 1970

<i>Land</i>	<i>Organisation</i>
Kolumbien	Asociacion Colombiana de Auxiliares de Vuelo (ACAV) (Mitgliedschaft rückwirkend ab Juli 1970)

Neubeitritte 1971

Australien	Waterside Workers' Federation of Australia
Bolivien	Asociacion De Tecnicos Aeronauticos Cochabamba (ATAC) (Bolivia) Sindicato de Aeronavegacion LAB Santa Cruz Oriente Administracion de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegacion Aerea (AASANA) Organisacion Sindical Braniff Federacion Sindical de Trabajadores Ferroviarios de la Red Oriental Sindicato de Tripulantes del Lloyd Aereo Boliviana "Capitan Alfonso Arce Pacheco" Federacion de Ferroviarios Ramas Anexas y Aeronavegacion de La Paz Federacion Sindical de Transportes Aereos de Bolivia Sindicato "AASANA" santa Cruz-Oriente Sindicato "AASANA" - La Paz Sindicato de Colectiveros Litoral Sindicato de Choferes Asalariados "1 de Mayo", Santa Cruz
Chile	Sindicatos Profesionales de Bahia de Chile (FEBACH)
Costa Rica	Sindicato del Ferrocarril Nacional al Atlantico (vormals Sindicato de Trabajadores de la Northern Railway Company), Sindicato Empleados de LACSA
Curacao	Bond van Haven en Loodsboot Personeel
Ecuador	Sindicato General de Trabajadores de Ecuatoriana de Aviacion Federacion de Choferes Profesionales del Ecuador Asociacion Nacional de Trabajadores de Ecuatoriana de Aviacion
Honduras	Sindicato de Trabajadores de la Empresa Nacional Portuaria (SITRAENP)
Kenia	Railway African Union
Mexiko	La Union de Maquinistas Ayudantes y Mecanicos de Combustion Interna del Golfo de Mexico y Terrestres del Estado de Veracruz
Neuseeland	New Zealand Merchant Service Guild
Nikaragua	Sindicato de Trabajadores Unidos de San Juan del Sur
Nigerien	Deck Staff Union (Inland Waterways Department)
Panama	Sindicato Industrial de Empleados de Lineas y Similares (SIELAS)

*Land**Organisation*

Peru	Federacion de Trabajadores Maritimos y Portuarios Fluviales y Lacustres des Peru Sindicato Unico de Trabajadores LAN-Chile
El Salvador	Sindicato de la Industria Pesquera (SIP)
Singapur	Singapore Industrial Labour Organisation Singapore Maritime Officers' Union
Tunesien	Fédération Générale des Transports de Tunisie
Bolivien	Sindicato de Choferes Asalriados "1 de Mayo", Tariza
Costa Rica	Sindicato de Trabajadores de Japdeva
Ghana	Ghana Railway Enginemen's Union Ghana Merchant Navy Officers' Association
Kanada	Canadian Area International Longshoremen's and Warehousemen's Union
Korea	Korean Air Line Workers' Union
Nigerien	Elder Dempster Agencies African Workers' Union
Paraguay	Asociacion de Empleados de Aviacion del Paraguay
Peru	Sindicato de Empleados de Cia. Ecuatoriana de Aviacion
Singapur	Singapore Organisation of Seamen

Neubeitritte 1973

Bolivien	Federacion Nacional de Trabajadores de AASANA
Chile	Sindicato Profesional de Oficiales de Marina Mercante de la Cia. Sud Americana de Vapores
Costa Rica	Union de Trabajadores Bananeros del Atlantico (UTBA)
Ghana	Ghana National Union of Seamen
Gilbert and Ellice Inseln	Gilbert and Ellice Islands Overseas Seamen's Union
Italien	Associazione Nazionale Tecnici di Volo Aviazione Civile (ANTAC)
Kolumbien	Sindicato de Choferes de Colombia Asociacion de Choferes de Colombia
Malaysia	Penang Port Workers' Union
Mexiko	Union de Estibadores y Jornaleros del Puerto Veracruz
Nigerien	Nigerian Association of Airline Technologists Owerri Station Wagon/Pick-up Taxi Drivers' and Allied Workers' Union
Panama	Federacion Industrial de Trabajadores del Transporte (FITT)
Sierra Leone	Sierra Leone Dock Workers' Union
South Africa	Transport and Allied Workers' Union of South Africa

Neubeitritte 1972

LISTE DER ANGESCHLOSSENEN ORGANISATIONEN

ITF Nr.	Organisation	Mitgliederzahl 31.Dezember 1972	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Ägypten										
278	United Arab Navigation Company Trade Union Committee	5,575*							x	
Argentinien										
10	Sociedad de Personal Ferroviarios de Locomotoras "La Fraternidad" ...	15,000	x							
11	Sindicato Unico Portuarios Argentinos "SUPA"	14,550*					x			
13	Sindicato Encargados Apuntadores Marítimos	690					x			
14	Asociación de Capataces Estibadores Portuarios	250					x			
15	Sindicato de Obreros Marítimos Unidos	10,000		x				x	x	
16	Circulo de Electricistas Navales	579		x				x	x	
18	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante ...	1,029						x		
22	Asociación del Personal Aeronáutico	4,500*								x
23	Asociación Argentina de Aeronavegantes	650								x
24	Centro de Comisarios Navales de Argentina	353						x		
25	Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales—Profesional y Mutual ...	1,500						x		
26	Unión Personal Aeronavegación de Entes Privados UPADEP	880								x
27	Centro de Jefes y Oficiales Navales de Radiocomunicaciones de Argentina	400						x		
Australien										
385	Federated Clerks' Union of Australia	2,800	x			x				x
386	Professional Radio Employees' Institute of Australasia	210						x		
387	Australasian Airline Flight Engineers' Association	311								x
388	Flight Stewards' Association	940								x
389	Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia ...	1,000						x		
390	Motor Transport and Chauffeurs' Association	2,000		x						
391	Merchant Service Guild of Australia	1,110						x		
392	Australian Licensed Aircraft Engineers' Association	1,400								x
392/1	Waterside Workers' Federation of Australia	13,585						x		
Bangla Desch										
362	National Seamen's Union	915*							x	
Barbados										
36	The Barbados Workers' Union	2,680		x	x	x	x	x	x	x
Belgien										
505	Belgische Transportarbeidersbond	16,503		x	x	x	x	x		x
506	Secteur Tramways, Vicinaux et Autobus de la Centrale Générale des Services Publics	10,000				x				
507	Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics	20,000	x							
508	Secteur Aviation de la Centrale Générale des Services Publics	500								x
509	Centrale des Métallurgistes de Belgique	1,300								x
Bermuda										
37	Bermuda Industrial Union	869		x	x	x				x x
Birma										
306	Basic Peoples' Workers' Council of Seamen Employment Control Board ...	878*							x	
Bolivien										
43	Confederación Sindical de Trabajadores Ferroviarios, Aeronavegación, Luz- Fuerza y Telefonas de Bolivia	1,000	x							x
44	Federación Nacional de Maquinistas Foguistas y Encendadores de Bolivia ...	200	x							
45	Sindicato de Trabajadores del Transporte Aéreo L.A.B.	82								x
46	Asociación de Técnicos Aeronáuticos Cochabamba (ATAC)	91								x
46/0	Sindicato de Aeronavegación LAB Santa Cruz-Oriente	50								x
46/1	Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea/AASANA	81								x
46/2	Organización Sindical Braniff Bolivia	50								x
46/3	Federación Sindical de Trabajadores Ferroviarios de la Red Oriental ...	300	x							
46/4	Sindicato de Tripulantes del Lloyd Aéreo Boliviana	67								x
46/5	Federación de Ferroviarios Ramas Anexas y Aeronavegación de La Paz ...	200	x							x
46/6	Federación Sindical de Transportes Aéreos de Bolivia	200								x
46/7	Sindicato "AASANA" Santa Cruz-Oriente Aeropuerto "El Trompillo" ...	60								x
46/8	Sindicato "AASANA" — La Paz Aeropuerto "El Alto"	100								x
46/9	Sindicato de Colectivos Litoral	300		x						
46/10	Sindicato de Chóferes Asalariados "1 de Mayo" (Santa Cruz)	550		x						
46/11	Sindicato de Chóferes Asalariados "1 de Mayo" (Tarija)	265		x						
46/12	Federación Nacional de Trabajadores de AASANA	500								x

*) Beiträge zum ermäßigten Satz.

**) 1=Eisenbahn, 2=Strassentransport, 3=Binnenschifffahrt, 4=Häfen, 5=Schifffahrt, 6=Fischerei, 7=Zivilluftfahrt, 8=verwandte Industrien und Dienste.

Amm.: Ziffern in Kursiv=Mitgliedschaft per 31. Dezember 1973

ITF Nr.	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1972	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Brasilien										
47	Confederacao Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres ...	50,000*	x	x	x					
Chile										
52	Sindicato Profesional de Empleados y Obreros de LAN-Chile ...	2,143								x
53	Asociación de Empleados Ferroviarios Red Norte ...	320	x							
54	Sindicato Profesional de Oficiales de Marina Mercante de la Cia. Sud Americana de Vapores ...	129							x	
55	Federación Nacional de Empleados Ferroviarios de Departamentos (FEDA)	1,300	x							
57	Confederación Marítima de Chile (COMACH) ...	10,500*							x	
57/0	Federación de Sindicatos Profesionales de Bahía de Chile (FEBACH) ...	700					x			
Costa Rica										
75	Unión Nacional de Marineros de Costa Rica ...	75							x	
76	Unión Ferroviaria Nacional Ferrocarril Eléctrico al Pacífico ...	825	x							
77	Unión de Taximetristas Costarricenses ...	70			x					
77/0	Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril Nacional al Atlántico ...	1,200	x							
77/1	Sindicato Empleados de L.A.C.S.A. ...	300								x
77/2	Sindicato de Trabajadores de Japdeva ...	400						x		
77/3	Unión de Trabajadores Bananeros del Atlantico/UTBA ...	300						x		
Curaçao										
74	Algemene Haven Unie ...	350							x	
78	Federatie van Curacaosche Vervoer en Transport ...	160		x						
79	Bond van Haven en Loodsboot Personcel ...	138							x	
Dänemark										
520	Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund ...	38,100		x		x			x	x x
521	Dansk Jernbaneforbund ...	8,920	x							
522	Dansk Lokomotivmands Forening ...	1,655	x							
523	Sømaendenes Forbund i Danmark ...	5,089							x	
524	Søfrybødernes Forbund i Danmark ...	1,380							x	
525	Dansk Sø-Restaurations Forening ...	1,260							x	
526	Privatbanefunktionærernes Forbund ...	280	x							
527	Dansk Lokomotivmands Forbund ...	108	x							
528	Skandinavisk Flygnavigatør Forening ...	20								x
529	Radiotelegrafistforeningen ...	1,044							x	
530	Maskinmestrenes Forening ...	1,900							x	
531	Danmarks Skibsførerforening ...	620							x	
532	Dansk Funktionærforbund ...	612								x
533	Dansk Styrmandsforening ...	1,950							x	
Deutschland										
577	Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr ...	143,500	x	x	x	x	x	x	x	x
578	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands ...	400,100	x	x						
Dominikanische Republik										
80	Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO) ...	5,000*		x						
Ecuador										
82	Sindicato Ferroviario Ecuatoriano ...	2,383*	x	x	x	x	x			
84	Comité de Empresa "Braniff International Airways" ...	65								x
86	Unión de Marineros Mercantes del Ecuador ...	1,315			x	x	x			
87	Asociación de Trabajadores en Embarques de Frutas de la Provincia del Guayas ...	300					x			
88	Sindicato General de Trabajadores de Ecuatoriana de Aviación ...	158								x
89	Federación de Chóferes Profesionales del Ecuador ...	3,000*		x						
89/0	Asociación Nacional de Trabajadores de Ecuatoriana de Aviación ...	150								x
Estland (Exil)										
540	Eesti Meremeeste Union ...	900							x	
Färöer										
541	Føroya Fiskemannafelag ...	3,027								x
Fidschi-Inseln										
901	Transport Workers' Union ...	385		x						

ITF Nr.	Organisation	Mitgliederzahl 31.Dezember 1972	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Finnland										
542	Rautatieläisten Liitto (Railwaymen)	19,511	x							
543	Suomen Veturimiesten Liitto r.y. (Locomotivemen)	5,112	x							
544	Suomen Konepäällystöliitto (Engineer Officers)	1,250						x		
545	Suomen Merimies-Unioni s.y. (Seamen)	12,525			x			x	x	
546	Suomen Laivanpäällystöliitto r.y. (Ships' Officers)	2,565			x			x	x	
547	Suomen Auto- ja Kuljetusalan Tuontekijäliitto (Transport Workers)	30,150	x			x				x
548	Luotsi- ja Majakkamiesliitto (Pilots and Lighthouse Keepers)	538						x		
549	Suomen Satamatyönjohtajien liitto (Dockers)	560					x			
550	Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y. (Radio Officers)	200						x		
552	Ilmaliialan Unioni (Civil Aviation Workers)	1,772								x
Frankreich										
560	Fédération Nationale des Ports et Docks et Assimilés, F.O.	5,000*			x	x				
562	Fédération des Officiers de la Marine Marchande F.O.	590*						x		
563	Fédération Nationale F.O. des Transports	2,250		x						
564	Fédération Syndicaliste F.O. des Cheminots	22,500	x							x
565	Fédération Maîtrise et Cadres	12,400	x							
566	Syndicat National du Personnel Navigant Commercial	2,200								x
567	Syndicat National des Officiers Radios de l'Aviation Civile	65								x
568	Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile	750								x
569	Syndicat National des Pilots de Ligne	1,630								x
570	Fédération des Travaux Publics et des Transports F.O.	6,000								x
Ghana										
241	General Transport, Petroleum and Chemical Workers' Union of TUC	2,000*		x						x
242	Railway and Port Workers' Union of TUC	5,000*	x			x				
243	Maritime and Dock Workers' Union of TUC	4,000				x				
244/0	Ghana Merchant Navy Officers' Association	200						x		
244/1	Ghana Railway Enginemens' Union	600	x							
244/2	Ghana National Union of Seamen	1,000						x		
Gilbert and Ellice Inseln										
910	Overseas Seamen's Union	753*						x		
Grenada										
90	Grenada Seamen and Waterfront Workers' Union	350					x	x		
Grossbritannien										
581	National Union of Railwaymen	173,933	x	x	x	x				
582	National Union of Seamen	42,808				x		x	x	
583	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen	28,194	x							
584	Transport Salaried Staffs' Association	71,690	x	x	x	x				x
585	Union of Shop, Distributive and Allied Workers	40,000		x						
586	Transport and General Workers' Union	360,000		x	x	x		x	x	x
587	The Merchant Navy and Airline Officers' Association	23,000				x		x		x
588	Radio and Electronic Officers' Union	2,868						x	x	
591	United Road Transport Union	10,000		x						
592	Association of Scientific, Technical and Managerial Staffs	2,000								x
Guatemala										
91	Sindicato de Acción y Mejoramiento Ferrocarrilero	2,643	x							
98	Sindicato de Trabajadores de las Empresas Compesgua y Pesca S.A.	75							x	
99	Sindicato de Trabajadores de la Empresa Portuaria Nacional Champerico (STEPNCH)	500	x			x				
100	Sindicato Unión de Trabajadores en Servicios Aéreos (UTSA)	275								x
Guyana										
92	Transport Workers' Union	1,850*		x						
93	Guyana Labour Union	1,626		x	x	x				
94	General Workers' Union	227		x						x
95	Clerical and Commercial Workers' Union	204		x			x		x	
Honduras										
105	Sindicato Industrial de Trabajadores de Transportes Aéreos de Honduras	200								x
106	Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril Nacional de Honduras	367	x							
107	Sindicato de Trabajadores de la Tela Railroad Company (SITRATERCO)	700	x			x				
108	Sindicato Marítimo Nacional de Honduras	385						x		
108/1	Sindicato de Trabajadores de la Empresa Nacional Portuaria (SITRAENP)	260					x			
Hongkong										
308	Kowloon-Canton Railway Workers' Union	130*	x							

ITF Nr.	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1972	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Indien										
311	All India Railwaymen's Federation	50,000*	x							
312	The Maritime Union of India	3,699						x		
314	Calcutta Port Shramik Union	24,918*	x		x	x				
315	The Indian Flight Navigators' Guild	58								x
316	Indian Flight Engineers' Association	95								x
317	Transport and Dock Workers' Union	12,600*	x	x		x				
319	National Union of Seamen of India	11,085*							x	
320	National Union of Seafarers of India	22,184*							x	
322	Bombay Port Pilotage Services Association	48*							x	
324	All India Aircraft Engineers' Association	654								x
Indonesien										
371	Persatuan Buruh Kereta Api (Railwaymen)	1,500*	x							
372	Serikat Buruh Penerbangan (Civil Aviation Workers)	500								x
373	Serikat Buruh Perhubungan dan Transport (Transport Workers)	2,500		x		x				
Irland										
518	Irish Transport and General Workers' Union	20,001	x	x		x	x			x
619	National Association of Transport Employees	5,000	x							
Island										
617	Sjómannasamband Islands	3,166						x	x	
Israel										
523	Israel Seamen's Union	4,000						x		
624	National Union of Government Employees (Railwaymen)	2,000	x							
625	Transport Workers' Division of Histadrut	23,500		x		x				
Italien										
528	Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri	17,116*	x							
529	Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani	34,000*	x							
530	Federazione Italiana Lavoratori del Mare	11,647						x		
531	Unione Italiana Marittimi	6,135*							x	
532	Unione Italiana Pescatori	2,658*								x
534	Federazione Italiana Lavoratori dei Porti	5,000*					x			
535	Unione Italiana Lavoratori Trasporti Ausiliari Traffico e Portuali	3,500*					x			
638	Sindacato Nazionale Assistenti di Voilo e Complementari di Bordo (CISL)	824								x
639	Federazione Italiana Lavoratori Aviazione Civile (CISL)	3,010								x
639/0	Associazione Nazionale Tecnici di Voilo Aviazione Civile (ANTAC)	192								x
Jamaika										
104	Jamaica Maritime Union	375			x		x	x		
Japan										
331	All Japan Seamen's Union	104,000						x	x	
332	All Japan Federation of Municipal Transport Workers' Unions	16,000	x	x						
333	Japan Travel Bureau Workers' Union	3,600								x
334	National Railway Workers' Union	105,500	x	x						
335	Nippon National Railway Motive Power Union	18,000	x							x
336	All Japan Express Workers' Union	18,000		x		x				x
337	Japan Air Lines Workers' Union (Zennikkoro)	7,500								x
338	Japan Air Lines Cabin Attendants' Union (Kyakujo)	2,092								x
Kanada										
401	Canadian Airline Dispatchers' Association	120								x
402	Canadian Air Line Flight Attendants' Association	3,917								x
404	Canadian Merchant Service Guild	3,670							x	
405	Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers	27,143	x	x	x	x	x	x	x	
406	Seafarers' International Union (SIU) of Canada	4,925				x		x		
407	Canadian Area International Longshoremen's and Warehousemen's Union	3,375					x			
Kenia										
206	Railway African Union	10,000	x							
Kolumbien										
58	Asociación Nacional de Empleados de la Flota Mercante Grancolombiana	327							x	
60	Unión de Marineros Mercantes de Colombia	1,000							x	
61	Sindicato Nacional de Trabajadores Avianca	2,800*								x
62	Asociación Colombiana de Mecánicos de Aviación	545								x
67	Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo/ACAV	285								x
68	Sindicato Nacional de Chóferes de Colombia	800					x			
69	Asociación de Chóferes de Colombia (ASOCHOCOL)	600					x			

Nr. ITF	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1972	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Korea										
341	National Dockers' Union	19,084*					x			
342	Korean Railway Workers' Union	31,901*	x							
343	Korean Seamen's Union	26,700*						x		
344	Korean Transportation Workers' Union	14,000*	x	x						x
345	Korean Air Line Workers' Union	1,679								x
Libanon										
286	Syndicat des Employés et Ouvriers de la Compagnie du Port de Beyrouth	850						x		
287	Syndicat des Employés des Dédouaneurs de Beyrouth	800						x		
288	Syndicat des Employés des Compagnies de Voyages, du Tourisme et Maritimes du Liban	800								x
289	Syndicate of Middle East Airlines (MEA)-Air Liban Airline Employees and Labourers	1,846								x
Luxemburg										
647	Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport Luxembourgeois	5,899	x	x						x
Madagaskar										
209	Fédération des Cheminots	600	x							
210	Syndicat des Travailleurs Malgaches de l'Aéronautique (STMA) (Air Madagascar)	150								x
Malawi										
211	Railway Workers' Union	2,908*	x							
212	Railways Asian Union	51	x							
213	Transport and General Workers' Union	150		x						
Malaysien										
347	Malaysia-Singapore Airlines Employees' Union	101								x
348	Georgetown City Council Transport Employees' Union	365			x					
349	Port Kelang Authority Staff Union	600				x	x			
350	Transport Workers' Union	4,000*		x						x
351	Railwaymen's Union of Malaya	12,000	x							
353	Harbour Trade Union	2,500						x		
353/0	Penang Port Workers' Union	1,139						x		
355	Airline Employees' Union	320								x
Malta										
548	General Workers' Union Port and Industries Section	1,500		x	x	x	x			x
Mexiko										
110	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores	640								x
111	Unión Nacional de Marineros, Fogneros, Mayordomos, Cocineros, Camareros y Similares del Golfo de México	250						x		
113	Sindicato Nacional de Alijadores Empleados en Agencias Aduanales Marinas, Cargaduría y Similares	3,000*						x		
114	Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana	32,500	x							
118	Sindicato de Empleados de Radio Aeronáutica Mexicana (SERAM)	500								x
119	Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (SNTAS)	3,980								x
120	Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México	853								x
121	Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México	1,750								x
121/0	Asociación Sindical Oficiales de Maquinas de la Marina Mercante Nacional	370						x		
121/1	Orden de Capitanes y Pilotes Navales de la República Mexicana	216						x		
121/2	La Unión de Maquinistas Ayudantes y Mecánicos de Combustion Interna del Golfo de México y Terrestres des Estado de Veracruz	120							x	
121/3	Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto Veracruz	302						x		
Neuseeland										
395	Federated Seamen's Union of New Zealand	1,500							x	
397	New Zealand Waterside Workers' Federation Industrial Association of Workers	6,000							x	
398	The New Zealand Merchant Service Guild	519			x				x	
Nicaragua										
116	Sindicato de Trabajadores y Empleados de Líneas Aéreas y Similares (STELAS)	50								x
117	Sindicato de Trabajadores de Agencias Marítimas Oficios Varios	200						x		
117/0	Sindicato de Estibadores Empleados y Oficinistas del Muelle de Corinto	636						x		
117/1	Sindicato de Trabajadores Unidos de San Juan del Sur	240						x		

ITF Nr.	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1972	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Niederlande										
650	Vervoersbond NVV	47,283	x	x	x	x		x	x	
651	Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart	7,600						x		
652	Algemene Bond "Mercurius"	1,725		x						
653	Vereniging van KLM Boordwerktuigkundigen	283								x
654	Vereniging van KLM Cabinepersoneel	1,430								x
Nigeria										
222	Railway Technical Staff Association of Nigeria	1,713*	x							
223	Nigerian Transport Staff Union	1,250*	x							
225	Nigerian Railway Permanent Way Workers' Union	6,500*	x							
226	Railway and Ports Transport and Clerical Staff Union of Nigeria	3,004*	x			x				
227	Nigerian Port Authority Workers' Union	5,654*				x				
229	Amalgamated Union of Lagos Municipal Bus Workers	1,800		x						
234	Nigerian Maritime Workers' Union	1,000						x		
235	Delta Pilots' Union	30						x		
237	Amalgamated Dockworkers', Transport & General Workers' Union	2,000			x	x				
238	Nigerian Union of Seamen	800						x		
239	Benin Taxi Drivers' and Owners' Union	500		x						
240	Association of Locomotive Drivers, Firemen, Yard Staff and Allied Workers	1,800	x							
240/0	Deck Staff Union/Inland Waterways Department	600			x					
240/1	Elder Dempster Agencies African Workers' Union	520		x	x	x	x		x	x
240/2	Association of Airline Technologists of Nigeria	350								x
240/3	Owerri Station Wagon/Pick-up Taxi Drivers' and Allied Workers' Union	500		x						
Norwegen										
657	Norsk Jernbaneforbund	15,510	x							
658	Norsk Lokomotivmandsforbund	1,834	x							
659	Norsk Sjømannsforbund	27,952					x	x		
660	Det Norske Maskinistforbund	3,600					x	x		
661	Norsk Styrmandsforening	4,310					x	x		
662	Norsk Transportarbeiderforbund	16,268		x		x				x
663	Norsk Jern- og Metalarbeiderforbund	1,100							x	
Österreich										
501	Gewerkschaft der Eisenbahner	101,270	x	x						
502	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	27,052		x	x	x				x
Pakistan										
361	Flight Engineers' and Navigators' Association	70								x
363	Society of Aircraft Engineers of Pakistan	200								x
364	Organization of Karachi Port Trust Workers	3,510*				x				
Panama										
122	Sindicato de Chóferes de Taxi de Panamá	71		x						
123	Sindicato de Conductores de Taxis Pequeños	500		x						
125	Sindicato Industrial de Empleados de Líneas Aéreas y Similares (SIELAS)	750								x
126	Federación Industrial de Trabajadores de Transportes Terrestres, Aéreos, Marítimos, Portuarios y Similares (FITTAMPS)	2,055		x	x	x	x	x	x	x
Paraguay										
127	Liga de Obreros Marítimos del Paraguay	3,000*						x		
127/0	Asociación de Profesionales Taximetristas del Paraguay	400		x						
127/1	Asociación de Empleados de Aviación del Paraguay	100								x
Peru										
128	Sindicato de Trabajadores de la Cia. de Aviación "Faucett"	300								x
129	Sindicato Unico de Empleados y Obreros de la Cia. de Aviación "Braniff Airways"	200								x
130	Unión de Oficiales de la Marina Mercante del Perú	300						x		
132	Federación de Chóferes y Anexos del Perú	30,000*		x						
133	Sindicato Unico de Trabajadores Marítimos y Portuarios Puerto Chimbote	310					x	x		
140	Federación Nacional de Trabajadores Ferroviarios del Perú	7,000*		x						
142	Federación de Trabajadores Marítimos y Portuarios de la Zone Norte del Perú	1,525			x	x	x			
142/0	Sindicato de Estibadores del Cabotaje Mayor del Callao	1,000						x		
142/1	Asociación de Oficiales de la Marina Mercante Nacional—CPV	250							x	
142/3	Sociedad Empleados Tarjadores Marítimos del Callao	100						x		
142/4	Federación de Trabajadores Marítimos y Portuarios Fluviales y Lacustres del Perú	3,000						x	x	
142/5	Sindicato Unico de Trabajadores "LAN-Chile"	60								x
142/6	Sindicato de Empleados de Cia. Ecuatoriana de Aviación	50								x

ITF Nr.	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1972	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Philippinen										
375	Philippine Transport & General Workers' Organization	5,001	x	x	x	x	x	x	x	x
Polen (Exilverband)										
669	Association of Polish Merchant Navy Officers in London, Seamen incorporated	81	x	x			x			x
Rhodesien										
245	Air Transport Workers' Association	320								x
246	Rhodesian Railway Workers' Union	4,500	x							
247	Railway Associated Workers' Union	11,050*	x							
248	Rhodesian Transport Workers' Union	707*		x						
El Salvador										
143	Sindicato de la Industria Portuaria de El Salvador (SIPES)	795			x	x				
144	Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador	600	x							
145	Sindicato de la Industria Pesquera (SIP)	400							x	
St. Lucia										
151	St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union	529*				x	x			
Schweden										
673	Statsanställdas Förbund	37,325	x							
674	Svenska Sjöfolksförbundet	17,075			x			x		
676	Svenska Maskinbefälsförbundet	3,450						x		
677	Sveriges Fartygsbefälsförening	4,239						x		
678	Svenska Transportarbetareförbundet	40,939		x		x			x	x
679	Handelstjänstemannaförbundet	10,750		x			x		x	x
Schweiz										
685	Schweizerischer Eisenbahnerverband	40,340	x							
686	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	6,115		x	x	x	x			
687	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste	1,300								x
Senegal										
249	Fédération Sénégalaise des Travailleurs du Transport (FSTT)	6,000*		x		x				x
Sierra Leone										
251	Sierra Leone National Seamen's Union	1,001*							x	
252	Railway Workers' Union	950	x							
353	Sierra Leone Dock Workers' Union	2,010					x			
Singapur										
352	Singapore Air Transport Workers' Union	1,900								x
354	Singapore Traction Co. Employees' Union	3,129		x						
354/0	Singapore Industrial Labour Organization	10,000		x	x					
354/1	Singapore Maritime Officers' Union	327							x	
354/2	Singapore Organization of Seamen	2,000							x	
357	Singapore Port Workers' Union	5,000					x			
Spanien (Untergrund)										
670/1/2	UGT Ferroviarios y Transportes	2,643*	x	x						x
Sri Lanka										
328	Independent Harbour Workers' Union	2,889						x		
Süd-Afrika										
261	South African Council of Transport Workers	2,500		x						
262	Trawler and Line Fishermen's Union	500								x
263	Transport and Allied Workers' Union	450		x						
Taiwan										
377	National Chinese Seamen's Union	21,000*							x	
380	Chinese Federation of Railway Workers' Unions	5,500	x							

ITF Nr.	Organisation	Mitgliederzahl 31. Dezember 1972	vertreten in Sektionen:							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Trinidad										
153	Seamen and Waterfront Workers' Trade Union	5,484					x	x		
154	Communication and Transport Trade Union	913								x
Tunesien										
264	Fédération Générale des Cheminots de Tunisie	3,623*	x							
265	Fédération Tunisienne des Ports et Docks	1,200*					x			
266	Fédération Générale des Transports de Tunisie	6,039		x				x		x
Türkei										
689	Turkish Railway Workers' Trade Union Federation (DYF-IS)	31,211	x							
690	Turkish Civil Aviation Trade Union (HAVA-IS)	1,447								x
692	National Port and Land Stevedores' Union of Turkey	7,000						x		
693	Turkish Motor-Vehicle Transport Workers' Trade Union	10,000		x						
Uruguay										
162	Sindicato Autónomo de Obreros del Omnibus	400*		x						
163	Organización de Empleados y Obreros de Omnibus Interdepartamentales	600*		x						
164	Unión Centros de Marineros	700							x	
165	Sindicato Autónomo Estibadores del Uruguay	596						x		
166	Asociación de Apuntadores del Puerto de Montevideo	147						x		
168	Sociedad de Obreros Toneleros del Puerto de Montevideo	40						x		
170	Sociedad de Capataces de Estiba Sección Carga Blanca	50						x		
171	Unión de Capitanes y Oficiales del Transporte Marítimo	175							x	
172	Sindicato de Obreros y Empleados de CODESA	65		x						
173	Unión de Motoristas, Obreros, Técnicos y Administrativos de la Administración Nacional de Puertos	250							x	
175	Asociación de Guardianes de Agencias Marítimas del Puerto de Montevideo	100							x	
Venezuela										
181	Federación de Trabajadores Portuarios de Venezuela	7,000							x	
182	Federación de Trabajadores de Transporte de Venezuela	14,000		x						
Vereinigte Staaten von Amerika										
420	International Organization of Masters, Mates and Pilots	10,500								x
421	American Radio Association	1,000								x
422	Transport Workers' Union of America	75,000	x	x	x	x				x
423	The Radio Officers' Union	800								x
424	International Association of Machinists & Aerospace Workers	200,000	x							x
425	Amalgamated Transit Union	100,000		x						
426	Flight Engineers' International Association	1,800								x
427	National Maritime Union of America	30,000					x		x	x
428	Seafarers' International Union of North America	62,500					x		x	
430	Airline Dispatchers' Association	926								x
431	International Longshoremen's Association	50,000						x		
432	National Marine Engineers' Beneficial Association	11,052					x		x	x
434	Congress of Railway Unions	451,000	x	x						x
Vietnam										
378	Vietnamese Transport Workers' Federation	11,025*		x	x				x	x
Zypern										
515	Famagusta General Turkish Dock Workers' Trade Union	347*							x	
516	Limasol and District Military, Government, Agricultural and General Turkish Workers' Union	350*		x				x		
517	Cyprus Airways Employees' Trade Union	200								x
518	Federation of Personnel in Transport, Petroleum and Agriculture of Cyprus	370		x				x		

Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen

1. Allgemeines

Während der drei Jahre seit dem Wiener Kongreß wurde die Mitgliedschaft mehrerer angeschlossener Gewerkschaften zur ITF als erloschen erklärt, weil sie ihre finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Föderation nicht erfüllt hatten. In allen solchen Fällen wurde den betreffenden Gewerkschaften jedoch zunächst mitgeteilt, wieviel sie der ITF schuldeten und welche Schritte gegen sie unternommen werden würden, falls sie ihre Verpflichtungen nicht erfüllen. Gewerkschaften, die sich in ernststen finanziellen Schwierigkeiten befanden oder auf Grund strikter Devisenvorschriften nicht in der Lage waren, ihre Mitgliedsbeiträge zu überweisen, wurde in dieser Hinsicht jedoch Verständnis entgegengebracht. In keinem Falle wurde eine Gewerkschaft ausgestoßen, die mit der Zahlung ihrer Beiträge nicht mindestens 2 Jahre im Rückstand war.

2. Europa

Am 9. und 10. Oktober 1972 fand in Salzburg unter dem Vorsitz des ITF-Präsidenten Fritz Prechtl eine Konferenz der europäischen Mitgliedsverbände der ITF statt. Dies war die erste europäische Konferenz der ITF. An ihr nahmen 109 Delegierte aus 16 Ländern teil. Sie wurde auf eine Initiative des ITF-Vorstandes hin einberufen, um den europäischen Mitgliedsverbänden Gelegenheit zu geben, die Auswirkungen der Erweiterung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ab 1. Januar 1973 auf die europäischen Transportarbeiter zu diskutieren.

Nachdem sich die Delegierten über die Rolle der Gewerkschaften der Transportarbeiter in Europa und über die möglichen verkehrspolitischen Auswirkungen der Erweiterung der EWG ausgesprochen hatten, erfolgte eine Berichterstattung und Diskussion über die Tätigkeit des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft – ITF (auch "Brüsseler Ausschuß" genannt) der im Jahr 1958 gebildet wurde, um die gewerkschaftliche Politik der Transportarbeitergewerkschaften der derzeitigen 6 Mitgliedstaaten zu koordinieren und ihre Interessen im Zusammenhang mit der Formulierung der Gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG zu vertreten. Die Delegierten äußerten sich über die Anpassungen, die ihres Erachtens in Anbetracht der Erweiterung der Gemeinschaft erforderlich waren und erklärten, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in der Lage sein müßten, gegenüber den Arbeitgebern und Regierungen als gleichberechtigte Gesprächspartner aufzutreten.

Bei der darauffolgenden Diskussion in Salzburg ging es hauptsächlich darum, eine Lösung zu finden, die den Interessen aller europäischen Mitgliedsverbände angemessen Rechnung trug. Es erschien notwendig, die Grundsätze einer Struktur zu formulieren, die nicht nur demokratisch, sondern auch flexibel und unbürokratisch war. Gleichzeitig aber sollte diese Struktur untrennbar mit der weltweiten ITF verbunden sein und nicht den Eindruck erwecken, daß diese Struktur in erster Linie den Interessen einer exklusiven Gruppe der privilegierten Mitgliedsverbände der Föderation dient. Es herrschte allgemeine Übereinstimmung über diese Ziele und über die Notwendigkeit der Schaffung einer europäischen ITF-Struktur, die den Interessen der Mitgliedsverbände der drei neuen Mitgliedsländer gerecht wird, aber gleichzeitig den Gewerkschaften der nicht der EWG angeschlossenen europäischen Länder Gelegenheit bietet, sich an der Diskussion europäischer Fragen im Rahmen der ITF zu beteiligen.

Die Konferenz nahm eine Empfehlung an, in der der Vorstand der ITF ersucht wurde, die europäischen Mitglieder des Vorstandes, zusätzlich je eines Vertreters aus Irland und Dänemark zu beauftragen, in Zusammenarbeit mit drei Vertretern des Brüsseler Ausschusses Vorschläge in bezug auf die Schaffung eines Apparates innerhalb der ITF zu formulieren, der es gestattet, die Interessen aller europäischen ITF-Gewerkschaften zu wahren und zu vertreten. Diese Vorschläge sollten dann dem nächsten Kongreß der ITF und möglicherweise einer weiteren, in der ersten Hälfte des Jahres 1973 einzuberufenden Konferenz der europäischen Mitgliedsverbände der ITF unterbreitet werden. Insbesondere sollten folgende Fragen Gegenstand einer gründlichen Untersuchung sein: 1. die Stationierung eines hauptamtlichen ITF-Funktionärs in Brüssel und die Bereitstellung einer Hilfskraft sowie geeigneter Büroräumlichkeiten; 2. die Zusammensetzung des Europäischen Ausschusses und die Art der Mitgliedschaft und 3. die Finanzierung.

Die europäischen Vorstandsmitglieder sowie Vertreter aus Irland und Dänemark und drei Vertreter des Brüsseler Ausschusses tagten am 1. und 2. März 1972 in London unter dem Vorsitz des ITF-Präsidenten Fritz Prechtl. Zur Diskussion standen Vorschläge des Brüsseler Ausschusses und Alternativvorschläge der norwegischen und schwedischen Vertreter. Es erfolgte eine ausführliche und gründliche Diskussion über die mögliche Form einer europäischen Organisation innerhalb der ITF. Insbesondere ging es darum, ob diese Organisation aus Vertretern der Gewerkschaften der neun EWG-Länder bestehen sollte wobei den Vertretern der europäischen Drittländer Beobachterstatus eingeräumt werden würde oder ob es sich um ein Organ handeln sollte, dem alle europäischen Mitgliedsverbände der ITF angehören. Am Ende der Sitzung wurde beschlossen, dieses Problem zwecks weiterer Diskussion und Beschlußfassung an den im Jahr 1974 in Stockholm stattfindenden Kongreß der ITF zu verweisen.

In der Zwischenzeit sollte sich das ITF-Sekretariat bemühen, bestehende Meinungsverschiedenheiten auszugleichen und ein Dokument über einen für alle europäischen Mitgliedsverbände annehmbaren Satzungsentwurf zu erstellen. Bis dahin sollte der Brüsseler Ausschuss in seiner bisherigen Form weiterarbeiten.

Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen

Arbeitskonflikt in der dänischen Hochseefischerei

3. Der Arbeitskonflikt zwischen dem der ITF angeschlossenen Dänischen Transportarbeiterverband (DASF) und der Fischereireederei von Esberg (siehe Tätigkeitsbericht für die Jahre 1968 - 1970, Dok. XXXC-8, Seite 53) endete im März 1971 mit dem Abschluß eines neuen Tarifvertrages mit einer Laufzeit von drei Jahren. Dieser Vertrag gibt den dänischen Fischern erstmalig Gelegenheit, unabhängig über ihre eigenen Beschäftigungsbedingungen zu verhandeln, er sieht einen garantierten Mindestlohn pro Tag vor sowie erneute Verhandlungen über die Höhe des Fanganteils.

Arbeitskonflikt der kolumbianischen Seeleute mit der staatlichen Reederei FLOTA GRANCOLOMBIANA

4. Am 2. Februar 1971 traten die Mitglieder der uns angeschlossenen kolumbianischen Seeleutegewerkschaft UNIMAR nach achtmonatigen ergebnislosen Verhandlungen mit der staatlichen Reederei FLOTA GRANCOLOMBIANA über eine Reihe von Forderungen auf Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen in den Streik. Die ITF verständigte die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter in Europa, Nordamerika und Japan von den Einzelheiten dieses Konfliktes und ersuchte sie um ihre Hilfe und Solidarität. Die der ITF angeschlossene amerikanische Seeleutegewerkschaft NMU stellte streikenden kolumbianischen Seeleuten in New York und Kanada Nahrungsmittel bereit. Unser lateinamerikanisches Regionalbüro war in ständigem Kontakt mit UNIMAR und ersuchte die lateinamerikanischen Mitgliedsverbände, ihre Solidarität mit den kolumbianischen Seeleuten zu bekunden. Der Streik endete am 19. Februar mit der Unterzeichnung einer befriedigenden Vereinbarung.

Arbeitskonflikt der schwedischen Schiffsoffiziersverbände mit Reedern von Fährschiffen

5. Im August 1971 einigten sich die uns angeschlossene Schwedische Schiffsoffiziersvereinigung und die Vereinigung der Schiffsmaschinisten mit den schwedischen Reedern von Fahrgastschiffen, die zwischen schwedischen Häfen aber auch im internationalen Verkehr zwischen Schweden, Großbritannien, Deutschland, Dänemark und Finnland verkehren, über die Einzelheiten neuer Heuertarifverträge. Während der acht Monate langen Verhandlungen über diese Verträge hatten die beiden Gewerkschaften gedroht, Streikmaßnahmen in Unterstützung ihrer Forderungen zu ergreifen. Die ITF ersuchte die ihr angeschlossenen Seeleutegewerkschaften der betreffenden Länder, im Falle eines Streiks kein Ersatzpersonal bereitzustellen. Daraufhin wurden die Verhandlungen zwischen den Tarifpartnern wieder aufgenommen und führten zum Abschluß eines für drei Jahre geltenden Vertrages, der eine Verbesserung der Heuern zwischen 27 % und 29 % vorsieht.

Internationale Unterstützung für streikende britische Bergarbeiter

6. Am 9. Januar 1972 traten die britischen Bergarbeiter nach ergebnislosem Ausgang der Tarifverhandlungen in den Streik. Dieser Streik endete am 27. Februar mit der Annahme der Empfehlung einer von der Regierung eingesetzten Untersuchungskommission im Rahmen einer Urabstimmung. Während des Streiks verständigte die ITF auf Wunsch der Bergarbeiter-Internationale (MIF) die Mitgliedsverbände bestimmter Länder von den Einzelheiten des Konfliktes und bat sie, die Ausfuhr von Kohle nach Großbritannien zu verhindern. Der Britische Gewerkschaftsbund (TUC) erklärte ebenfalls seine Solidarität mit den Bergarbeitern und ersuchte die ihm angeschlossenen Organisationen, die Streikposten der Bergarbeiter zu respektieren. Nach Beendigung des Streiks bat die MIF uns, allen Mitgliedsverbänden für ihre tatkräftige Unterstützung zu danken.

Streik der amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM gegen Alitalia

7. Im Mai 1972 endete ein zwei Monate langer ernster Arbeitskonflikt zwischen der amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM und Alitalia. Die IAM vertritt das in den USA stationierte Wartungspersonal der Alitalia. Während des Konfliktes entsandte die ITF Telegramme an die Geschäftsleitung der Alitalia in Rom und verständigte die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals von den Einzelheiten des Konfliktes.

Arbeitskonflikt des SAS-Kabinenpersonals

8. Ein Konflikt zwischen dem der ITF angeschlossenen Schwedischen Verband der Handelsangestellten (HTF) und der Luftfahrtgesellschaft SAS über die Beschäftigungsbedingungen des im Dienste dieser Gesellschaft stehenden Kabinenpersonals konnte im Juni 1972 durch den Abschluß einer neuen befriedigenden Beschäftigungsregelung beigelegt werden. Während des Konflikts forderte die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Flugbegleiter auf, im Falle eines Streiks kein Ersatzpersonal zu stellen.

Streik der japanischen Seeleute

9. Im Juli 1972 endete nach fast dreimonatiger Dauer der längste Streik in der Geschichte des der ITF angeschlossenen All-Japanischen Seeleuteverbandes. Während des Streiks wurden über 1 200 Küsten- und Hochseeschiffe in über 50 Häfen des Landes stillgelegt. Der Streik endete mit der Annahme der vom japanischen Verkehrsministerium gemachten Schlichtungsvorschläge, die eine beachtliche Erhöhung der Heuern der japanischen Seeleute zur Folge hatten. Auf

Ansuchen der japanischen Seeleute ersuchte der Generalsekretär der ITF alle angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter, ihre Solidarität mit den streikenden japanischen Seeleuten durch die Ergreifung geeigneter Unterstützungsmaßnahmen zu bekunden. Mehrere angeschlossene Verbände erklärten sich bereit, Darlehen für den Streikfonds der japanischen Gewerkschaft bereitzustellen. Infolge der Beilegung des Konfliktes war es jedoch nicht notwendig, von diesen Angeboten Gebrauch zu machen.

Arbeitskonflikt in der dänischen Küstenschifffahrt

10. Im Mai 1972 wurde der ITF mitgeteilt, daß mehrere dänische Küstenschiffahrts-Reeder gemischte ausländische Besatzungen beschäftigten, die nicht gewerkschaftlich organisiert und deren Heuern und Beschäftigungsbedingungen weitaus schlechter waren, als die vom Dänischen Seeleuteverband kollektivvertraglich vereinbarten. Aus diesem Grunde beschloß der Dänische Seeleuteverband, eine intensive Kampagne gegen die betreffenden Reeder in die Wege zu leiten. Das ITF-Sekretariat verständigte die Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter bestimmter Länder und lud die Vertreter der belgischen, deutschen, niederländischen und skandinavischen Hafentarbeiter und Seeleute zu einer Sitzung nach London ein, auf der beschlossen wurde, daß der Generalsekretär einen formellen Protest an die Vereinigung der dänischen Küstenreeder richten und daß die ITF unter ihren Mitgliedsverbänden eine Liste der vom dänischen Verband als "schwarz" erklärten Schiffe zirkulieren sollte. Durch die diesbezügliche Publicity und die Solidaritätsbekundungen der betreffenden Mitgliedsverbände wurden etwa 80 % der in Frage kommenden Küstenreeder bewegt, annehmbare Tarifverträge mit dem dänischen Verband abzuschließen. Im Januar 1973 konnten wir in den ITF-Nachrichten berichten, daß von ursprünglich 500 Küstenschiffen nur noch 7 nicht vertraglich erfaßt waren.

Arbeitskonflikt des in Grönland stationierten Funkpersonals

11. Gegen Ende des Jahres 1972 teilte uns die der ITF angeschlossene Dänische Vereinigung der Funkoffiziere mit, daß es ihr nicht möglich gewesen sei, mit dem für Grönland zuständigen dänischen Ministerium zu einer befriedigenden Einigung über die Erneuerung der Beschäftigungsverträge der in Grönland stationierten Funktechniker zu gelangen. In Anbetracht dessen kündigte die Funkoffiziersvereinigung für den 31. Oktober einen Streik an. Die ITF ersuchte die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Funkoffiziere, kein Personal für die bestreikten Positionen in Grönland zu stellen. Nachdem eine Schiedsinstanz ihre Empfehlung gemacht hatte, wurde zwischen den Funkoffizieren und dem zuständigen Ministerium eine bis zum 31. März 1973 laufende Vereinbarung unterzeichnet. Nach Ablauf dieser Vereinbarung wurden die Verhandlungen über neue Beschäftigungsverträge wieder aufgenommen, aber scheiterten ebenfalls, sodaß für den 31. August 1973 ein erneuter Streik angekündigt wurde. Die ITF ersuchte die ihr angeschlossenen Funkoffiziersverbände wiederum, kein Personal für die bestreikten Positionen zu stellen. Dadurch wurde die Beschäftigung von Streikbrechern verhindert. Nur wenige Stunden vor Beginn des angekündigten Streiks konnte mit dem zuständigen Ministerium eine befriedigende Regelung getroffen werden. Die neuen Beschäftigungsverträge gelten bis zum 31. März 1975 und enthalten eine ganze Reihe wichtiger Verbesserungen.

Arbeitskonflikt über Beschäftigungsbedingungen der Besatzungen schwedischer Bergungsschiffe

12. Im September 1972 wurde der ITF mitgeteilt, daß einige schwedische Reeder von Bergungsschiffen den Versuch unternommen hatten, die Arbeitsbedingungen der auf solchen Schiffen beschäftigten Offiziere zu ändern, indem sie die Schiffe als Hafenschlepper klassifizieren wollten. Nachdem die Verhandlungen zwischen den genannten Reedern und den zuständigen schwedischen Gewerkschaften der Deckoffiziere und Maschinisten ergebnislos ausgelaufen waren, wurde ein Streik angekündigt. Daraufhin drohten die Reeder, diese Schiffe unter ausländischer Flagge zu registrieren. Ferner begannen sie Streikbrecher zu beschäftigen. Die ITF ersuchte die ihr angeschlossenen Schiffsoffiziersverbände, kein Personal für die bestreikten Positionen zu stellen. Im Oktober 1972 wurde dieser Streitfall an ein Arbeitsgericht verwiesen, das acht Monate später zugunsten der Gewerkschaften entschied und die Arbeitgeber außerdem zur Zahlung der Gerichtskosten verurteilte.

Streik der britischen Hafentarbeiter

13. Die in britischen Häfen beschäftigten Arbeitnehmer – vorwiegend bei dem der ITF angeschlossenen Britischen Transportarbeiterverband (TGWU) organisiert – befanden sich vom 28. Juli bis 20. August 1972 im Streik. Diese Arbeitsniederlegung war auf langjährige Beschwerden über die Personalreduzierung und die Beeinträchtigung der Beschäftigungsmöglichkeiten in der Hafenvirtschaft infolge der Einführung neuer Umschlagsmethoden, insbesondere der zunehmenden Verwendung von Containern, zurückzuführen. Kurz nach Beginn des Streiks ersuchte die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Hafentarbeiter, keine Schiffe abzufertigen, die von britischen Häfen infolge des Streiks nach anderen Ländern umgelenkt worden waren. Am 9. August fand im Londoner ITF-Sekretariat eine Sitzung von Vertretern der belgischen, dänischen, deutschen und niederländischen Hafentarbeiter statt. Der Streik endete, nachdem eine Delegiertenkonferenz der Hafentarbeiter einer Reihe von Empfehlungen zugestimmt hatte, deren Ziel es war, die Beschäftigungsmöglichkeiten in der britischen Hafenvirtschaft zu sichern und zu verbessern und die im Falle eines vorzeitigen freiwilligen Austritts aus dem Beruf zahlbaren Abfindungen wesentlich zu erhöhen.

Arbeitskonflikt des Personals der kolumbianischen Luftfahrtsgesellschaft AVIANCA

14. Im Juni 1972 begannen drei der ITF angeschlossene kolumbianische Gewerkschaften des bei der Luftfahrtsgesellschaft AVIANCA beschäftigten Personals – SINTRAVA, ACMA und ACAV – mit der genannten Gesellschaft über Forderungen auf Verbesserung der von ihnen abgeschlossenen Kollektivverträge zu verhandeln. Da die Gesellschaft sich kategorisch weigerte, irgendwelche Zugeständnisse zu machen, begannen die Mitglieder der drei Gewerkschaften am 4. August einen Bummelstreik. Am 16. August wurde der ITF mitgeteilt, daß die kolumbianische Regierung den drei Gewerkschaften die Anerkennung als rechtmäßige Vertreter ihrer Mitglieder abgesprochen, die Bankkonten der drei Gewerkschaften gesperrt und eine große Anzahl von Arbeitnehmern, darunter auch mehrere Gewerkschaftsfunktionäre, entlassen hatte. Dies löste einen unbefristeten Proteststreik aus. Die ITF erhob gegen die Maßnahmen der kolumbianischen

Regierung scharf Einspruch und beantragte, daß der IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit diesen Fall unverzüglich untersuche. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals wurden ersucht, ähnliche Proteste an den Präsidenten der Republik Kolumbien zu richten. Verschiedene lateinamerikanische und nordamerikanische Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals begannen Flüge der AVIANCA zu boykottieren. Der Direktor unseres Regionalbüros in Lima wurde bevollmächtigt, als Dringlichkeitsmaßnahme Gelder für die Linderung der notleidenden Familien der Streikenden bereitzustellen. Anfang September befanden sich die Arbeiter und ihre Familien in einer verzweifelten Situation. Aus diesem Grunde bat die ITF zwecks Unterstützung der Streiker um freiwillige Spenden. Später wurde uns mitgeteilt, daß die Regierung die drei Gewerkschaften wieder anerkannt und die Sperrung ihrer Bankkonten aufgehoben hatte. Mehrere Streitfragen wurden Anfang Oktober von einer obligatorischen Schiedsinstanz geregelt. Die Geschäftsleitung der AVIANCA weigerte sich jedoch, eine beachtliche Anzahl von Arbeitnehmern, darunter auch Gewerkschaftsfunktionäre, wieder einzustellen. Die ITF beschwerte sich bei dem Generaldirektor der IAO über diese Diskriminierung und appellierte ferner an die Inter-Amerikanische Kommission für Menschenrechte.

Streik der islandischen Fischer

15. Am 23. Januar 1973 begann ein Streik der isländischen Fischer, nachdem die seit Oktober 1972 andauernden Verhandlungen zwischen dem Isländischen Seeleuterverband und den Fischereireedern über Forderungen auf Erhöhung der Heuern und des Fanganteils ergebnislos ausgelaufen waren. Die ITF ersuchte die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer, den Arbeitskampf ihrer isländischen Kollegen zu unterstützen. Der Streik endete am 11. März mit dem Abschluß eines neuen Vertrages, der Erhöhungen der Heuern um 27 % und des Fanganteils um 12 % vorsah.

Arbeitskonflikt der peruanischen Schiffsoffiziere

16. Am 16. Februar 1973 begann die der ITF angeschlossene Peruanische Vereinigung der Schiffsoffiziere infolge des ergebnislosen Ausgangs der Verhandlungen mit der Peruanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft über Forderungen auf Verbesserung der Heuern und Arbeitsbedingungen einen Streik, der am 24. Februar ein befriedigendes Angebot brachte. Die Gewerkschaft machte die Annahme dieses Angebotes jedoch von der sofortigen Freilassung von drei Gewerkschaftern abhängig, die während dieses Konfliktes unter Bezug auf Notstandsverordnung verhaftet worden waren. Die Regierung erfüllte diese Bedingung. Während des Konfliktes forderte die ITF den Präsidenten und den Arbeitsminister der Republik Peru auf, sich für die schleunige Herbeiführung einer befriedigenden Lösung einzusetzen.

Arbeitskonflikt des WARDAIR-Kabinenpersonals

17. Am 12. Januar 1973 forderte die der ITF angeschlossene Kanadische Vereinigung der Flugbegleiter (CALFA) ihre bei der Charterfluggesellschaft WARDAIR beschäftigten Mitglieder auf, in den Streik zu treten, weil sich die Arbeitgeber weigerten, über die Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten des Kabinenpersonals zu verhandeln. Die ITF ersuchte die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals, den Arbeitskampf der WARDAIR-Flugbegleiter nach bestem Vermögen zu unterstützen. Der Streik endete am 19. März 1973 mit der befriedigenden Regelung aller umstrittenen Fragen mit Ausnahme des Problems der täglichen Dienstzeit, das an eine Schiedsinstanz verwiesen wurde.

Streik des französischen FS-Kontrollpersonals

18. Die französischen FS-Kontrollbeamten (Fluglotsen) traten am 20. Februar 1973 in Unterstützung ihrer Forderungen auf bessere Arbeitsbedingungen und Gewährung des Rechts auf Arbeitsniederlegung in den Streik. Die französische Regierung brachte daraufhin Angehörige der Luftstreitkräfte als Streikbrecher zum Einsatz. Die Gewerkschaften des Flugpersonals betrachteten dies als Beeinträchtigung der Flugsicherheit und ergriffen ihrerseits solidarische Streikmaßnahmen. Die ITF ersuchte die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals, den französischen Luftraum aus Sicherheitsgründen nicht zu überfliegen. Der Streik endete am 20. März 1973.

Arbeitskonflikt des ALITALIA-Kabinenpersonals

19. Infolge des ergebnislosen Abbruchs der Verhandlungen zwischen der Italienischen Vereinigung des Luftfahrtspersonals (FILAC - CISL) und der Luftfahrtsgesellschaft ALITALIA führte das Kabinenpersonal dieses Unternehmens am 5. März 1973 einen mehrstündigen Streik durch. Die Geschäftsleitung der ALITALIA traf daraufhin bestimmte Maßnahmen, die zur Folge hatten, daß eine beachtliche Anzahl von ALITALIA-Flugbegleitern von New York und London nicht nach Italien zurückfliegen konnten. Die ITF ersuchte die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals in den USA und Großbritannien, die gestrandeten Kollegen nach bestem Vermögen zu unterstützen. Dank ihrer tatkräftigen Hilfe war es möglich, die ALITALIA zu zwingen, den Flugbegleitern die Wiederaufnahme der Arbeit zu gestatten.

Kampagne der deutschen Gewerkschaft ÖTV gegen Außenseiter-Reeder

20. Im Frühjahr 1973 begann die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV mit der Planung einer Kampagne gegen verschiedene Reeder, die aus der deutschen Reedervereinigung ausgetreten waren, um auf diese Weise den Abschluß verbindlicher Verträge zu vermeiden. Am 29. Mai 1973 fand in Hamburg unter der Obhut der ITF eine Sitzung von Vertretern angeschlossener Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften aus Dänemark, Deutschland, Finnland, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Norwegen und Schweden statt, um die Ergreifung geeigneter Unterstützungsmaßnahmen zu diskutieren. Die Kampagne begann am 21. Juni und war ein großer Erfolg. Viele auf der "schwarzen" Liste der ÖTV stehende Schiffe wurden von Mitgliedsverbänden der ITF festgehalten, bis sich ihre Reeder bereiterklärten, ordentliche Verträge mit der ÖTV abzuschließen. Die ITF hielt die in Frage kommenden Mitgliedsverbände über den Stand der Kampagne auf dem laufenden. Am Ende der Kampagne im August 1973 hatten fast alle Außenseiterreeder die Verhandlungen mit der ÖTV wiederaufgenommen. Am 12. Oktober fand, auf Einladung der ÖTV, in Hamburg eine weitere Sitzung von Vertretern der an der Kampagne beteiligten Mitgliedsverbände statt, um die während der Kampagne gewonnenen Erfahrungen und die Taktik der Reeder zu erörtern.

Proteststreik der norwegischen Steuerleute

21. Im Juni 1973 führten die Mitglieder der uns angeschlossenen Norwegischen Vereinigung der Steuerleute einen Proteststreik gegen die zu häufige Anwendung des obligatorischen Schiedsverfahrens bei Arbeitskonflikten über Lohnforderungen durch. Angeschlossene Seeleutegewerkschaften weigerten sich während des Streiks, Ersatzpersonal zu stellen.

Arbeitskonflikt des Amerikanischen Transportarbeiterverbandes (TWU) mit KLM

22. Am 1. Juli 1973 ergriff der Amerikanische Transportarbeiterverband (TWU) Streikmaßnahmen gegen die niederländische Luftfahrtsgesellschaft KLM, nachdem Verhandlungen zwischen ihm und der genannten Gesellschaft über die Beilegung bestimmter Streitfragen betreffend die Beschäftigung von Wartungspersonal im Kennedy-Flughafen von New York gescheitert waren. Die ITF ersuchte die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals, den Arbeitskampf der amerikanischen Kollegen zu unterstützen. In mehreren europäischen Flughäfen wurden Solidaritätsmaßnahmen ergriffen, insbesondere in London, Kopenhagen und anderen skandinavischen Anflugsorten. Viele Mitgliedsverbände entsandten Protesttelegramme an die Geschäftsleitung der KLM. Am Ende wurde dieser Konflikt durch den Abschluß neuer Beschäftigungsverträge beigelegt.

Arbeitskonflikt der dänischen Schiffsoffiziere

23. Die Dänische Vereinigung der Steuerleute, der Dänische Schiffsmaschinenverband und die Dänische Gewerkschaft der Funkoffiziere ersuchten bestimmte europäische Seeleutegewerkschaften über die ITF um Unterstützung während eines Arbeitskonflikts über die Regelung der Urlaubsbedingungen. Mehrere Mitgliedsverbände weigerten sich, während des Streiks Ersatzpersonal bereitzustellen. Der Konflikt endete Mitte Juli 1973, nachdem die Reeder allen wichtigen Forderungen der Offiziere stattgegeben hatten.

Panamakanal-Lotsen

24. Im Juli 1973 teilte die uns angeschlossene amerikanische Vereinigung der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen (IOMMP) mit, daß ihre im Panamakanal als Lotsen tätigen Mitglieder äußerst besorgt darüber seien, daß die Kanalgesellschaft die ihr unterbreiteten Vorschläge auf Neuregelung der Arbeitsmethoden unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts systematisch ignoriert habe. Das Arbeitspensum der Lotsen sei derartig groß, daß sie sich krank melden müßten, um sich überhaupt von ihrer Ermüdung erholen zu können. Mehrere Lotsen waren aus diesem Grunde aus dem Dienst der Gesellschaft ausgetreten, was zu einer weiteren Erhöhung des Arbeitspensums führte. Um dem Personalmangel abzuwehren, empfahl die Gesellschaft, daß der Besitz des Schiffsführerpatents nicht länger eine Voraussetzung für die Betätigung als Lotse im Panamakanal sein sollte. Daraufhin ersuchte die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute, Protesttelegramme an den Direktor der Kanalgesellschaft zu richten, ihn aufzufordern, unverzüglich in ernste Verhandlungen mit der MMP einzutreten und sicherzustellen, daß die im Kanal bereitgestellten Lotsendienste den international anerkannten Sicherheitsnormen entsprechen. Viele Mitgliedsverbände leisteten dieser Aufforderung Folge.

Solidaritätsaktion gegen Spliethoffs Befrachtungskantoor NV

25. Im September 1973 erklärten die der ITF angeschlossenen finnischen und schwedischen Seeleutegewerkschaften, daß sie in Übereinstimmung mit der ITF-Politik gegen Schattenflaggenschiffe alle im Besitz des obigen Unternehmens stehenden Schiffe boykottieren würden, für die weder der niederländische Kollektivvertrag noch der ITF-Kollektivvertrag abgeschlossen worden sei. Nachdem die Reederei den angedrohten Boykott ihrer Schiffe durch deren Umregistrierung von der Flagge der Niederländischen Antillen auf die niederländische Flagge zu entgehen versucht hatte, dehnten die schwedischen und finnischen Gewerkschaften den Boykott auch auf die in den Niederlanden registrierten Schiffe dieser Reederei aus. Dank der Solidarität unserer Mitgliedsverbände war es der uns angeschlossenen Niederländischen Seeleuteföderation (FWZ) möglich, am 13. September 1973 eine Vereinbarung zu treffen, die die Anwendung des niederländischen Kollektivvertrages und der niederländischen Gesetzgebung auf die Besatzungen aller Schiffe des genannten Unternehmens sowie die Registrierung dieser Schiffe unter der Flagge der Niederlande ab 1. Januar 1974 vorsah.

Arbeitskonflikt zwischen IAM (Canada) und Canadian Pacific (CP Air)

26. Am 25. Juli 1973 trat die der ITF angeschlossene IAM Canada gegen die Luftfahrtsgesellschaft CP Air in den Streik nachdem Verhandlungen über Forderungen auf Verbesserung der Gehälter und Arbeitsbedingungen ergebnislos ausgelaufen waren. Die CP Air begann daraufhin, Streikbrecher und Aufsichtspersonal einzusetzen, um ihren Flugbetrieb aufrechtzuerhalten. Die ITF verständigte die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals von den Einzelheiten des Konfliktes und ersuchte sie, geeignete Unterstützungsmaßnahmen zu ergreifen. Die in Frage kommenden Mitgliedsverbände entsandten Telegramme an die Geschäftsleitung der CP Air und teilten dieser mit, daß sie konkrete Solidaritätsmaßnahmen in die Wege leiten würden, falls keine befriedigende Lösung gefunden würde. Im September 1973 machten die Arbeitgeber ein erneutes Angebot, das zur Einstellung des Streiks führte.

Arbeitskonflikt der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt (MNAOA)

27. Infolge eines Tarifstreits der auf britischen Ärmelkanalfähren beschäftigten Offiziere konnten ab Mitternacht vom 1. August für 24 Stunden keine Fährschiffe von Dover und Folkestone auslaufen. Die uns angeschlossene britische Offiziersvereinigung (MNAOA) ersuchte die ITF, bestimmte Mitgliedsverbände um Ergreifung geeigneter Unterstützungsmaßnahmen zu bitten. Dies geschah, und der uns angeschlossene Belgische Transportarbeiterverband

(BTB) stellte seinerseits sicher, daß der Streik der britischen Offiziere nicht durch den zusätzlichen Einsatz belgischer Fähren geschwächt wurde. Auch die auf Kanalfähren beschäftigten französischen und schwedischen Offiziere beschränkten die Zahl der Überfahrten ihrer Schiffe. Am 9. August konnte der Konflikt befriedigend beigelegt werden.

Streik des beim Amerikanischen Transportarbeiterverbandes (TWU) organisierten Kabinenpersonals gegen die Trans World Airlines (TWA)

28. Die bei Trans World Airlines (TWA) beschäftigten Stewards und Stewardessen traten am 5. November 1973 in Unterstützung ihrer Forderung auf Abschluß eines neuen Tarifvertrages in den Streik. Die Ausrufung dieses Streiks erfolgte nach langwierigen Verhandlungen, mehreren Schlichtungsversuchen und Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen 30-tägigen Abkühlungsperiode. Hauptgrund für den Streik war die Weigerung der TWA-Geschäftleitung, einen neuen Tarifvertrag für ihr Kabinenpersonal abzuschließen. Der alte Tarifvertrag war Ende Juni 1972 abgelaufen. Die ITF verständigte die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals von den Einzelheiten des Konfliktes und warnte sie, daß die TWA höchstwahrscheinlich versuchen werde, auf den bestreikten Strecken Ersatzflüge einzusetzen. Die genannten Mitgliedsverbände wurden ferner gebeten, Protesttelegramme an die TWA zu entsenden.

Arbeitskonflikt der französischen Flugingenieure mit AIR FRANCE

29. Im Dezember 1973 teilte die uns angeschlossene Französische Vereinigung der Flugingenieure (SNOMAC) mit, daß zwischen ihr und der AIR FRANCE ein ernster Konflikt über die Besetzung des Flugdecks auf Langstreckenflügen bestehe. Die AIR FRANCE hatte beschlossen, ab 1. Januar 1974 eine im Jahre 1971 erlassene Regierungsverordnung anzuwenden, die es gestattete, auf Langstreckenflügen anstelle eines 2. Flugingenieurs einen teilweise als Flugingenieur ausgebildeten 3. Piloten im Flugdeck zu beschäftigen. Das bedeutete, daß mit Ausnahme des Starts und der Landung die Flugingenieursposition mit einem Besatzungsmitglied besetzt werden konnte, das keine ordentliche Flugingenieurslizenz besaß. Ein solches Vorgehen widersprach den internationalen Vorschriften der ICAO. Im März 1972 hatte der Technische Ausschuß der ITF-Flugingenieure eine Entschließung über die Verrichtung von Doppelfunktionen im Flugdeck angenommen (siehe Anhang), die eine solches Vorgehen gleichfalls nicht gestattete. Die französischen Flugingenieure traten als Protest gegen die Handlungsweise der AIR FRANCE zweimal in den Streik (vom 20. bis 24. Dezember 1973 und vom 30. Dezember bis 3. Januar 1974). Die SNOMAC ersuchte die ITF um internationale Solidarität, mit der Bitte, den Einsatz zusätzlicher Flüge anstelle bestreikter AIR FRANCE-Flüge zu verhindern. Die ITF richtete außerdem einen Protest an die AIR FRANCE und ersuchte Luftfahrtsgesellschaften und Zivilluftfahrtsbehörden anderer Länder, auf die AIR FRANCE einzuwirken, um sie zu bewegen, von ihren Plänen im Interesse der Flugsicherheit Abstand zu nehmen. Später zog die SNOMAC ihr Ansuchen um solidarische Unterstützung zurück (außer im Falle von Flügen auf der Strecke Paris – Houston), nachdem die Französische Vereinigung der Luftlinienpiloten (SNPL) versucht hatte, sich in diesen Konflikt als Vermittler einzuschalten, indem sie vorschlug, daß auf Langstreckenflügen eine 5-Mann-Flugdeckbesatzung beschäftigt und daß auf der Strecke Paris – Houston der Flugingenieur nicht durch einen Piloten abgelöst werden sollte. Die AIR FRANCE lehnte diese Formel ab, und die SNPL forderte ihre Mitglieder auf, keine Flugpläne für Langstreckenflüge mit nur 4 Personen im Flugdeck zu akzeptieren. Gleichzeitig wurden die Ersatzpiloten aufgefordert, die Ausbildung als Ersatzflugingenieur auf Langstreckenflügen abzulehnen. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes war noch keine befriedigende Lösung in Sicht.

V

Regionaltätigkeit

ALLGEMEINES

30. Während der letzten drei Jahre konzentrierte sich die regionale Tätigkeit der ITF in zunehmendem Maße auf die Durchführung von Schulungskursen und auf organisatorische Arbeit. Diese Tätigkeit wird zum größten Teil von den verschiedenen Regionalvertretern der ITF durchgeführt. Ferner waren diese Seminare vorwiegend den Problemen bestimmter Fachsektionen gewidmet, in der Hoffnung, daß wir auf diese Weise den Ansprüchen der Mitgliedsverbände auf eine intensivere sektionale Betreuung gerecht werden und gleichzeitig den Umstand berücksichtigen würden, daß es für viele Gewerkschaften aus Entwicklungsländern auf Grund der großen geographischen Entfernung und der beschränkten Finanzen oft nicht möglich ist, sich unmittelbar an der Routinearbeit der einzelnen Fachsektionen der ITF zu beteiligen.
31. Die Tendenz, unsere Regionalarbeit mehr und mehr auf die Behandlung sektionaler Probleme auszurichten, ist aus den nachstehenden Passagen über unsere Tätigkeit in den einzelnen Erdteilen klar ersichtlich. Wie sehr sich unsere Vorstellungen darüber, was die Aufgaben der ITF in den Entwicklungsländern sind, geändert haben, zeigt sich, wenn man unsere heutige Regionaltätigkeit mit unserer Arbeit in den Entwicklungsländern vor etwa 15 Jahren vergleicht.
32. Damals lag das Schwergewicht vorwiegend auf der Bereitstellung materieller Hilfe, da wir glaubten, daß dies der beste Weg war, einer jungen Gewerkschaft auf die Beine zu helfen. Die Erfahrung (oft sehr teuer) hat uns jedoch gelehrt, unsere Prioritäten zu revidieren, weil es sich zeigte, daß die Schwierigkeiten, die der Entwicklung tatkräftiger Gewerkschaften im Wege stehen, in den meisten Fällen auf den Mangel an fachkundigen und verantwortungsbewußten Funktionären sowie auf ein unzulängliches Verständnis der eigentlichen gewerkschaftlichen Aufgaben zurückzuführen waren. Die Transportarbeiter der Entwicklungsländer, gleich denen der übrigen Welt, erwarten von ihren Gewerkschaften Schutz und Förderung ihrer Interessen, und sie beurteilen die führenden Funktionäre dieser Gewerkschaften in diesem Sinne. Natürlich kann man die Betreuung der Mitglieder bis zu einem gewissen Grade durch eine materielle Hilfeleistung verbessern, aber am Ende ist dies nie der ausschlaggebende Faktor. Das Gedeihen oder Versagen einer Gewerkschaft hängt letzten Endes von der Qualität und Integrität ihrer Führung und vom Ausmaß der Organisation ab. Die Arbeit der ITF in den Entwicklungsländern hat sich daher die Förderung dieser Eigenschaften zum Ziele gesetzt.
33. Diese Arbeit kann nicht gemäß den Anweisungen eines geographisch weit entlegenen Hauptbüros erfolgen. Sie erfordert die Anwesenheit von ITF-Vertretern, die sich mit den lokalen Persönlichkeiten und Problemen an Ort und Stelle vertraut machen können. Der Einsatz solcher Regionalvertreter kostet Geld, ist aber bei weitem nicht so teuer wie die Fehler, die man begehen kann, wenn man den tatsächlichen Sachverhalt nicht kennt. Natürlich ist auch die Qualität der Regionalvertreter von grundlegender Bedeutung, und die ITF kann sich glücklich schätzen, weil sie über ein treues, erfahrenes und tatkräftiges Team verfügt, dem die Mitgliedsverbände trauen, und das seinerseits das volle Vertrauen des ITF-Hauptbüros genießt.
34. Die Kontrolle der Tätigkeit der ITF in den Entwicklungsländern obliegt dem Vorstand, der jedes Jahr über das Budget des Edo-Fimmen-Kontos entscheidet, dessen Haupteinnahmen aus 30 % des Einkommens der ITF in der Form von Mitgliedsbeiträgen bestehen. Die Regionalvertreter betätigen sich innerhalb der Grenzen dieses Budgets und unterstehen der Aufsicht des Generalsekretärs. Die Beziehungen zwischen ihnen und dem Generalsekretär sind jedoch solcher Art, daß die Regionalvertreter ermutigt werden, aus eigener Initiative zu handeln, weil sie auf die Unterstützung des Sekretariats zählen können, vorausgesetzt, daß die von ihnen geplanten Projekte sich mit der Politik der ITF decken und innerhalb der Grenzen des Budgets und der ihnen erteilten Vollmachten liegen.
35. Die Arbeit der Regionalvertreter erfordert oft schnelle Entscheidungen in komplizierten Situationen. Häufig sind die Chancen, daß sie in solchen Fällen die "richtige" Entscheidung treffen, nicht besser als 50 %, vor allem, wenn der Unterschied zwischen richtig und falsch weitgehend eine Meinungsfrage ist. Häufig befinden sie sich in einer Situation, in der sie sozusagen ein politisches und industrielles Minenfeld durchschreiten, so daß ein einziger falscher Schritt nicht nur für sie erschreckende Folgen haben könnte, sondern auch für eine angeschlossene Organisation. Aus diesem Grunde haben die Regionalvertreter Anspruch auf unser Verständnis und verdienen unsere Unterstützung. Sie nehmen in der Regionalpolitik und in der Regionaltätigkeit der ITF eine Schlüsselstellung ein. Es wäre daher verfehlt, ihnen in einem Bericht über die Tätigkeit der Föderation nicht die ihnen gebührende Anerkennung für ihre Dienste zu zollen.
36. Auch wäre es falsch, nicht die Gelegenheit wahrzunehmen, der American Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) für ihre tatkräftige und großzügige Unterstützung unserer Regionaltätigkeit zu danken. Diese Unterstützung erfolgte sowohl durch die Zahlung von Sonderbeiträgen für die Durchführung von Projekten in Asien, Lateinamerika und dem karibischen Raum, als auch durch die großzügige Bereitstellung von Lehrkräften und Mitarbeitern, wodurch die Aufgaben unserer eigenen Regionalvertreter außerordentlich erleichtert wurden. Außerdem war es der ITF möglich, die äußerst wertvolle Zusammenarbeit mit der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) weiter auszubauen. Wie der nachstehende Bericht zeigt, haben die ITF und die FES gemeinsam eine große Anzahl von Seminaren geplant und durchgeführt, die für die angeschlossenen Verbände ohne Ausnahme äußerst nützlich waren. Die Unterstützung und Mitarbeit der BRAC und der FES haben es der ITF ermöglicht, sich in den Entwicklungsländern weitaus vielseitiger zu betätigen.

AFRIKA

37. Unser Regionalvertreter für Afrika, Benjamin R. Udogwu, ist weiterhin in Akkra stationiert. Der Großteil seiner Zeit war der Planung und Durchführung der vielen Seminare und Tagungen gewidmet, die im nachstehenden Erwähnung finden. Außerdem hat er Mitgliedsverbände in technischen und organisatorischen Fragen beraten. So z.B. setzte er sich intensiv für die Wiedervereinigung der Ghanesischen Eisenbahnergewerkschaft ein und unterstützte die Bemühungen in Richtung eines Zusammenschlusses der verschiedenen nigerischen Hafenarbeitergewerkschaften. Es läßt sich kaum bestreiten, daß die letzten 3 Jahre die produktivste Arbeitsspanne waren, seit sich die ITF ernstlich in Afrika betätigt.
38. Vom 22. bis 27. März wurde in Akkra ein von der ITF und der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) organisiertes Seminar für Funktionäre ghanesischer ITF-Mitgliedsverbände abgehalten. Rund 30 führende Funktionäre nahmen an dem Seminar teil, dessen zwei Hauptthemen 'Die Bildung und Verwaltung von Kreditgenossenschaften' und 'Probleme der fortschrittlichen und gewerkschaftlichen Arbeit' lauteten. Das rege allgemeine Interesse an dieser Bildungstagung läßt sich aus den Namen der wichtigsten Referenten ersehen; zu den Referenten zählten Justice Crabbe vom Obersten Gerichtshof Ghanas (er sprach über die neue Arbeitsgesetzgebung) und Mr. J. D. Vanderpuye, Leiter der Abteilung für soziale Fragen in Ghana.
39. Am 17. und 18. Juli wurde in Lagos für 40 Mitglieder des der ITF angeschlossenen Verbandes des städtischen Autobus-Personals ein Bildungsseminar durchgeführt, in dessen Rahmen Referate über folgende Themen gegeben wurden: Probleme der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen; Kollektivverhandlungen; die Rolle des Straßentransports in den Entwicklungsländern; städtische Verkehrsprobleme von Lagos; Auswirkungen der nigerischen Straßenverkehrsvorschriften auf das Autobus-Personal; nigerische Arbeitsgesetzgebung und die Struktur und Funktionen der ITF.
40. Vom 7. bis 11. Dezember 1971 hielt sich eine Delegation des IBFG in Ghana auf, um mit den dortigen Behörden und Gewerkschaften über die Auswirkungen der im vergangenen September erfolgten Verabschiedung eines Gesetzes zu beraten, das bereits die Auflösung des Gewerkschaftsbundes vom Ghana zur Folge gehabt hat. Aufgrund weiterer Bestimmungen des gleichen Gesetzes sind vorgesehen: eine Neuregelung der bei Arbeitsniederlegung in "lebenswichtigen Diensten" anwendbaren Verfahren und Strafsanktionen. Vertreter der ITF in dieser Delegation war Harold Lewis (Stellvertretender Generalsekretär). Im Anschluss an die Besprechungen mit den Gewerkschaften, dem Arbeitsminister und dem Premierminister gab die Delegation eine Erklärung ab, in der sie gegen verschiedene Aspekte der neuen Gesetzgebung Einspruch erhob und die Notwendigkeit einer möglichst baldigen Neugründung eines Gewerkschaftsbundes betonte. Am 13. Januar war es zu einem Putsch von Offizieren der Armee gekommen, wobei die Regierung abgesetzt und ein "Nationaler Befreiungsrat" mit der Führung der Geschäfte des Staates betraut wurde. Eine der ersten Maßnahmen dieses Befreiungsrates bestand in der Aufhebung der Auflösung des ghanesischen Gewerkschaftsbundes. Gegenwärtig haben die Gewerkschaften tragbare Beziehungen mit der Regierung, die sich bewußt zu sein scheint, daß bestimmte Organisationen in bestimmten Sektoren eine starke Schlüsselstellung einnehmen. Die durch die Politik der vorherigen Regierung verursachten gewerkschaftlichen Spaltungen sind inzwischen weitgehend überbrückt worden, insbesondere bei der Gewerkschaft der Eisenbahner und Hafenarbeiter, zu deren Wiedervereinigung ITF-Regionalvertreter Ben Udogwu in bedeutendem Maße beitrug.
41. Vom 6. – 10. Dezember 1971 fand in Lagos ein gewerkschaftspolitischer Lehrgang statt, für den die ITF verantwortlich zeichnete und an dem 39 Delegierte von 12 Gewerkschaften teilnahmen. Zu den wichtigsten Diskussionsthemen zählten: Struktur, Verwaltungs- und Finanzpolitik der Gewerkschaften, Arbeitsrecht, Einflußnahme der Regierung auf Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen, grundsätzliche volkswirtschaftliche Fragen, Probleme der Verkehrswirtschaft Nigerias, Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen im Schienen-, Straßen- und Luftverkehr, der Schifffahrt und Hafengewirtschaft, und schließlich die ITF und ihr Tätigkeitsbereich. Besondere Erwähnung verdient in diesem Zusammenhange ein Symposium über die Rolle der Verkehrswirtschaft im Rahmen des Vierjahres-Entwicklungsplanes Nigerias. Einschlägige Fragen wurden von Vertretern der Gewerkschaften, Regierung sowie von Akademikern beantwortet. Hier wurde den Vertretern der Arbeitnehmer der verschiedenen Verkehrsträger erstmalig Gelegenheit zur gründlichen Untersuchung der einschlägigen Aspekte der Politik der Regierung geboten, was sowohl die Vertreter der Gewerkschaften als auch der Delegierte der Regierung als überaus zweckdienlich bezeichneten.
42. Im Rahmen ihrer fortschreitenden Bildungsarbeit in Afrika organisierte die ITF in Zusammenarbeit mit der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) vom 9. Januar bis 5. Februar vier Seminare für ghanesische Mitgliedsverbände (Maritime and Dock Workers' Union, General Transport and Petroleum Workers' Union, Private Road Transport Union und Railway and Ports Workers' Union). Jedes der Seminare dauerte eine Woche. Insgesamt nahmen 140 Personen, vorwiegend Zweigstellensekretäre und Vorsitzende, an ihnen teil. Zu den Unterrichtsthemen zählten: gewerkschaftliche Organisation, Verwaltung und Leitung; Grundlehrgang in Volkswirtschaft; Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen und Produktivität; die Rolle der Genossenschaften; wirtschaftliche Entwicklung und Mitbestimmung; Behandlung von Beschwerden; Kollektivverhandlungen; Analyse von Kollektivverträgen; der Beitrag der Gewerkschaften zur wirtschaftlichen Entwicklung; gewerkschaftspolitische Aspekte der ghanesischen Gesetzgebung und die Geschichte der internationalen Gewerkschaftsbewegung.
43. Vom 20. bis 25. August 1972 wurde in Freetown ein Lehrgang für Transportarbeiter von Sierra Leone durchgeführt. Zu den Fragen, mit denen sich die 30 Lehrgangsteilnehmer beschäftigten, zählten: Innerbetriebliche Beziehungen in der Verkehrswirtschaft, Mitwirkung der Gewerkschaften bei der wirtschaftlichen Entwicklung von Sierra Leone, die Aufgabenbereiche der ITF und anderer IBS im Zusammenhang mit der Entwicklung afrikanischer Gewerkschaften, und Beziehungen der Gewerkschaften von Sierra Leone zur internationalen Gewerkschaftsbewegung. Ansprachen hielten der Arbeitsminister und der Stellvertreter des Verkehrsministers.

44. Vom 27. August bis 2. September 1972 fand in Port Harcourt ein Seminar für 40 Mitglieder des der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafentarbeiterverbandes statt. Themen des Seminars, an dem auch 10 Mitglieder des Hafenrates des Nigerischen Gewerkschaftsbundes (ULC) teilnahmen, waren "Gewerkschaftliche Organisation" und "Kollektivverhandlungen".
45. Vom 3. bis 9. Dezember 1972 fand in Takoradi ein von der ITF und der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung organisiertes Bildungsseminar statt, an dem 46 Funktionäre (meist Vorsitzende und Zweigstellenleiter) von ghanesischen Mitgliedsverbänden der ITF teilnahmen. Referiert wurde über folgende Themen: Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen (mit besonderem Bezug auf die ghanesische Arbeitsgesetzgebung); Kreditgenossenschaften; Kollektivverhandlungen; Leitung und Verwaltung von Gewerkschaften. Sonderkurse bezogen sich auf die Rolle der Transportarbeitergewerkschaften bei der wirtschaftlichen Entwicklung Ghanas und Kollektivverhandlungsmethoden in den einzelnen Transportzweigen.
46. Die Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) in Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) bat die ITF Ende 1972, zwanzig Kollegen von angeschlossenen Eisenbahnern in Ghana, Nigeria und Kenia für ein Seminar zu nominieren, das vom 15. Oktober bis 11. November zur Durchführung gelangte. Im Zusammenhang mit der Teilnahme der ghanesischen Kollegen traten jedoch Schwierigkeiten auf, so daß beschlossen wurde, die sieben Plätze der ghanesischen Kollegen an zusätzliche Teilnehmer aus Nigeria und Kenia zu vergeben. Gegen Ende des Seminars begaben sich die Kollegen Harold Lewis (Stellvertretender Generalsekretär) und Clive Iddon (ehemaliger Sekretär der Eisenbahnersektion) nach Königstein und referierten über die Struktur, Ziele und Arbeit der ITF bzw. die Behandlung verkehrspolitischer Probleme durch die ITF-Sektion der Eisenbahner.
47. Vom 21. bis 30. Mai 1973 fand in Kaduna (Nordnigeria) ein ITF/FES-Seminar für Gewerkschaftsfunktionäre statt, an dem 50 Kollegen von 13 Mitgliedsverbänden und 2 voraussichtlichen Mitgliedsverbänden teilnahmen. Zur Diskussion standen Fragen wie: Fachgewerkschaften, Probleme des gewerkschaftlichen Zusammenschlusses sowie eine ganze Reihe allgemeinerer Fragen, z.B. Kollektivverhandlungen, Verwaltung von Gewerkschaften usw.
48. Vom 24. bis 28. Juli fand in Lagos ein Seminar für die Mitglieder der Kreditgenossenschaft des uns angeschlossenen Verbandes der Lokführer, Heizer und Rangierer statt, an dem 20 Funktionäre der genannten Genossenschaft teilnahmen. Behandelt wurden folgende Themen: Geschichte der Genossenschaftsbewegung; allgemeine Verwaltung von Genossenschaften; genossenschaftliche Buchführungsmethoden; Verbuchung von Darlehen, Rückzahlungen und Zinsen und Aufgaben der Genossenschaften, insbesondere Verbrauchergenossenschaften. Hauptreferent war Herr M. Tugah, (stellvertretender Registrar für Gewerkschaften des Staates Lagos).
49. Viele Mitglieder unserer beiden ghanesischen Eisenbahnverbände wurden Ende Juni 1973 von den Überschwemmungen in der Nähe von Akkra besonders schwer heimgesucht; da zahlreiche am Ende der Stadt befindliche Eisenbahnerwohnungen zerstört wurden. Die ITF hat 500 Cedis (etwa £170) zur Linderung der Not beigesteuert.
50. Vom 2. bis 8. September 1973 fand in Takoradi ein Seminar für 30 Mitglieder von 2 ghanesischen Mitgliedsverbänden -- die Railway and Port Workers' Union and die Railway Enginemen's Union -- statt. Dieses Projekt wurde gemeinsam von der ITF und FES geplant. Zur Diskussion standen folgende Themen: Kollektivverhandlungen, Behandlung von Beschwerden, die ghanesische Arbeitsgesetzgebung, Aufgaben der Gewerkschaftsfunktionäre, die organisatorische und verwaltungstechnische Struktur der beiden genannten Gewerkschaften und die Rolle der Eisenbahner in der Wirtschaft Ghanas. Ferner bot das Seminar Gelegenheit für einen Meinungsaustausch über die Politik der Ghana Railway and Ports Authority.
51. Im Oktober 1973 unternahm Udogwu eine längere Reise nach Gambia, Sierra Leone, Liberia und der Elfenbeinküste, um mit den dortigen Transportarbeitergewerkschaften engeren Kontakt aufzunehmen und sich mit den Problemen in diesen Ländern, wo die ITF verhältnismäßig wenige Mitgliedsverbände hat, näher vertraut zu machen.
52. Vom 18. bis 24. November 1973 brachte die ITF in Zusammenarbeit mit der FES in Kumasi ein Seminar für ghanesische Transportarbeitergewerkschaften zur Durchführung. Die 40 Teilnehmer kamen von 6 Gewerkschaften und diskutierten diverse Aspekte der gewerkschaftlichen Organisation sowie die Frage der Kollektivverhandlungen im Transportsektor Ghanas.
53. Während der letzten 3 Jahre war unter den afrikanischen Arbeitern Südafrikas eine zunehmende Entschlossenheit in Richtung der Erlangung grundlegender Rechte zu verzeichnen. Obwohl diese Arbeiter unter dem gegenwärtigen Gesetz kein Recht haben, sich zu Gewerkschaften zusammenzuschließen und Kollektivverhandlungen zu führen, haben sie bewiesen, daß sie in der Lage sind, ihre Forderungen mit einer Entschlossenheit voranzutreiben, die ihre Arbeitgeber, die sich dem Scheintrug hingegeben hatten, daß sie nichts zu befürchten hatten, zunächst überraschte und später stark beunruhigte. Gegen Ende 1972 und Anfang 1973 fanden mehrere größere Streiks statt, vor allem unter den Hafentarbeitern in Durban und beim Autobuspersonal in Johannesburg.
54. Diese Protestaktionen brachten beachtliche Lohnerhöhungen, obwohl die Löhne noch immer außerordentlich schlecht sind. Wichtiger aber ist die Tatsache, daß sich sowohl die schwarzen als auch die weißen Einwohner des Landes der potentiellen Macht der afrikanischen Arbeiter bewußt wurden. Die Regierung, die nicht wußte, ob sie versuchen sollte, die Aufständischen zu beschwichtigen oder ihnen zu trauen, erklärte sich bereit, bestimmte Gesetze über die Beschäftigung afrikanischer Arbeiter zu ändern, aber weigerte sich weiterhin hartnäckig, ihnen irgendwelche Gewerkschaftsrechte zuzugestehen. Die Arbeiter haben seitdem in vielen Fällen dennoch Gewerkschaften gebildet, weil sie ungeachtet des Gesetzes die Ansicht vertreten, daß eine Gewerkschaft eine Tatsache ist, die kein Arbeitgeber ignorieren kann, wie blind sich die Behörden ihr gegenüber auch immer verhalten mögen.

55. Die ITF hat diese Entwicklung sehr aufmerksam verfolgt, und sie unterstützt die Versuche der afrikanischen Arbeitnehmer im Verkehrssektor, Gewerkschaften zu bilden. Im Jahr 1973 nahm die ITF das Beitrittsgesuch der Transport and Allied Workers' Union an, der das afrikanische Autobuspersonal von Johannesburg angehört.
56. In Rhodesien hat das Smith-Regime die Kollektivverhandlungsrechte der Gewerkschaften drastisch eingeschränkt, aber afrikanische Gewerkschaften bis jetzt nicht verboten. Die Railway Associated Workers' Union, der die afrikanischen Eisenbahner angehören und die in vieler Hinsicht als die stärkste afrikanische Gewerkschaft des Landes betrachtet werden kann, vertritt weiterhin die Interessen ihrer Mitglieder so wirksam, wie die genannten gesetzlichen Einschränkungen dies gestatten, aber die Gewerkschaften der Straßentransportarbeiter und des Luftfahrtsperonals sind sehr inaktiv.

ASIEN

57. Das Büro unseres Regionalvertreters für Asien, Donald U'ren, befindet sich in Kuala Lumpur. Kollege U'ren ist für unsere Bildungsarbeit in Asien sowie für die Planung regionaler Konferenzen verantwortlich. Über die wichtigsten Tagungen dieser Art berichten wir in den folgenden Punkten.
58. Außerdem unternahm U'ren mehrere längere Reisen, um angeschlossenen Verbänden bei der Lösung ihrer Probleme behilflich zu sein und sie zu ermutigen, ihre Arbeit unter oft sehr schwierigen Umständen fortzusetzen.
59. Im Jahr 1972 war es der ITF dank der großzügigen Unterstützung der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaft BRAC möglich, der Vietnamesischen Transportarbeiterföderation (VTF) bei der Stabilisierung ihrer organisatorischen Struktur auf regionaler und lokaler Ebene behilflich zu sein. Dies war besonders notwendig, da die Verbindungsmöglichkeiten in diesem Land unter dem jahrelangen Krieg stark gelitten hatten. Obwohl diese Kampagne äußerst erfolgreich war, wurden die auf regionaler und lokaler Ebene gemachten Errungenschaften durch Meinungsverschiedenheiten auf zentraler Ebene, die zur Wahl neuer Spitzenfunktionäre der Föderation führten, beeinträchtigt. Die VTF befindet sich seit Jahren in einer sehr schwierigen politischen Situation. Sie wird nicht nur von den Opponenten der Regierung angegriffen, sondern auch von der Regierung selbst, da diese zwar sehr viel über gewerkschaftliche Rechte redet, aber es nicht gern sieht, wenn die Gewerkschaften von diesen Rechten wirksam Gebrauch machen. Dennoch genießt die VTF die Treue und Unterstützung ihrer Mitglieder und es war ihr wiederholt möglich, deren Interessen mutig und wirksam zu verteidigen, auch wenn sie dabei Gefahr lief, den Unwillen der Regierung auf sich zu ziehen. Sie war somit in einem Land, in dem die Vollmachten der Regierung praktisch uneingeschränkt sind, eine der wenigen, unabhängigen Sprecher, auf die sich die Arbeiter verlassen konnten.
60. Donald U'ren hat sowohl die Lage in Vietnam als auch die ebenfalls sehr beunruhigende Situation in Indonesien mit großer Aufmerksamkeit verfolgt. Im November 1971 erließ der indonesische Staatspräsident eine Verordnung, die die Bildung einer einzigen Organisation für alle indonesischen Staatsbediensteten (einschließlich der Eisenbahner) vorsah. Die neue Organisation trug den Namen "KORPRI" und ihr Hauptverwalter war der Innenminister, mit den Provinzgouverneuren als Verwalter der verschiedenen provinziellen Abteilungen. In der Präambel der genannten Verordnung heißt es, daß ihr Ziel in der Bildung "einer Zivilgarde besteht, die der Regierung und deren politischen Maßnahmen und Programmen treu ist". Im Satzungsentwurf der KORPRI wird diese Organisation als "einziges Organ für die Vereinigung und Führung aller Staatsbediensteten zwecks Stärkung ihrer Hingabe" bezeichnet. Der Vorsitzende des Generalrates der KORPRI ist der Innenminister und die einzelnen Abteilungssekretäre und Verwaltungschefs anderer Regierungseinrichtungen gehören ebenfalls dem Generalrat an. Diese Bevorzugung behördlicher Vertreter auf den einzelnen Verwaltungsorganen ist auch aus den Satzungen der provinziellen und lokalen Unterabteilungen der KORPRI erkenntlich. Gegen die genannte Regierungsverordnung erhob die der ITF angeschlossene Indonesische Eisenbahnergewerkschaft (PBKA) unverzüglich Protest. Sie erkannte an, daß sich alle indonesischen Staatsbürger für die Entwicklung ihres Landes einsetzen müßten, betrachtete jedoch die Bildung der KORPRI als einen Versuch in Richtung der Ausschaltung grundlegender demokratischer Methoden beim Ausbau gewerkschaftlicher Rechte. Ferner verwies die PBKA darauf, daß der Erlaß dieser Verordnung eine Verletzung des IAO-Übereinkommens Nr. 98 über das Vereinigungsrecht und das Recht auf Kollektivverhandlungen darstelle.
61. U'ren hat mit der PBKA über alle Aspekte dieser Entwicklung wiederholt Rücksprache gehalten. Im März 1972 fand ein Seminar für führende Funktionäre der PBKA statt, um ihnen Gelegenheit zu bieten, ihrer Entschlossenheit Ausdruck zu geben, die Unabhängigkeit und demokratischen Grundsätze ihrer Organisation verantwortungsbewußt zu verteidigen. Die indonesische Regierung hat dem Druck der internationalen Gewerkschaftsbewegung bis jetzt nicht stattgegeben. Alle Gewerkschaften der Staatsbediensteten sind durch die Tatsache, daß die Gewerkschaftsbeiträge nicht länger vom Arbeitslohn abgezogen werden können, stark geschwächt worden, und die PBKA läuft Gefahr, ausgelöscht zu werden. Natürlich besteht noch immer die Möglichkeit, daß die Regierung selbst zu diesem späten Zeitpunkt ihre Haltung ändern und es echten Gewerkschaften gestatten wird, sich parallel zur KORPRI zu betätigen, aber die Aussichten sind nicht sehr ermutigend.
62. Vom 4. bis 27. März 1971 fand in Singapur ein von der ITF und der ihr angeschlossenen amerikanischen Eisenbahnergewerkschaft BRAC organisiertes Regionalseminar für bildungstätige Gewerkschafter statt. An dem Seminar nahmen führende Funktionäre angeschlossener Verbände aus Sri Lanka, Indonesien, Südkorea, Malaysia, den Philippinen und Singapur teil. Diskutiert wurden u.a. folgende Fragen: Struktur und Aufbau der Gewerkschaften, Methoden der Erwachsenenbildung, Arbeitsgesetzgebung, Organisation und Verwaltung von Gewerkschaften, wirtschaftliche Aspekte, Beziehungen zur Öffentlichkeit, Kollektivverhandlungen, die internationale Gewerkschaftsbewegung und Planung der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit. Zu den Referenten zählten Walter Williamson, Leiter der Bildungsabteilung der BRAC; Jack F. Otero, Direktor der Internationalen Abteilung der BRAC; Donald U'ren, ITF-Regionalvertreter für Asien; Dr. M.A. Nawawi; Dr. D.H. Clark und Dr. P. Weldon von der Universität Singapur sowie N. Govindasamy und Chue Shui Hoong vom Gewerkschaftsbund von Singapur.

63. Vom 20. bis 25. September gelangte in Seoul, Korea, ein Seminar für 30 Mitglieder von koreanischen ITF-Verbänden zur Durchführung. Diese Studientagung wurde in Zusammenarbeit mit der American Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) geplant. Es referierten u.a. Lehrkräfte von der Universität Seoul.
64. Vom 2. bis 9. August 1972 fand in Tokio eine Konferenz des Luftverkehrspersonals statt, für die die ITF in Zusammenarbeit mit ihren japanischen Mitgliedsverbänden und der amerikanischen Brotherhood of Railway and Airline Clerks verantwortlich zeichnete. Dieser Konferenz wohnten Delegierte aus Australien, Fidschi, Indien, Japan, Korea, Malaysia, Pakistan, den Philippinen und Singapur bei, sowie Delegationen aus den USA und Kanada, wo die Gewerkschaften größten Wert auf enge Zusammenarbeit mit ihren asiatischen Kollegen legen. Die wichtigste Aufgabe der Konferenz war die Untersuchung von Möglichkeiten intensiverer gemeinsamer gewerkschaftspolitischer Maßnahmen in asiatischen Ländern in bezug auf Probleme, mit denen sich alle dortigen Länder auseinandersetzen haben, wie z.B. Luftpiraten, technologische Neuerungen, Ausbildung, Kollektivverhandlungen sowie Erläuterung der Bedeutung der internationalen Solidarität.
65. Die Konferenz befürwortete alle von der ITF auf internationaler Ebene ergriffenen Maßnahmen zur Abwehr der Luftpiraterie und sonstiger Gewalttätigkeiten und brachte die feste Überzeugung zum Ausdruck, daß die als Gegenmaßnahmen gedachten Übereinkommen in der ganzen Welt vollinhaltlich und ohne Rücksicht auf politische Faktoren zur Anwendung gebracht werden müßten. Ebenso wurden die bei ICAO angeregten Sanktionen gegen Staaten, die solche gewalttätige Übergriffe direkt oder indirekt befürworten, gutgeheißen. Ferner wurde einmütig die Auffassung vertreten, daß alle im Luftverkehr Beschäftigten vor nachteiligen Auswirkungen technologischer Umwälzungen geschützt werden müßten, insbesondere sofern Beschäftigungsmöglichkeiten beeinträchtigt werden können. Die Konferenz forderte maximale Sicherheit des Beschäftigungsverhältnisses und Mitspracherecht der Gewerkschaften bei der Planung und Durchführung aller Maßnahmen, die einen Einfluß auf die gegenwärtigen Beschäftigungsbedingungen und auch die Aufstiegsmöglichkeiten haben können. Im Bereiche der beruflichen Schulung wurde die Notwendigkeit einer den ICAO-Normen entsprechenden, umfassenderen Normierung unterstrichen sowie die Bedeutung einer ständigen Überprüfung der in dieser Hinsicht geplanten Vorkehrungen der Luftverkehrslinien durch die zuständigen Gewerkschaften unter entsprechender Einschaltung der ITF.
66. Schließlich bekräftigten die Konferenzteilnehmer ihre Absicht, über die ITF die ständige gewerkschaftliche Zusammenarbeit innerhalb Asiens in allen wesentlichen Angelegenheiten, insbesondere im Bereiche der Tarifpolitik, zu gewährleisten. Sie verpflichteten sich zur Zusammenarbeit und gegenseitiger Hilfeleistung auf internationaler Ebene und zur Unterstützung jedes in einen Arbeitskonflikt verwickelten Mitgliedsverbandes des Luftverkehrspersonals.
67. Vom 7. bis 9. Mai fand in Singapur eine Asiatische Seeleutekonferenz der ITF statt, die in Zusammenarbeit mit den dortigen Mitgliedsverbänden geplant wurde. Die Konferenz war im Zusammenhang mit der Politik der ITF zur Frage der Beschäftigung billiger Schiffsbesatzungen von besonderer Bedeutung. Außerdem stand es allen der ITF angeschlossenen nicht-asiatischen Seeleutegewerkschaften frei, Delegierte zu dieser Konferenz zu entsenden. (siehe Punkt 161)
68. Vom 1. bis 28. September führte die Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) in Zusammenarbeit mit der deutschen Gewerkschaft ÖTV in Deutschland eine Studientour und ein Seminar für asiatische Hafentarbeiter durch, an dem 20 von der ITF nominierte Gewerkschafter (je 6 aus Singapur, Malaysia und den Philippinen, sowie 2 aus Sri Lanka) teilnahmen. Am 5. Oktober begab sich der stellvertretende Generalsekretär der ITF, Harold Lewis, nach Deutschland und referierte auf dem Seminar über die Struktur, Ziele und Tätigkeit der ITF und die Arbeit der Hafentarbeitersektion der ITF.
69. Vom 1. bis 10. Oktober 1973 brachte die ITF, in Zusammenarbeit mit der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaft BRAC in Seoul ein weiteres Seminar für ihre koreanischen Mitgliedsverbände zur Durchführung. 35 Delegierte diskutierten verschiedene Aspekte der Verwaltung wie z.B. Buchführungsmethoden, Aufklärung der Mitgliedschaft, Registrierung von Mitgliedern, Geschäftsverfahren auf Ausschusssitzungen. Kollege U'ren referierte über das Recht auf Zusammenschluß, Kollektivverhandlungen sowie über die Tätigkeit der ITF. Ferner wurden Aspekte der Mitbestimmung, der Lohnpolitik und der koreanischen Arbeitsgesetzgebung besprochen.
70. Vom 12. bis 30. November 1973 fand in Penang (Malaysia) das zweite ITF-Seminar für gewerkschaftliche Bildungsfunktionäre statt. (Das erste solche Seminar wurde im Mai 1971 in Singapur abgehalten). An dem Seminar nahmen Bildungsfunktionäre von ITF-Mitgliedsverbänden aus Indonesien, Indien, Japan, Malaysia, Singapur, den Philippinen, Taiwan, Sri Lanka, Korea, Pakistan und Bangladesch teil. Drei Referenten von der Universität Penang referierten über Bildungsmethoden (Analphatetentum und seine Auswirkungen auf die Arbeitsbewegung und die Entwicklung des Landes), sozialwirtschaftliche Aspekte und das Klassifizierungsverfahren für Bücherereien. Ein Experte in Schulungsfragen vom Malaysischen Gewerkschaftsbund (MTUC) hielt ein Referat über "Erwachsenenschulung, Arbeiterschulung und gewerkschaftliche Bildungsarbeit". Ferner erfolgte eine Diskussion über den Beitrag der Gewerkschaften zur wirtschaftlichen Entwicklung. Die Seminarsteilnehmer erstatteten allgemein Bericht über die gewerkschaftliche Lage in ihren Ländern und diskutierten die Probleme, denen sie sich bei der Planung ihrer Bildungsarbeit gegenübergestellt sehen.
71. Dieses Seminar gelangte in Zusammenarbeit mit der BRAC zur Durchführung, deren Forschungsdirektor, Walter R. Williamson, mehrere Diskussionspunkte einführte. Jay Mazur von der amerikanischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer der Bekleidungsarbeiter und ein Experte auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit referierte über öffentliche Vortragsarbeit und beabsichtigte mehrere Lehrübungen.

LATEINAMERIKA UND KARIBISCHER RAUM

72. Das ITF-Regionalbüro für Lateinamerika und den karibischen Raum befindet sich in Lima (Peru). Dem Direktor des Büros, Medardo Gomero, steht eine kleine Gruppe treuer Mitarbeiter zur Seite und mehrere angeschlossene Verbände haben der ITF wiederum Funktionäre für die Durchführung bestimmter Projekte bereitgestellt.

73. Vom 15. bis 20. März fand in San Jose (Costa Rica) ein gemeinsam von der ITF und der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) geplantes Seminar für Strassentransportarbeiter statt. Die Teilnehmer kamen von 19 Transportarbeitergewerkschaften aus 11 Ländern im lateinamerikanischen Raum. Am Ende des Seminars wurde eine Erklärung angenommen, in der die Ansichten der Teilnehmer zu folgenden Fragen zum Ausdruck gelangten: der Beitrag des Strassentransports zur wirtschaftlichen Entwicklung; die Rechte der Gewerkschaften; Arbeitsbedingungen; Verkehrsunfälle und Arbeitsunfälle; Sozialversicherung; Hygiene und Gesundheit; Kleinunternehmen und finanziell schwache Firmen; Solidarität der Gewerkschaften auf internationaler Ebene.
74. Im Juli 1971 fanden in Mexiko zwei gewerkschaftliche Schulungsseminare statt, die von der ITF in Zusammenarbeit mit der Mexikanischen Gewerkschaft des Zivilluftfahrtspersonals (SNTAS) durchgeführt wurden. Zu den Diskussions-themen zählten: die Bedeutung der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit, die Geschichte der Gewerkschaftsbewegung, die Struktur von Gewerkschaften, parlamentarische Verfahren, Gewerkschaftspresse, Publizität und Kollektivver-handlungen. Die Referenten versuchten den Zusammenhang zwischen gewerkschaftlicher Bildungsarbeit und gewerk-schaftlicher Tätigkeit anschaulich zu machen.
75. Im August 1971 fanden in Costa Rica zwei Seminare für Transportarbeiter statt, und zwar vom 3. bis 7. August in San Jose und vom 16. bis 20. August ein Abendkurs für Mitglieder des Kostarikanischen Eisenbahnverbandes in Puntarenas.
76. Anfang 1972 fanden in Mexico fünf Seminare statt: drei für Mitglieder der uns angeschlossenen mexikanischen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals und zwei für Mitglieder der Mexikanischen Eisenbahnerföderation. In Bolivien fanden Seminare für Strassentransportarbeiter und Eisenbahner statt und in Costa Rica Studententagungen für Seeleute, Hafentarbeiter und Eisenbahner sowie ein grundlegendes Bildungsseminar für Transportarbeiter aus allen Verkehrs-bereichen. In Peru fanden Seminare für Seeleute, Hafentarbeiter Luftfahrtspersonal und Eisenbahner statt sowie im Norden des Landes eine regionale Studententagung für Mitglieder aller peruanischen ITF-Gewerkschaften.
77. Vom 18. Juni bis 21. Juli wurde in Costa Rica ein von der ITF und der Friedrich-Ebert-Stiftung geplantes Seminar über "Die soziale Verantwortung der Gewerkschaften im Transport und Verkehr" durchgeführt, an dem 23 Gewerkschafter aus 13 lateinamerikanischen Ländern teilnahmen. Im einzelnen standen folgende Themen zur Diskussion: Abhilfsmassnahmen gegen nachteilige soziale Auswirkungen des technischen Wandels im Transport und Verkehr; Methoden für die Anpassung der Sozialversicherungsbedingungen an die heutigen Bedürfnisse der Transportarbeiter und die Harmonisierung der Sozialbedingungen der lateinamerikanischen Transportarbeiter; Mitarbeit der Gewerkschaften bei der Formulierung verkehrspolitischer Maßnahmen und die Rolle der Transportarbeiter auf dem Gebiete der wirtschaftlichen Integration in Lateinamerika.
78. Vom 2. bis 6. Oktober 1972 fand in Buenos Aires eine Lateinamerikanische Eisenbahnerkonferenz statt, an der 32 Delegierte von 16 Gewerkschaften aus 10 Ländern teilnahmen. Den Vorsitz führte Cesareo Melgarejo (Mitglied des ITF-Vorstandes). Zur Diskussion standen folgende Fragen: Arbeitsbedingungen, Sicherheit der Arbeit, soziale Sicherheit, gewerkschaftliche Organisation und internationale Solidarität der Eisenbahner; der technische Wandel bei den Eisenbahnen und die verkehrspolitische Rolle der Eisenbahnen.
79. 69 Delegierte von 44 Gewerkschaften aus 14 Ländern nahmen vom 6. bis 10. November 1972 in Lima an einer lateinamerikanischen ITF-Konferenz für Seeleute und Hafentarbeiter teil. Zur Diskussion standen: die Auswirkungen des technischen Wandels in der Schifffahrt und Hafenwirtschaft (mit besonderem Bezug auf Arbeitsbedingungen, Beschäftigungssicherheit und Löhne); soziale Sicherheit; Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen; Schattenflaggen; gewerkschaftliche Organisation und internationale Solidarität. Es referierten: Roger Dekeyzer, ehemaliger Präsident der ITF und des Belgischen Transportarbeiterverbandes (BTB); Juan Perez Roa, Präsident des Hafentarbeiterverbandes von Costa Rica und Vizepräsident der US International Logshoremens Association; Enrique Venturini, Generalsekretär der Argentinischen Gewerkschaft der Schiffselektriker; und Medardo Gomero. Cesareo Melgarejo nahm an der Konferenz als Mitglied des ITF-Vorstandes teil.
80. Anfang 1972 wurde die Stadt Managua in Nikaragua durch ein Erdbeben verwüstet. In Anbetracht dessen wurde Kollege Gomero bevollmächtigt, US \$ 500 für Nahrungsmittel für die Familien der Mitglieder unseres in Managua befindlichen Mitgliedsverbandes STELAS und des dortigen Autobusfahrerverbandes, zu dem die ITF gute Beziehungen hat, auszugeben. Ferner steuerte die amerikanische BRAC \$ 500 zur Linderung der Not der Erdbebenopfer bei.
81. Vom 21. bis 25. Mai fand in Quito (Ecuador) die erste lateinamerikanische Konferenz der Strassentransportarbeiter statt. An ihr nahmen 52 Delegierte von 33 Strassentransportarbeiter-Gewerkschaften aus 13 lateinamerikanischen und karibischen Ländern teil. Diskutiert wurden u.a. folgende Themen: Arbeitsbedingungen; Sicherheit; gewerkschaftliche Erfassung der Arbeitnehmer im Straßenverkehr; internationale Solidarität; Harmonisierung der sozialen Bedingungen im Straßenverkehr auf lateinamerikanischer Ebene und die sozialen Auswirkungen des technischen Wandels im Straßenverkehr.
82. Vom 14. bis 19. Mai fand in Bogota (Kolumbien) ein gewerkschaftliches Bildungsseminar für 16 Teilnehmer von den beiden der ITF angeschlossenen kolumbianischen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals (SINTRAVA und ACAV) statt. In Barranca-Bermeja wurde ein Abendkurs für Zivilluftfahrtspersonal, Eisenbahner und Binnenschiffer abgehalten. In Panama fanden vom 18. bis 30 Juni Abendkurse für 29 Teilnehmer von panamanischen Strassentransportarbeiter-Gewerkschaften statt, auf denen spezifische Probleme dieser Berufsgruppe behandelt wurden. Parallel damit lief ein Seminar für Bildungsfunktionäre der panamanischen Transportarbeitergewerkschaften.

83. Vom 24. bis 28. September 1973 fand in Barbados die erste ITF-Konferenz für den karibischen Raum statt. An der Konferenz nahmen 50 Delegierte von Mitgliedsverbänden und voraussichtlichen Mitgliedsverbänden aus Antigua, Barbados, Bermuda, Curacao, Guyana, Grenada, der Dominikanischen Republik, St. Kitts, St. Lucia, St. Vincent und Trinidad & Tobago teil. Hauptdiskussionsthema waren die Auswirkungen der zunehmenden wirtschaftlichen Zusammenarbeit im karibischen Raum auf den Transportsektor und dessen Arbeitnehmer. Die Konferenz nahm mehrere Entschlüsse an, im besonderen über die Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organisation der Transportarbeiter; die Stärkung der Kontakte und des Informationsaustauschs zwischen den Gewerkschaften der Transportarbeiter und die Notwendigkeit der regelmäßigen Rücksprache seitens der Regierungen mit den Gewerkschaften über alle geplanten sozialen und wirtschaftlichen Maßnahmen in Richtung der regionalen Harmonisierung.
84. Die letzten 2 Tage der Konferenz waren der Diskussion von Problemen der Seeleute und Hafentarbeiter gewidmet, mit besonderem Bezug auf die zunehmende Verwendung von Containern. Juan Perez Roa, Vorsitzender der Hafentarbeitergewerkschaft von Puerto Rico und Vizepräsident der amerikanischen ILA, sprach über die Schritte, die seine Organisation unternommen hat, um sich vor den Auswirkungen der Einführung kapitalintensiver Umschlagsmethoden zu schützen.
85. Vom 10. bis 14. September fand in Lima eine ITF-Konferenz über die Arbeitsgesetzgebung im Verkehrssektor statt, um führenden lateinamerikanischen Gewerkschaftsfunktionären und Rechtsanwälten, die im Dienste der Gewerkschaftsbewegung stehen, Gelegenheit zu geben, die Auswirkungen der Arbeitsgesetzgebung auf die im Verkehrssektor beschäftigten Personen zu diskutieren. Im Rahmen der Konferenz erfolgten Referate über: Kollektivverhandlungen; die technische Entwicklung im Verkehr; Mitbestimmung; Genossenschaften; technischer und sozialer Wandel in Lateinamerika; gesetzliche Bindung des Arbeitsverhältnisses im Verkehr; die Rolle des Transports bei der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung, und das Streikrecht der Transportarbeiter.
86. Am 11. September 1973 brachten die chilenischen Streitkräfte die demokratisch gewählte Regierung des Präsidenten Allende zu Fall. Während des Angriffs der Militärs auf die Residenz des Präsidenten verlor dieser sein Leben. Der Generalsekretär der ITF gab daraufhin eine Erklärung ab, in der dieser Staatsstreich verurteilt wurde. Diese Erklärung wurde über das ITF-Regionalbüro in Lima an die Gewerkschaften der lateinamerikanischen Länder weitergeleitet. Auf seiner Sitzung am 30. und 31. Oktober 1973 in Paris nahm der ITF-Vorstand die nachstehende Erklärung zur Lage in Chile an:

“Auf seiner Sitzung am 30. und 31. Oktober 1973 in Paris verurteilte der ITF-Vorstand den kürzlichen Staatsstreich der Militärs in Chile und bekräftigte mit Nachdruck die bereits am 14. Oktober in einer ITF-Erklärung gemachte Feststellung, daß die brutale Aufzwingung einer militärischen Diktatur als inhuman bezeichnet werden muß, ganz gleich welchen Problemen Chile sich auch immer gegenübergestellt gesehen habe. Ferner bekräftigte der Vorstand vorbehaltlos eine bereits vom Direktor des ITF-Regionalbüros für Lateinamerika und den Karibischen Raum abgegebene Erklärung, beteuerte erneut seine uneingeschränkte Solidarität mit den arbeitenden Menschen Chiles, und insbesondere mit den chilenischen Transportarbeitern und forderte das sich gegenwärtig in Chile an der Macht befindliche Regime zur unverzüglichen Wiederherstellung einer verfassungsgemäßen Regierungsform auf. Der Vorstand verurteilte die vom genannten Regime ergriffenen Maßnahmen zur Vorenthaltung der Bürgerrechte und grundlegenden Rechte der chilenischen Arbeiter und versprach die Unterstützung der ITF für alle Schritte, die von den chilenischen Arbeitern unternommen werden, um das Recht auf Zusammenschluß und die gewerkschaftliche Vereinigungsfreiheit wiederzugewinnen und auszuüben. Der Vorstand fordert die angeschlossenen Gewerkschaften auf, unseren chilenischen Gewerkschaftskollegen die größtmögliche praktische Solidarität und Unterstützung zuteil werden zu lassen.”

TÜRKEI

87. Vom 5. bis 9. November 1973 brachte die ITF in Istanbul ein Seminar für ihre türkischen Mitgliedsverbände zur Durchführung. Damit war den türkischen Transportarbeitergewerkschaften erstmalig Gelegenheit geboten, die spezifischen und gemeinsamen Probleme, die sich aus dem technischen Wandel im Transport und Verkehr ergaben, miteinander zu diskutieren. Besondere Aufmerksamkeit wurden den sozialen Auswirkungen des technischen Wandels zuteil. An dem Seminar nahmen rund 30 Delegierte vom Türkischen Eisenbahnverband (DYF-IS), vom Türkischen Straßentransportarbeiterverband (TÜMTIS) und vom Türkischen Hafentarbeiterverband (LIKAT-IS) teil. Die Delegierten einer jeden Organisation referierten über ihre spezifischen Probleme auf diesem Gebiet. Bei der allgemeinen Diskussion wurden die verkehrspolitischen Zusammenhänge zwischen den einzelnen Verkehrsträgern erörtert. Besonders interessant waren zwei Referate: Sidney Weighell (stellvertretender Generalsekretär des britischen Eisenbahnverbandes NUR) referierte über Entwicklungen im Eisenbahn-Sektor und Professor Faruk Umar von der Universität Istanbul sprach über verkehrspolitische Entwicklungen und Probleme in der Türkei. H. Lewis, Stellvertretender Generalsekretär der ITF, referierte über die ITF und ihre Arbeit.

VI

Tätigkeit der Sektionen

SEKTION EISENBAHN

Sektionsausschuß

88. Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Sektions ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Afrika		
Nordafrika	A. Ayoub (Tunesien)	M. Klila (Tunesien)
Ostafrika	W.J. Opiyo (Kenia)	
Westafrika	E.C. Okei-Achamba (Nigeria)	
Asien		
Indien	Priya Gupta	D.D. Vasisht
Japan	frei	K. Meguro
Malaysia	Yahaya bin Mohd. Ali	S.R. Perumal
Taiwan	Huoo-Muh Liou	T. Yao
Europa		
Benelux	P.L. Herin (Belgien)	frei (Niederlande)
Dänemark	E. Greve Petersen (Vizevorsitzender)	B. Aanaes
Deutschland	H. Frieser H. Wittkopp	H. Vomberg
Finnland	U. Keijonen	I.M. Erich
Frankreich	L. Buonaccorsi	R. Decoudun
Großbritannien	S.F. Greene (Vorsitzender)	A.P. Coldrick R. Buckton
Israel	H. Cohen	
Italien	P. Iannone	A. Nezi
Norwegen	E. Halvorsen	O. Anfinsen
Österreich	K. Kirchner	E. Ulbrich
Schweden	L. Linderstal	S. Petterson
Schweiz	L. Joye	
Spanien	A. Hernandez Vizcaino	
Lateinamerika		
Argentinien, Chile, Uruguay	G. Alonso (Argentinien)	E. Jara (Chile)

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Bolivien, Peru	E. Casanova (Bolivien)	M. Alcazar (Peru)
Kolumbien, Ekuador, Venezuela	A. Salinas (Venezuela)	L. Estupinan (Ekuador)
Mexiko, Zentral- amerika	M. Villanueva (Mexiko)	J. Martinez (Mexiko)
	M.T. Alvarado (Costa Rica)	E. Garcia Pais (Honduras)
Nordamerika		
Kanada	M. Rygus D. Secord	W.C.Y. McGregor R.A. Gingerich
U.S.A.	D.S. Beattie H. Crotty	J.F. Otero M. Guinan

Unterausschuß für Verkehrspolitik

89. Die Zusammensetzung dieses Unterausschusses war am Ende des Jahres 1973 wie folgt:

F. Prechtl	Eisenbahnergewerkschaft, Österreich – Vorsitzender
P. Potums	CGSP Cheminots, Belgien
H. Frieser	GdED, Deutschland
W. Mikkelsen	GdED, Deutschland
J. Mulder	NVV, Niederlande
frei	FO, Frankreich
frei	FMC, Frankreich
frei	SEV, Schweiz

In Übereinstimmung mit dem zum Zeitpunkt der Bildung des Unterausschusses (Mexico City, November 1969) beschlossenen Arbeitsverfahren wurden die Unterlagen für diesen Ausschuß nur in deutscher Sprache erstellt. Gleichzeitig wurde jedoch vom Sektionsausschuß auf seiner Tagung in Istanbul (1. – 3. März 1972) beschlossen, Vertreter der französischen Eisenbahnergewerkschaften zu Sitzungen des Unterausschusses zuzulassen, vorausgesetzt daß sich für das ITF-Sekretariat daraus keine zusätzliche Arbeit ergibt.

Unterausschuss für städtischen Nahverkehr

90. Die Eisenbahner-Mitglieder dieses Unterausschusses sind unter **Punkt 104** angeführt.

Unterausschuss über Arbeitsbedingungen des Zugpersonals

91. Gemäß einem vom Sektionsausschuß im März 1972 in Istanbul gefaßten Beschluß ist ein Unterausschuß gebildet worden, um die Arbeitsbedingungen bestimmter Kategorien des Zugpersonals (in erster Linie Lokpersonal und Zugbegleiter) zu untersuchen.

Die erste Sitzung dieses Unterausschusses soll im März 1974 in Basel stattfinden.

Die Zusammensetzung des Unterausschusses war am Ende des Jahres 1973 wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>
Belgien	G. Cuvelier
Dänemark	E. Greve Petersen
Deutschland	H. Frieser R. Schäfer
Finnland	Ilkka M. Erich
Frankreich	H. Pradal (FO)
Großbritannien	R. Buckton (ASLEF) S. Weighell (NUR)
Irland	F. Smyth
Italien	frei
Luxemburg	frei
Niederlande	C. Kuypers J. Mulder
Norwegen	G. Tønder (Lokpersonal) S. Kvilekval (Eisenbahner)
Österreich	K. Kirchner
Schweden	I. Olsson
Schweiz	H. Nydegger
Türkei	S. Akova

Tagungen

Sektionskonferenz – Juli 1971

92. Im Rahmen des Wiener Kongresses fand eine Vollkonferenz der Sektion statt, an der 116 Delegierte und Berater aus 22 Ländern teilnahmen. Vorsitzender und Berichterstatter war Sir Sidney Greene (NUR, Großbritannien), der auf der Konferenz als Sektionsvorsitzender wiedergewählt wurde. Zum Vizevorsitzenden der Sektion wurde E. Greve Petersen (Dänemark) gewählt.

Während der Berichtszeit fanden keine weiteren Sektionskonferenzen statt. Eine Vollkonferenz der Sektion wird jedoch im März 1974 in Basel stattfinden.

Unterausschuß für Verkehrspolitik – – Königstein, 2. – 4. März 1971

93. Dies war die erste Sitzung des oben genannten Unterausschusses. Zur Diskussion standen folgende Fragen: Vertretung der Gewerkschaften im Zusammenhang mit der Diskussion verkehrspolitischer Fragen auf Tagungen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) und des Binnenverkehrsausschusses der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE); Informationsaustausch über verkehrspolitische Fragen zwischen Eisenbahner-Gewerkschaften der EWG und anderen europäischen ITF-Mitgliedsverbänden der Eisenbahner. Die Mitglieder des Ausschusses waren der Ansicht, daß etwaige dringende Probleme auf einer ad-hoc-Basis behandelt werden sollten (z.B. Einführung Automatischer Kupplungen, technische Entwicklungen in Richtung höherer Fahrtgeschwindigkeiten, Anwendung der Kybernetik im Eisenbahnbetrieb und der Fragenkomplex "Verpflichtungen der Eisenbahn als Teil der öffentlichen Dienste" ..Es wurde beschlossen, daß Kollege F. Prechtl (Vorsitzender des Unterausschusses) ein Arbeitsdokument über "Verkehrspolitische Zielsetzungen der europäischen Bahnen" erstellen sollte.

Unterausschuß für Verkehrspolitik – – Brissago, 6. und 7. Mai 1971

94. Auf der zweiten Sitzung des Unterausschusses wurde der von Kollege Prechtl erstellte Bericht über "Verkehrspolitische Zielsetzungen der europäischen Bahnen"- (siehe **Anhang**) gutgeheißen. Dieser Bericht wurde später auf der im Rahmen des Wiener Kongresses abgehaltenen Vollkonferenz der Sektion bestätigt. Außerdem diskutierte der Unterausschuß eine von W. Mikkelsen (GdED, Deutschland) erstellte Analyse über die finanzielle Lage der Deutschen Bundesbahn, ergänzt durch Informationen über die Finanzen anderer europäischer Eisenbahnunternehmen (SNCFB-BS, NS, SNCFL, SBB-CFF).

Sektionsausschuß – – Istanbul, 1. – 3. März 1972

95. An dieser Sitzung des Sektionsausschusses nahmen Delegierte aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Österreich, Rhodesien, Schweden, der Schweiz, Taiwan, Tunesien und der Türkei teil. Gastgeber war die Türkische Eisenbahnerföderation (DYF-IS).
96. Die wichtigsten Tagesordnungspunkte waren: Arbeitszeit und Dienstzeit; Soziale Auswirkungen der Modernisierung; Hochleistungszüge; Sicherheit der Schiene; Verkehrspolitik; Neunte Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO – – Genf, 24. April bis 3. Mai 1972; und die Probleme der türkischen Eisenbahner.
97. Nach Erörterung bestimmter Vorschläge der EWG-Kommission betreffend die Harmonisierung der Arbeitszeit des Zugpersonals wurde die Bildung eines besonderen Unterausschusses über die Arbeitsbedingungen des Zugpersonals beschlossen (siehe Punkt 91).
98. Bei der Erörterung des künftigen Arbeitsprogrammes der Sektion beschloß der Ausschuß, Problemen der Verkehrspolitik besondere Aufmerksamkeit zu widmen, insbesondere was Eingaben und Vertretung auf Tagungen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) anbetrifft sowie im Zusammenhang mit der Gestaltung des Führerhauses der Lokomotiven geplanter Hochleistungszüge.
99. Der Ausschuß befürwortete die wichtigsten Grundsätze eines Entschließungsentwurfes über die sozialen Auswirkungen der Modernisierung zuhanden der Arbeitnehmergruppe auf der Neunten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO (siehe Punkt 101 unten). Ferner diskutierte der Ausschuß einen vom ITF-Sekretariat erstellten Bericht über die Probleme der türkischen Eisenbahner und nahm eine Entschließung hierüber an (siehe Anhang).

Unterausschuß für Verkehrspolitik – – Wien, 22. und 23. Juni 1973

100. Auf dieser dritten Sitzung des obigen Unterausschusses wurden Fragen der Koordinierung der Verkehrswirtschaft und des Verkehrs in Ballungsgebieten behandelt. Zur Koordinierung der Verkehrswirtschaft wurde festgestellt, daß die Verkehrspolitik – und damit verbunden die Koordinierung in der Verkehrswirtschaft – die Aufgabe habe, den gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen zu mehren. Verkehrspolitische Maßnahmen müßten den Bedürfnissen der Menschen entsprechen. Das Verkehrssystem sei eine der Grundlagen der arbeitsteiligen Wirtschaft. Wenn man jedoch der Verkehrswirtschaft eine optimale Verkehrsbedienung zum Ziele setze, stelle sich heraus, daß eine rein marktwirtschaftliche Ordnung nicht zum Ziele führen könne. Der öffentliche Charakter der Verkehrswirtschaft erfordere daher sorgfältig aufeinander abgestimmte staatliche Lenkungsmaßnahmen. Der Kern der Problematik des Verkehrs in Ballungsgebieten sei vor allem, abgesehen von irrationalen Nutzenschätzungen der Verkehrsbenutzer, die Diskrepanz zwischen starker Nachfrage nach Verkehrsleistungen und knappem Angebot an Verkehrsflächen. Es werde daher die bestmögliche Auslastung der innerstädtischen Verkehrssysteme gefordert. Die verkehrspolitischen Maßnahmen, die diese Auslastung bewirken, sollten so erfolgen, daß der gemeinwirtschaftliche und gesellschaftliche Nutzen erhöht und gleichzeitig die Umweltbelastung durch den Verkehr verringert werde.

Internationale Arbeitsorganisation

Neunte Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO – – Genf, 24. April bis 3. Mai 1972

101. Auf seiner Sitzung in Istanbul (März 1972) diskutierte der Sektionsausschuß ein vom ITF-Sekretariat erstelltes Dokument über die Entwicklungen, die seit der Annahme bestimmter Schlußfolgerungen über "Die sozialen Auswirkungen der Einführung neuer Methoden und Techniken bei den Eisenbahnen und im Straßenverkehr" durch die Siebente Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses (Genf, 1961) sowie seit der Annahme einer "ITF-Sozialcharta über die Rationalisierung und Modernisierung der Eisenbahnen" (27. ITF-Kongreß – – Helsinki, 1962) eingetreten waren. Nach einer Berichterstattung über die auf nationaler Ebene zu verzeichnenden Entwicklungen und einer Diskussion über die diesbezügliche künftige Politik der ITF wurde der Sektionssekretär beauftragt, einen geeigneten Entschließungsentwurf zuhanden der Neunten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO zu erstellen. Obwohl sich diese Neunte Sitzung des Binnenverkehrsausschusses vorwiegend mit Problemen der Arbeitnehmer im Straßenverkehr befassen würde, war der Sektionsausschuß der Eisenbahner der Ansicht, daß ein von den Eisenbahnern unterbreiteter Entschließungsentwurf über die wichtigsten Punkte der genannten Sozialcharta unter Umständen vom Binnenverkehrsausschuß akzeptiert werden könnte. Dies würde es ermöglichen, den Auswirkungen der im Jahre 1961 angenommenen äußerst unbefriedigenden Schlußfolgerungen zumindest zum Teil zu begegnen.
102. Der oben genannte Entschließungsentwurf über die Modernisierung und Rationalisierung bei den Eisenbahnen wurde von der Arbeitnehmergruppe auf der Neunten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO unterbreitet, jedoch aus Verfahrensgründen nicht angenommen. Das Abstimmungsergebnis war: 73 Stimmen für, keine Gegenstimmen und 68 Stimmenthaltungen. Der Entschließungsantrag erhielt jedoch nicht die für seine Annahme erforderliche Stimmenzahl, weil die Zahl der für und gegen ihn abgegebenen Stimmen weniger betrug als die Hälfte aller an der Sitzung des Binnenverkehrsausschusses teilnehmenden stimmberechtigten Delegierten. Wenn man bedenkt, daß die Zahl der für den Antrag abgegebenen Stimmen mehr als 50% aller abgegebenen Stimmen betrug, wird man erkennen, daß der Antrag lediglich aus Verfahrensgründen scheiterte.

SEKTION STRASSENTRANSPORT

Sektionsausschuß

103. Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Australien	J.L. Waters	—
Belgien	E. Baudet	M. Vergracht
Dänemark	K. Ellegaard	—
Deutschland	K. Haussig W. Matthies	W. Murche H. Vomberg
Ekuador	L. Salas M.	—
Finnland	M. Veirto	E. Vahter
Frankreich	W. Gitler	—
Großbritannien	J. Jones G. Kiely	A. Kitson K. Jackson J. Moore L. Smith J. Cullen
Irland	C. Kirwan	—
Israel	Y. Woschina	—
Italien	M. Di Mario	—
Japan	T. Otsuka	K. Kai
Niederlande	S. Barendrecht	C.Z. de Vries
Nigerien	V.M.I. Jack	—
Norwegen	A. Bakke	W. Kolstad
Österreich	W. Follrich	—
Schweden	H. Ericson (Vorsitzender)	—
Schweiz	E. Gygax	P.W. Küng
Tunesien	I. Lejri	S. Mili
Venezuela	J.J. Gonzales	—

H. Koppens (Niederlande), der ehemalige Vorsitzende der Sektion, trat auf dem Kongreß 1971 aus dem Sektionsausschuß aus. In Anerkennung seiner Verdienste wurde ihm das Goldabzeichen der ITF verliehen.

Der Vizevorsitzende der Sektion, Kollege Bruno Frank, trat am 31. Dezember 1972 aus dem Dienst der ÖTV sowie aus dem Ausschuß der ITF-Sektion Straßentransport aus. An seine Stelle trat der Kollege K. Haussig.

Unterausschuß für städtischen Nahverkehr

104. Die Zusammensetzung dieses Unterausschusses war am Ende des Jahres 1973 wie folgt:

Für den Straßentransport:

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

Für die Eisenbahn:

D. Mackenzie (TSSA, Großbritannien)
F. Lane (NUR, Großbritannien)
W. Mikkelsen (GdED, Deutschland)

Unterausschuß über Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer

105. Die Zusammensetzung dieses Unterausschusses war am Ende des Jahres 1973 wie folgt:

H. Ericson (Vorsitzender der Sektion)
K. Haussig (ÖTV, Deutschland)
K. Jackson (TGWU, Großbritannien)
P.W. Küng (VHTL, Schweiz.)

Tagungen

Sektionsausschuß — — Stuttgart, 26. und 27. Mai 1971

106. Den Vorsitz führte H.W. Koppens (Niederlande). Zur Diskussion standen die Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 67 sowie Anträge der britischen Mitgliedsverbände über die Regelung der Arbeitszeit, der wöchentlichen Ruhezeiten usw. Der Unterausschuß beschloß, das Thema Fahrzeugbau in das Arbeitsprogramm der Sektion aufzunehmen. Ferner wurde beschlossen, daß sich die zuständigen Mitgliedsverbände für eine bessere gewerkschaftliche Organisation der Arbeitnehmer im Straßentransport einsetzen sollten.

107. An dieser Sitzung nahmen folgende Kollegen teil:
W. Matthies (ÖTV, Deutschland); S. Stappung (VPÖD, Schweiz); C.W. Franken (Generalsekretär der IÖD); und C. Iddon (ITF-Sekretariat).
108. Der Ausschuß nahm eine Prüfung der jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete der Arbeitsbedingungen im städtischen Nahverkehr und verwandter Aspekte vor. Besondere Aufmerksamkeit wurde folgenden Fragen zuteil: 1. Beschäftigungssicherheit und Freizügigkeit der Arbeitnehmer im städtischen Nahverkehr (mit besonderem Bezug auf die Übertragbarkeit der Rentenansprüche und sonstiger Rechte); 2. Werkärztliche Dienste bei städtischen Nahverkehrsunternehmen (mit besonderem Bezug auf die Identifizierung bestimmter beruflicher Gesundheitsrisiken der Arbeitnehmer im städtischen Nahverkehr). Ferner befürwortete der Gemeinsame Ausschuß einen Entschließungsentwurf zuhanden der Arbeitnehmerseite auf der bevorstehenden Neunten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO (siehe Punkt 119).

Sektionsausschuß – – Villingen, 12. und 13. Oktober 1972

109. Die Tagesordnung für diese Sitzung enthielt folgende Punkte: Stellungnahme zu den Schlußfolgerungen der Neunten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO; Arbeitszeit im Straßengüterverkehr (Entwicklungen seit der Annahme einer Entschließung über die Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr auf dem Wiener Kongreß der ITF im August 1971); berufliche Ausbildung der Fahrer; Fahrzeugbau und Tagesordnung der nächsten Sektionskonferenz.
110. Der Ausschuß diskutierte das Ergebnis der Neunten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Genf, April/Mai 1972) und befürwortete den Wortlaut einer zuhanden des IAO-Verwaltungsrats erstellten Erklärung betreffend die Einberufung eines Expertenausschusses zwecks Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 67.
111. Als nächstes erfolgte ein ausführlicher Meinungs austausch über die Erfüllung der auf dem Wiener Kongreß der ITF (August 1971) angenommenen "Entschließung über die Arbeitsbedingungen im Straßengütertransport" mit besonderem Bezug auf die jüngsten Entwicklungen auf Ebene der EWG. B. Jonckheere teilte mit, daß die EWG-Kommission nunmehr ihre Vorschläge in bezug auf die Regelung der täglichen maximalen Schichtzeit und der wöchentlichen Höchstgesamtdauer der Schichtzeiten fertiggestellt habe. Der Ausschuß bekräftigte die in der Wiener Entschließung enthaltenen Grundsätze und beschloß, insbesondere der Herstellung und Verwendung von Fahrzeugen mit Schlafkabinen und der Doppelbesetzung von Fahrzeugen intensiver entgegenzuwirken.
112. Sodann erfolgte ein Meinungs austausch über die Ausbildung der Fahrer unter Berücksichtigung der von der Stuttgarter Sektionskonferenz (September 1967) angenommenen Erklärung über den Status und die Ausbildung der Berufsfahrer, sowie eines Vorschlages einer Richtlinie (EWG) des Rates über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer im Straßenverkehr. Mehrere Mitglieder berichteten über die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete der Berufsfahrer Ausbildung in ihren Ländern (insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland, den Niederlanden, Österreich, Schweden und der Schweiz). Die britischen Mitglieder des Ausschusses waren besorgt über die möglichen Auswirkungen der genannten EWG-Richtlinie auf die Situation in Großbritannien und erklärten, daß sie fest entschlossen seien, sich dieser Richtlinie mit allen Mitteln zu widersetzen. Der Ausschuß nahm diese Erklärung der britischen Mitglieder zur Kenntnis.
113. Der Ausschuß befaßte sich mit dem jüngsten Stand der Arbeiten auf Ebene der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) im Zusammenhang mit der Konstruktion des Fahrerhauses von Nutzfahrzeugen, mit besonderem Bezug auf die Schlagfestigkeit solcher Fahrerhäuser.

Sektionskonferenz – – London, 23. und 24. Oktober 1973

114. An dieser Konferenz nahmen 36 Delegierte von 14 Mitgliedsverbänden aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Schweden und der Schweiz teil. Kollege B. Jonckheere vertrat den Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) als Beobachter. Die Konferenz beschäftigte sich mit folgenden Punkten: Rechtsbeistand an Fahrer im Ausland, Fragebogen über Arbeitsbedingungen im Straßengütertransport, Provisorische Nominierung von ITF-Experten für die im Herbst 1974 in Genf stattfindende Sitzung des IAO-Expertenausschusses über Arbeitszeit und Ruhezeit im Straßenverkehr; sowie die jüngsten Entwicklungen in der EWG bezüglich der Ausstattung von Fahrerhäusern und der Beförderung gefährlicher Güter im Straßenverkehr.
115. Die Konferenz stellte mit Bedauern fest, daß nur neun Verbände aus sieben Ländern das ITF-Abkommen über Rechtsbeistand im Ausland ratifiziert hatten. Nach einer ausführlichen Debatte wurden jene Verbände, die das Abkommen noch nicht ratifiziert haben, aufgefordert, dies zu tun. Falls sie dazu nicht in der Lage seien, sollten sie Abänderungsvorschläge unterbreiten, um das Abkommen für alle annehmbar zu machen.
116. Die Konferenz forderte alle angeschlossenen Verbände auf, den im Jahre 1972 vom ITF-Sekretariat ausgesandten Fragebogen über Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr wenn möglich bis zum Frühjahr des Jahres 1974 zu beantworten. Der Vorsitzende der Sektion, H. Ericson, stellte dazu fest, daß sich die wirtschaftliche und politische Situation vor allem in Europa seit dem letzten Kongreß in Wien 1971 entscheidend geändert habe. Er betonte ausdrücklich, daß es notwendig sei, eine internationale Sektionspolitik festzulegen. Dies vor allem, weil die ITF-Verbände auch an regionale Verträge gebunden seien. Die Politik der Regionalgruppen dürfe jedoch nicht zu weit auseinandergehen. Die im Frühjahr 1974 eingehenden Antworten sollten es dem Sektionssekretär ermöglichen, auf der nächsten Konferenz in Stockholm einen entsprechenden Bericht vorzulegen.

117. Die Konferenz diskutierte ausführlich die jüngsten Entwicklungen in der EWG. Es wurde der Befürchtung Ausdruck gegeben, daß die Diskussion um die Ausstattung von Fahrerhäusern, die auch Liegeplätze vorsieht, dem 1971 in Wien gefaßten Beschluß der Sektion, mit allen Mitteln gegen die Einführung bzw. die Konstruktion von Liegeplätzen vorzugehen, zuwiderlaufe. Die am Kongreß 1971 in Wien angenommene Resolution wurde erneut bestätigt, und bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter wurde beschlossen, zusätzliche Informationen einzuholen, um auf diesem Gebiet zu detaillierten Erkenntnissen zu gelangen.
118. Folgende provisorische Nominierungen wurden vorgenommen, um die ITF anlässlich der im Herbst 1974 in Genf stattfindenden Expertensitzung der IAO über Arbeitszeit und Ruhezeit im Straßenverkehr zu vertreten: H. Ericson (Sektionsvorsitzender, Schweden); K. Haussig (ÖTV, Deutschland); C. Iddon (GdED, Deutschland); K. Jackson (TGWU, Großbritannien); P.W. Küng (VHTL, Schweiz); W. Matthies (ÖTV, Deutschland) und J. Hauf (ITF).

Internationale Arbeitsorganisation

Neunte Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO — — Genf, 24. April bis 3. Mai 1972

119. Auf dieser Tagung setzte sich der Binnenverkehrsausschuß aus Delegierten der Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer folgender 30 Länder zusammen:
- Äthiopien, Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Bundesrepublik Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Indien, Israel, Italien, Japan, Kanada, Kongo, Malaysia, Marokko, Mexiko, Niederlande, Neuseeland, Nigerien, Österreich, Pakistan, Portugal, Schweden, Schweiz, UdSSR, Ukraine, USA und Vereinigte Arabische Republik.
120. Zusätzlich zum Allgemeinen Bericht über die jüngsten Entwicklungen in allen Bereichen des Binnenverkehrs und insbesondere die von der IAO und den einzelnen Mitgliedsstaaten in Weiterverfolgung der auf früheren Sitzungen des Binnenverkehrsausschusses angenommenen Schlußfolgerungen und Entschließungen unternommenen Schritte standen zwei wichtige, sich ausschließlich mit Problemen des Straßentransports befassende Punkte auf der Tagesordnung dieser Sitzung, und zwar:
- i) Arbeitsbedingungen und Sicherheitsmaßnahmen für im Straßentransport Beschäftigte;
 - ii) Berufliche Grundausbildung und Fortbildung im Straßentransport.
121. Am 22. und 23. Mai fand eine von der ITF einberufene Vorbesprechung der von ITF-Mitgliedsverbänden kommenden Arbeitnehmer-Vertreter statt, an der 21 Delegierte von 12 ITF-Verbänden sowie Kollege Rudi Faupl (Mitglied der Arbeitnehmerseite des IAA-Verwaltungsrates), Herr Stoermann und andere Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes und die Kollegen J. Vanderveken und A. Hever vom Genfer Büro des IBFG teilnahmen.
122. Die der ITF angeschlossenen Verbände nominierten folgende Amtsträger, die auf der eigentlichen Tagung auch gewählt wurden:
- Arbeitnehmer-Vizevorsitzender des Binnenverkehrsausschusses:*
H. Ericson (Schweden, Vorsitzender der ITF-Sektion Straßentransport);
- Vorsitzender der Arbeitnehmergruppe:*
B. Frank (Bundesrepublik Deutschland, Vizevorsitzender der ITF-Sektion Straßentransport);
- Vizevorsitzender der Arbeitnehmergruppe:*
W. Winpisinger (USA);
- Arbeitnehmer-Vizevorsitzender des Unterausschusses über Arbeitsbedingungen und Sicherheitsmassnahmen für die Strassentransportbeschäftigten:*
K. Jackson (Großbritannien);
- Arbeitnehmer-Vizevorsitzender des Unterausschusses über Berufliche Grundausbildung und Fortbildung im Strassentransport:*
R.M. Perez (Argentinien)
123. Die von der Neunten Sitzung gutgeheissenen Beschlüsse über Arbeitsbedingungen und Sicherheit bei Ausübung der Beschäftigung im Straßentransport lassen insofern einiges zu wünschen übrig, als sie weder spezifische Vorschläge in bezug auf die Beschränkung der wöchentlichen und täglichen Arbeitszeit noch in bezug auf die Mindestdauer der wöchentlichen und täglichen Ruhezeiten enthalten. Die einschlägigen Absätze (Abs. 4 bis 7) enthalten lediglich das allgemeine Prinzip, daß auf dem Wege des Gesetzes grundlegende Mindestnormen in bezug auf die wöchentliche und tägliche Arbeitszeit, die höchstzulässige tägliche und wöchentliche Lenkzeit, die höchstzulässige ununterbrochene Lenkzeit, die tägliche Gesamtschichtzeit, die Zahl, Dauer und Verteilung der Ruheseiten, die Beschränkung der Mehrarbeit und die Definierung der Arbeitszeitspannen, für die ein erhöhter Lohnsatz zu zahlen ist, festgelegt werden sollten. Die eigentliche Festlegung internationaler Mindestnormen hierüber wurde einem Expertenausschuß übertragen. Der Unterausschuß ersuchte den IAA-Verwaltungsrat daher, "aus Dringlichkeitsgründen sobald wie möglich eine Sitzung dieses Expertenausschusses einzuberufen, mit der Aufgabe, unter Berücksichtigung der jüngsten Entwicklungen und der Ergebnisse der gegenwärtigen Sitzung des Binnenverkehrsausschusses eine Prüfung aller im IAO-Übereinkommen Nr. 67 (Arbeitszeit und Ruhezeiten (Straßentransport), 1939) behandelten Fragen vorzunehmen und Empfehlungen über die Art und Form der zu ergreifenden Maßnahmen zu formulieren".

124. Da die ITF-Sektion Straßentransport eine Revision des Übereinkommens Nr. 67 anstrebt, ist dieser Absatz der Schlußfolgerungen als ein Erfolg der Arbeitnehmerseite anzusehen, vorausgesetzt natürlich, daß der genannte Expertenausschuß auch tatsächlich möglichst bald zusammentritt und in der Lage ist, konstruktive Fortschritte in Richtung einer Revision des Übereinkommens zu erzielen. Ein von genügend Mitgliedstaaten ratifiziertes neues oder revidiertes Übereinkommen über die Arbeitszeit und Ruhezeiten im Straßentransport würde viel unmittelbarer zur allgemeinen Verbesserung der einschlägigen Normen in aller Welt beitragen als eine allgemeine Empfehlung des Binnenverkehrsausschusses, wie progressiv diese auch immer sein möge, da solche Empfehlungen nicht verbindlich und somit letzten Endes nur von moralischem Wert sind.
125. Der ausführliche Wortlaut der Schlußfolgerungen der 9. Tagung zu diesem Punkte sowie zur Frage der beruflichen Aus- und Fortbildung im Straßentransport ist im Bericht des Sekretariats der ITF über die Neunte Sitzung des Binnenverkehrsausschusses (ausgesandt am 19 Juni 1972 mit Rundschreiben Nr. 82/Rt.3/RW.7) enthalten, zusammen mit den Entschlüssen über die Einberufung regionaler Tagungen für den Binnenverkehr, die technische Zusammenarbeit im Straßentransport und bei anderen Binnenverkehrsträgern, die Zivilluftfahrt, die Einholung von Informationen (durch die IAO) über die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter, die Verbesserung der Arbeitsumgebung und den Schutz der Gesundheit der Arbeitnehmer bei den einzelnen Verkehrsträgern sowie die künftigen Maßnahmen der IAO auf dem Gebiete Transport und Verkehr.

SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

Sektionsausschuss

126. Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Argentinien	E. Venturini	
Belgien	L. Eggers	
Deutschland	H. Diers (Vorsitzender)	H. Möllers
Finnland	P. Kinnari	
Frankreich	J. Duniau	P. Bauchet
Großbritannien	T. O'Leary	
Niederlande	P. Mol (Vizevorsitzender)	
Österreich	A. Lux	W. Darmstädter
Schweiz	K. Rebsamen	

Tagungen

127. Am 14. und 15. November 1972 tagte in Stuttgart die ITF-Sektion Binnenschifffahrt. Auf der Tagesordnung standen folgende Punkte:

- 1) Internationales Abkommen über die Arbeitsbedingungen für die Rheinschifffahrt (einschließlich der Frage der Kontrolle)
- 2) Das Problem der Nachruhebestimmungen für die konventionelle Tagfahrt (einschließlich der Frage der Kontrolle)
- 3) Die gegenwärtigen Arbeitsbedingungen in den Rhein-Uferstaaten
- 4) Die Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt hinsichtlich der Rhein/Main/Donau-Verbindung
- 5) Die jüngsten Entwicklungen im Paritätischen Beratenden EWG-Ausschuß über die sozialen Probleme in der Binnenschifffahrt. Die wichtigsten sich aus der Diskussion der obigen Fragen ergebenden Punkte werden im nachstehenden behandelt.

Rheinschifffahrt

128. Auf dem Gebiete der Rheinschifffahrt bestand das Hauptproblem darin, daß sich die Rhein-Uferstaaten nicht auf die Methode der Erfüllung des Zusatzprotokolls (1969) zum Revidierten IAO-Abkommen (1963) über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer einigen konnten. Ohne eine Ratifizierung dieses Zusatzprotokolls durch die fünf Rhein-Uferstaaten muß das genannte Revidierte IAO-Abkommen als unwirksam betrachtet werden. Die Meinungsverschiedenheiten über die Anwendung des Protokolls waren in erster Linie darauf zurückzuführen, daß die Regierung der Bundesrepublik Deutschland nicht bereit war, eine Bestrafung jener Arbeitgeber vorzusehen, die die im Abkommen enthaltene Bestimmung verletzen, daß in der Tagfahrt die tägliche Ruhezeit während der Nachtstunden zu gewähren ist. Solange keine solche Bestrafung vorgesehen ist, können nach Ansicht der Gewerkschaften Schiffe, deren Besatzung den Tagfahrtnormen entspricht, praktisch auch im teilweise durchgehenden Betrieb eingesetzt werden. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat angedeutet, daß durch die Formulierung eines geeigneten Alternativvorschlages, der den Einwänden der Arbeitnehmerseite Rechnung trägt, gegebenenfalls ein Ausweg gefunden werden könnte. Die Gewerkschaften erklärten sich bereit, zu einem solchen Alternativvorschlag der Bundesregierung Stellung zu nehmen.

129. Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich daraus, daß sich gewisse Bestimmungen des Revidierten IAO-Abkommens vom Jahre 1963 (das auf der Mannheimer Akte beruht, in der die Navigationsfreiheit auf dem Rhein verankert ist) mit den vom EWG-Ministerrat geplanten Maßnahmen in Richtung der Harmonisierung der Sozialbedingungen der Binnenverkehrsträger (Beschluß des Ministerrats vom 13. Mai 1965) überschneiden.

Arbeitsbedingungen

130. Bei der Prüfung und dem Vergleich der Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer der Rhein-Uferstaaten war die Sektion in erster Linie darauf bedacht, eine Koordinierung der Kollektivverträge herbeizuführen, um sicherzustellen, daß die Arbeitgeber in der Binnenschifffahrt eines Landes nicht bestimmte von den Arbeitnehmern beantragte Verbesserungen mit der Begründung ablehnen können, daß es gewisse Rechte und Vorteile in den übrigen Binnenschifffahrtsländern noch nicht gibt.

Die Arbeitgeber argumentieren, daß die Gewährung solcher Privilegien ihre Konkurrenzfähigkeit beeinträchtigt. Aus der Sicht der Gewerkschaften ist das Bestehen sehr unterschiedlicher Bestimmungen über die Arbeits- und Schicht-einteilung in der durchgehenden Fahrt ein besonderer Ansaß zu Besorgnis. Die Schwierigkeit auf diesem Gebiet besteht in der Suche nach einer geeigneten Methode der Gesamtbewertung der Löhne und Arbeitsbedingungen eines Landes zwecks Vergleich mit denen eines anderen; d.h. wie sollte man die in einem Land gebotenen Vorteile im Verhältnis zu anderen in anderen Ländern bestehenden Privilegien bewerten.

Probleme der Donauschiffer

131. Auf der im Rahmen des Wiener Kongresses im Juli 1971 abgehaltenen Vollkonferenz der Sektion Binnenschifffahrt wurde eine Entschließung angenommen, in der auf die Notwendigkeit einer Koordinierung der Arbeitsbedingungen und Bemannungsnormen in der Donauschifffahrt zwecks einer späteren Angleichung an diejenigen der übrigen europäischen Binnenwasserstraßen – insbesondere des Rheins – verwiesen wurde. Für die zuständige österreichische Gewerkschaft (HTV) ergaben sich vor allem Schwierigkeiten aus der Bemannung und den Arbeitsbedingungen der Besatzungen der von sowjetischen Staatsreedereien auf der Donau eingesetzten Schiffe. Diese Schiffe sind oft mit Militärpersonal bemannt, was zu einer unfairen Konkurrenz gegenüber österreichischen Reedern führt und die Arbeitsbedingungen der österreichischen Binnenschiffer entsprechend beeinträchtigt. Darüberhinaus besteht die Gefahr, daß sich dieses Problem nach Fertigstellung des Rhein/Main/Donau-Kanals auch auf andere wichtige europäische Wasserstraßen ausdehnen könnte.

SEKTION DER HAFENARBEITER

Sektionsausschuss

132. Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Argentinien	E. Tolosa	
Barbados	F. Walcott	
Belgien	A. Vervliet	
Dänemark	A. Kruse	
Deutschland	H. Diers	B. Frank
Frankreich	J. Duniau	R. Bauchet
Finnland	P. Teikari	M. Veirto
Ghana	J.R. Baiden	E.O. Manukure
Großbritannien	T. O'Leary (Vorsitzender)	
Honduras	O. Gale	
Indien	M. Chatterjee	K.A. Khan
Italien	A. Ortolani	L. Betti
Niederlande	W. Hulsker	
Norwegen	H. Nicolaysen	O. Bakke
Österreich	R. Gryc	W. Darmstädter
Peru	E. Costilla	
Philippinen	R.S. Oca	D. Martinez
Schweden	G. Gustafsson	
Tunesien	M. Derouiche	
Uruguay	J.M. Sotolani	
USA	T. Gleason	
Venezuela	M. Correa	

Tagungen

Sektionskonferenz – – Wien, August 1971

133. Diese Konferenz fand im Rahmen des 30. Kongresses der ITF statt. Sie genehmigte den sich auf die Arbeit der Sektion beziehenden Teil des Tätigkeitsberichtes für die Jahre 1968 bis 1970.
134. Tim O'Leary (Großbritannien) wurde einstimmig als Vorsitzender der Sektion gewählt und W. Hulsker (Niederlande) zu deren Vizevorsitzenden.

Sektionskonferenz – – Rotterdam, 11. und 11. April 1972

135. Ein großer Teil der Diskussion auf dieser Konferenz war der Formulierung einer gemeinsamen Stellungnahme der Arbeitnehmervertreter auf der im Juni 1972 stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz gewidmet, deren Tagesordnung einen Punkt über die sozialen Auswirkungen neuer Umschlagmethoden in der Hafenvirtschaft enthielt. Die zu diesem Tagesordnungspunkt vorliegenden Schlußfolgerungen wurden im April 1969 auf einer Dreigliedrigen Technischen Tagung über die Hafendarbeit angenommen und vom Internationalen Arbeitsamt mit der Bitte um Stellungnahme an die Mitgliedsstaaten der IAO weitergeleitet. Die vom Internationalen Arbeitsamt zuhanden der Konferenz erstellten revidierten Schlußfolgerungen wurden von der ITF-Fachsektion einer gründlichen Prüfung unterzogen. Die Sektion formulierte eine Reihe von Vorschlägen über die Form und den Inhalt der nach Ansicht der Arbeitnehmerseite anzunehmenden internationalen Urkunden.
136. Als nächstes befaßte sich die Konferenz mit den zur Zeit gültigen Kollektivverträgen der Hafendarbeiter und nahm in der Form eines internationalen Mustervertrages für die Hafendarbeit eine Reihe von Richtlinien an, die den angeschlossenen Hafendarbeitergewerkschaften beim Abschluß neuer Verträge als Zielsetzung dienen sollen, unter der Voraussetzung, daß die in den Richtlinien enthaltenen Normen als Mindestnormen betrachtet werden und bereits bestehende bessere Bedingungen in keiner Weise beeinträchtigen sollten. Im einzelnen beziehen sich diese Richtlinien auf die normale Arbeitswoche (5 Tage), den normalen Arbeitstag (8 Stunden), die höchstzulässige tägliche Arbeitszeit (10 Stunden), die Zahlung erhöhter Tarife für Arbeit an Samstagen und Sonntagen, die Mindeststärke von Arbeitstrupps für die Abfertigung von Containerschiffen (18 Mann), die Erhebung einer Containerverladegebühr zwecks Bildung gemeinsam verwalteter Sonderfonds, mit dem Ziele der Verbesserung der Handhabung von Containern durch Hafendarbeiter, und die Durchsetzung eines regelmäßigen vollzeitigen Beschäftigungsverhältnisses für alle Hafendarbeiter.
137. Abschließend bekräftigte die Konferenz einstimmig eine vom Fair-Practices-Ausschuß im Januar 1972 angenommene Entschliessung über Bequemlichkeitsbesetzungen.
138. An der Konferenz nahmen 40 Delegierte aus 17 Ländern teil.

Tagung der Hafendarbeiter der Nordseehäfen – – Rotterdam, April 1972

139. An dieser Tagung nahmen Vertreter angeschlossener Hafendarbeitergewerkschaften aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien und den Niederlanden teil. Die Tagung diente dem Meinungsaustausch sowie der Überprüfung und dem Vergleich der Löhne und Arbeitsbedingungen in den Nordseehäfen. Tagungen dieser Art finden in regelmäßigen Zeitabständen statt.

Internationale Arbeitsorganisation

Soziale Auswirkungen neuer Güterumschlagmethoden in der Hafenvirtschaft

140. Auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1972 stand ein Sonderpunkt betreffend die sozialen Auswirkungen der Einführung neuer Güterumschlagmethoden in der Hafenvirtschaft auf der Tagesordnung. Hafendarbeiterprobleme werden selten auf einer so hohen Ebene behandelt, sodaß die ITF sich besonders bemühte, die Arbeitnehmervertreter auf der genannten Konferenz über alle wichtigen Punkte aufzuklären.
141. Die einschlägigen IAO-Berichte wurden erstmalig auf der Sektionskonferenz im April 1972 (siehe Punkt 135 bis 138) diskutiert. Es wurde beschlossen, daß sich die Arbeitnehmerseite um die Annahme eines allgemeine Grundsätze enthaltenden IAO-Übereinkommens bemühen sollte, ergänzt durch eine Empfehlung mit ausführlicheren Vorschriften über die Erfüllung der genannten Grundsätze. Sodann wurden geeignete Unterlagen für die an der Arbeitskonferenz teilnehmenden Arbeitnehmervertreter erstellt.
142. Die Konferenz war praktisch in jeder Hinsicht erfolgreich. Obwohl sich die Arbeitgeber bis zum bitteren Ende der Erstellung und eventuellen Annahme eines Übereinkommens wersetzen, war es der Arbeitnehmerseite möglich, die Mehrzahl der Regierungen für sich zu gewinnen und somit die Annahme eines Berichtes durchzusetzen, der beide von der ITF vorgeschlagenen Verwaltungsurkunden vorsah. Dieser Bericht wurde dann an die angeschlossenen Gewerkschaften der Hafendarbeiter weitergeleitet mit der Bitte, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um ihre Regierungen zu bewegen, die endgültige Annahme der beiden Urkunden auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1973 zu unterstützen.
143. In Abwesenheit des Kollegen Tim O'Leary, der in Großbritannien anderweitig verpflichtet war, wurde Charles Fitzgibbon (Generalsekretär des Australischen Hafendarbeiterverbandes – WWFA) zum Vizevorsitzenden der Arbeitnehmerseite im Technischen Konferenzausschuß für die Hafendarbeit gewählt und Harold Lewis (Stellvertretender Generalsekretär) fungierte als Sekretär der Arbeitnehmerseite.
144. Bei der zweiten Lesung der genannten Urkunden anläßlich der Internationalen Arbeitskonferenz 1973 traten keine so großen Schwierigkeiten auf. Die Arbeitgeber akzeptierten unsere Argumente für die Annahme eines Übereinkommens und einer ergänzenden Empfehlung, so daß es bei der Diskussion hauptsächlich um den Inhalt dieser Urkunden ging. Die im Juni 1972 angenommenen provisorischen Texte wurden in bestimmter Hinsicht sogar noch verbessert. Sowohl das Übereinkommen als auch die Empfehlung wurden am Ende mit sehr großer Stimmenmehrheit angenommen.
145. Die überwiegende Mehrzahl der Arbeitnehmervertreter im Technischen Konferenzausschuß, der für die Erstellung der endgültigen Entwürfe des Übereinkommens und der Empfehlung zuständig war, kam von ITF-Mitgliedsverbänden. Tim O'Leary, Vorsitzender der ITF-Sektion der Hafendarbeiter, war Vizevorsitzender des Technischen Konferenzausschusses und Vorsitzender der Arbeitnehmerseite, für die Harold Lewis (Stellvertretender Generalsekretär der ITF) wiederum als

Sekretär fungierte. Das Übereinkommen (“Übereinkommen über die Hafendarbeit, 1973”), in dem die richtungsweisenden Grundzüge der auf internationaler Ebene ins Auge gefaßten Regelung enthalten sind, findet auf alle im Sinne der jeweiligen innerstaatlichen Gesetzgebung bzw. Praxis als Hafendarbeiter geltende Beschäftigte Anwendung. Artikel 1 sieht ferner vor, daß die zuständigen Organisationen der Arbeitgeber und die Gewerkschaften der Hafendarbeiter bei der Festlegung bzw. Abänderung derartiger berufspolitischer Begriffsbildungen auf innerstaatlicher Ebene zu Rate gezogen werden müssen, wobei gleichzeitig neuen Güterumschlagsverfahren und deren Auswirkungen Rechnung zu tragen ist. Von seiten der ITF wird dieser obligatorischen Einschaltung der Tarifpartner vor allem unter Berücksichtigung der zahlreichen, sehr ernstzunehmenden Auseinandersetzungen große Bedeutung beigemessen, zu denen es in einer Reihe von Ländern gekommen ist, sobald von staatlicher oder Arbeitgeberseite der Versuch unternommen wurde, den Hafendarbeitern ihnen traditionell zustehende Arbeiten vorzuenthalten.

146. Ferner enthält das Übereinkommen eine Bestimmung, derzufolge im Rahmen der innerstaatlichen arbeitspolitischen Regelungen alle der Einführung ständiger bzw. geregelter Beschäftigungsverhältnisse aller Arbeitnehmer der Hafendarwirtschaft dienlichen Maßnahmen zu fördern sind und alle Hafendarbeiter grundsätzlich Anspruch auf garantierte Mindestdauer der Beschäftigung bzw. Mindesteinkommen haben müßten. Im Hinblick auf diese Zielsetzung sind Register für Hafendarbeiter einzurichten, wobei die darin eingetragenen Hafendarbeiter bei Zuweisung von Arbeit im Rahmen der Hafendarwirtschaft bevorzugt behandelt werden müßten. Die Zahl der jeweils im Register eingetragenen Arbeitnehmer soll zwar in gewissen Zeitabständen einer Prüfung unterzogen werden, doch ist vorgesehen, daß ein evtl. Abbau von verfügbaren Arbeitskräften Hand in Hand mit Maßnahmen gehen müsse, mit deren Hilfe nachteilige Auswirkungen auf die Arbeitnehmer der Hafendarwirtschaft vermieden oder auf ein Mindestmaß beschränkt werden könnten.
147. Um die sozialpolitischen Vorteile der Einführung neuer Güterumschlagsmethoden zu gewährleisten, wird im Sinne des Übereinkommens von den Regierungen verlangt, daß sie alle geeigneten Maßnahmen zur Förderung der Zusammenarbeit von Arbeitgebern und Gewerkschaften im Hinblick auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hafendarwirtschaft treffen. Dabei wird den zuständigen Stellen nahegelegt, sich gegebenenfalls aktiv an dieser ins Auge gefaßten Zusammenarbeit der Tarifpartner zu beteiligen. Ferner wird den Regierungen zur Pflicht gemacht, dafür zu sorgen, daß alle einschlägigen Sicherheits-, Gesundheits- und sozialpolitischen Vorschriften sowie gesetzliche Regelungen, die sich auf die berufliche Aus- und Fortbildung beziehen, auf die Hafendarbeiter Anwendung finden.
1. Zweck der Empfehlung (“Empfehlung über die Hafendarbeit, 1973”) ist es, ins einzelne gehende Richtlinien für die Durchführung der im Übereinkommen verankerten Grundsätze und davon abgeleiteten Bestimmungen festzulegen.
149. Der volle Text der beiden Urkunden wurde den angeschlossenen Gewerkschaften der Hafendarbeiter zugestellt mit der Bitte, bei den zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder auf Ratifizierung des Übereinkommens und Erfüllung der Empfehlung zu dringen.

EWG

150. Am 20. März 1973 fand auf Einladung der EWG-Kommission eine Zusammenkunft zwischen Mitgliedern der Kommission und Vertretern der Hafendarbeitergewerkschaften der Gemeinschaftsländer statt, um darüber zu beraten, ob ein Paritätischer Beratender EWG-Ausschuß über die sozialen Probleme in der Hafendarwirtschaft gebildet werden sollte. An diesen Gesprächen nahm Harold Lewis (Stellvertretender Generalsekretär) als Beobachter teil. Die Vertreter der Hafendarbeiter sprachen sich für die Bildung eines solchen Ausschusses sowie für die Ernennung einer Arbeitsgruppe aus, die erörtern sollte, mit welchen Fragen sich der Ausschuß als erstes befassen sollte. Später fand ein ähnliches Gespräch zwischen Mitgliedern der Kommission und Vertretern der Hafendarbeitgeber statt. Auf seiten der Arbeitgeber herrschten jedoch geteilte Ansichten über die Ratsamkeit der Bildung eines Paritätischen Ausschusses. In Anbetracht dessen hat die Kommission beschlossen, weitere separate Gespräche mit den Vertretern der Arbeitnehmer und denen der Arbeitgeber zu führen.

Vizevorsitzender

151. Wim Hulsker legte sein Amt als Vorsitzender der Abteilung Häfen des Niederländischen Transportarbeiterverbandes im Oktober 1972 nieder und gab gleichzeitig sein Amt als Vizevorsitzender der ITF-Sektion der Hafendarbeiter auf. Der Generalsekretär dankte ihm im Namen der ITF für seine langjährigen Dienste.

SEELEUTESEKTION

152. Sektionsausschuß

Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>
Argentinien	J. Luciani
Barbados	F.L. Walcott
Belgien	W. Cassiers
Dänemark	P. Møller-Hansen
	K. Mols Sørensen
Deutschland	H. Rake
Finnland	O. Keitele
Großbritannien	J.W. Slater
	frei
Indien	L. Barnes
Israel	frei
Italien	F. Giorgi
Jamaika	C. Francis
Japan	S. Kono
Kanada	frei
Mexiko	A. Hernandez V.
Niederlande	W.Ch. van Zuylen
Norwegen	H. Aasarød
Österreich	W. Darmstädter
Schweden	G. Klang
	S. Wiebe
Schweiz	S. Rebsamen
Tunesien	L. Lejri
USA	E. Shepard
	S. Wall
	frei

153. Ausschuß für asiatische Seeleute

Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung dieses Ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>
Dänemark	S. Fønsskov
Deutschland	H. Rake
Großbritannien	J.W. Slater
	frei
Indien	L. Barnes
Niederlande	W.Ch. van Zuylen
Norwegen	H. Aasarød
Schweden	G. Klang
USA	E. Shepard
	S. Wall

154. Automationsausschuß

Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung dieses Ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>
Belgien	W. Cassiers
Dänemark	P. Møller-Hansen
Deutschland	H. Rake
Großbritannien	J.W. Slater
	R. Spruhan
Italien	F. Giorgi
Japan	S. Kono
Kanada	frei
Niederlande	W.Ch. van Zuylen
Schweden	S. Wiebe
USA	E. Shepard
	S. Wall

Tagungen

155. Fair-Practices-Ausschuß

Während der Berichtszeit fanden 3 Sitzungen des Fair-Practices-Ausschusses der ITF statt (London, 9. und 10. Februar 1971; London, 11. und 12. Januar 1972 und London, 18. Juli 1972); (siehe Punkte 193, 196 - 199)

156. Ad-hoc-Sitzung über Küsten- und Seehafenverkehr – London, 11. Februar 1971

Diese Sitzung wurde in Weiterverfolgung einer Konferenz einberufen, die im September 1970 in London stattfand, um die Auswirkungen des zunehmenden Wettbewerbs in der europäischen Küstenschifffahrt und im europäischen Seehafenverkehr zu diskutieren. Es wurde beschlossen, daß die Seeleute nicht gezwungen sein sollten, mehr Stunden für den gleichen Lohn zu arbeiten, als die an Land beschäftigten Arbeitnehmer. Aus diesem Grunde wurde es als notwendig bezeichnet, so schnell wie möglich eine Herabsetzung der Arbeitszeit der Seeleute zu bewirken. Gleichzeitig wurde erklärt, daß die sich auf Arbeitszeit und Tonnage beziehenden Kriterien des IAO-Übereinkommens über Heuern, Arbeitszeit und Besatzung einer drastischen Revision bedürfen. Die Sitzung nahm eine provisorische Erklärung an (siehe Anhang) die auf der im Rahmen des Wiener Kongresses abgehaltenen Vollkonferenz der Sektion einstimmig gutgeheißen wurde.

157. Sektionskonferenz – Wien, 30. Juli 1971

Diese Konferenz fand im Rahmen des Wiener Kongresses statt. An ihr nahmen 67 Delegierte und Berater aus 22 Ländern teil. Den Vorsitz führte D.S. Tennant (Großbritannien). Zum Berichterstatter wurde W. Hogarth (Großbritannien) benannt. Ein voller Bericht über die Konferenz befindet sich im Protokoll über den Wiener Kongreß.

158. ITF-Konferenz der Funkoffiziere – Genf, 16. November 1972

An der Konferenz nahmen 12 Delegierte von 10 europäischen, nordamerikanischen und asiatischen Gewerkschaften der Funkoffiziere teil. Auf der Tagesordnung standen folgende Punkte: künftige Gestaltung des Schiffsverkehrs-Notrufverfahrens; Schiffsverkehrsfunksatelliten; Ausbildung von Funkoffizieren; Funkverwaltungskonferenz des Internationalen Fernmeldeverbandes (ITU); Ausnahmegenehmigungen von den Funkvorschriften des SOLAS-Abkommens und Revision der sich mit Funkfragen befassenden Teile der internationalen Seeleute-Charta der ITF.

159. Die Konferenz beschloß unter anderem, daß die zuständigen Mitgliedsverbände das ITF-Sekretariat von Dringlichkeitsfällen, die ihnen zur Kenntnis gebracht werden, verständigen sollten. In Unterstützung der Befähigungsnormen zwecks Erlangung des allgemeinen Funkoffizierspatentes wurde beschlossen, daß die Mitgliedsverbände auf nationaler Ebene die zuständigen Behörden auf die Bedeutung des Einsatzes befähigter Funkoffiziere für die Sicherheit zur See verweisen sollten. Insbesondere erklärte die Konferenz, daß die Ausstellung eines Funkoffizierspatents der Klasse I erst nach 2 Jahren Seedienst erfolgen sollte. K.A. Murphy (Generalsekretär der Britischen Vereinigung der Funk- und Elektronikoffiziere) wurde als Vertreter der ITF für die Funkverwaltungskonferenz des Internationalen Fernmeldeverbandes bestimmt und den angeschlossenen Gewerkschaften der Funkoffiziere wurde empfohlen, in ihren Ländern auf Vertretung in den Landesdelegationen zu dieser Konferenz zu dringen. Ein vom Vorsitzenden erstellter Kommentar zu den sich auf Funkfragen beziehenden Teilen der Internationalen Seeleute-Charta der ITF wurde nach Vornahme einiger unbedeutender Änderungen gutgeheißen. Die Konferenz beschloß einstimmig zu empfehlen, daß bei Funkverbindungen zwischen Schiffen und mit Funkstationen an Land die englische Sprache Verwendung finden sollte.

160. Sektionskonferenz – Genf, 17. und 18. November 1972

An dieser Konferenz nahmen rund 50 Delegierte aus 20 Ländern in Europa, Nordamerika, Asien und Afrika teil. Hauptdiskussionsthema waren die auf der Tagesordnung der 21. Sitzung der Paritätischen Schiffsverkehrskommission der IAO stehenden Fragen (siehe Punkt 164), aber die Konferenz nahm außerdem zu einem Bericht über den Stand der Diskussionen zwischen der ITF und dem Internationalen Reederverein (ISF) betreffend die Anheuerung von Bequemlichkeitsbesatzungen (siehe Punkt 181) entgegen. Außerdem erfolgte eine Berichterstattung über die am 16. November in Genf abgehaltene Funkoffizierskonferenz (siehe Punkt 158) und eine Lateinamerikanische Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter, die vom 6. bis 10. November 1972 in Lima, Peru, stattfand (siehe Punkt 79). Die Konferenz bestätigte die Nominierung von 2 ITF-Vertretern für die nächste Sitzung des IAO/WGO-Ausschusses für Seelutegesundheit und nahm eine Entschließung über die andauernde Festhaltung pakistanischer Seeleute in Indien (siehe Anhang) an. Eine Kopie dieser Entschließung wurde an die indische Premierministerin Indira Gandhi weitergeleitet.

161; Asiatische Seelutekonferenz der ITF – Singapur, 7. – 9. Mai 1973

An dieser Konferenz nahmen rund 50 Delegierte aus Australien, Großbritannien, Indien, Japan, Korea, den Niederlanden, Norwegen, Pakistan, den Philippinen, Singapur und Taiwan teil. Am Ende der Konferenz wurde eine Erklärung angenommen, die sich auf mehrere spezifische Probleme der asiatischen Seeleute bezog. Zur Frage der gewerkschaftlichen Organisation wurde erklärt, daß das Potential bei weitem noch nicht erschöpft sei und daß die vorherrschenden Anheuerungsmethoden verbesserungsbedürftig seien. Das ITF-Sekretariat wurde beauftragt, zu Handen der asiatischen Seelutengewerkschaften Richtlinien für die Schaffung eines Anheuerungssystems auszuarbeiten. Die Delegierten versprachen volle Unterstützung für Aktionen seitens der ITF und ihrer Mitgliedsverbände, um zu verhindern, daß multinationale Schiffsverkehrsgesellschaften die Heuern der asiatischen Länder, durch Ausnutzung der Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten, auf einem niedrigeren Niveau halten. Die Konferenz ersuchte die asiatischen Regierungen dringendst, den Zielen der IAO-Empfehlung Nr. 139 betreffend die sich aus dem technischen Wandel an Bord ergebenden

Anstellungsprobleme Rechnung zu tragen. Zur Frage der Heuern und Arbeitsbedingungen wurde erklärt, daß das Endziel der ITF-Politik in der Verwirklichung des Grundsatzes bestehe, daß sich die Heuern und Arbeitsbedingungen aller Seeleute – mit Ausnahme der Besatzungen von Schattenflaggenschiffen – nach den Tarifverträgen und Anstellungsbedingungen des Landes richten sollten, unter dessen Flagge ein Schiff registriert ist. Zum Thema Heuern selbst kam die Konferenz wie folgt überein:

1. daß, ohne Schaden für bestehende bessere Heuern oder solche, die zukünftig von nationalen Gewerkschaftsorganisationen ausgehandelt werden könnten, kein Vollmatroseoder gleichwertiger Mannschaftsdienstgrad, wo auch immer in der Welt, als absolutes Minimum weniger als die IAO-Norm laut Empfehlung Nr. 109 über Heuern, Arbeitszeit an Bord Schiff und Bemannung (von Zeit zu Zeit revidiert) erhalten sollte. (Die gegenwärtige, 1972 angenommene Norm beläuft sich auf £48 oder US\$115);
2. daß die Heuersätze anderer Dienstgrade entsprechend der nötigen Erhöhung der Heuer für einen Vollmatrosen an die IAO-Norm angeglichen werden. Gleichzeitig sollte der Beibehaltung der Differenz zwischen dem Einkommen der Mannschaftsdienstgrade und der Offiziere gebührende Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte;
3. daß diese Heuern ohne Reduzierung der bestehenden Mannschaftsstärke zahlbar sein sollten;
4. den Generalsekretär der ITF zu befugten, den Konferenzbeschluß dem Internationalen Reederverband mitzuteilen mit der Forderung, diese Heuersätze zum 1. September 1973 einzuführen; und
5. daß alle anwesenden asiatischen, australischen und europäischen ITF-Mitgliedsverbände sich verpflichten, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln für die Einführung der obigen Heuersätze einzutreten und ebenfalls alles in ihrer Macht zu tun, um die Beschäftigungsmöglichkeiten asiatischer Seeleute nicht zu gefährden. Die Mitgliedsverbände sollten ferner die ITF benachrichtigen ohne vorherige Absprache mit den einer Besatzung wechselt oder die Bemannungsstärke eines Schiffes ohne vorherige Absprache mit den zuständigen Gewerkschaften reduziert.

162. Gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafendarbeiter – Hamburg, 29. Mai 1973

An dieser Konferenz nahmen rund 25 Vertreter angeschlossener Gewerkschaften der Seeleute und Hafendarbeiter aus Dänemark, der Bundesrepublik Deutschland, Finnland, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Norwegen und Schweden teil. Die Konferenz wurde einberufen, um zu diskutieren, wie die ITF und ihre Mitgliedsverbände am wirksamsten den Kampf der deutschen Gewerkschaft ÖTV gegen Reeder unterstützen können, die aus dem deutschen Reederverein ausgetreten waren und sich weigerten, mit der ÖTV über den Abschluß annahmbarer Tarifverträge zu verhandeln (siehe Punkt 20).

163. Ad-hoc-Sitzung über die Beschäftigung von Fremdpersonal im Verpflegungssektor von Fahrgastschiffen – London, 26. November 1973

Auf Initiative der ITF wurden Vertreter der Seeleuterverbände, die den Auswirkungen der zunehmenden Beschäftigung von Fremdpersonal im Verpflegungssektor von Fahrgastschiffen am stärksten ausgesetzt sind, zu einer Sitzung in London eingeladen. Die meisten dieser Fahrgastschiffe sind ehemalige Linienschiffe, die nunmehr mit Fremdpersonal an Bord in der Kreuzfahrt zum Einsatz gelangen. Die Beschäftigung von Fremdpersonal im Verpflegungssektor hat bei mehreren Mitgliedsverbänden der ITF große Beunruhigung hervorgerufen, da sich diese Entwicklung unmittelbar auf ihre Seeleutemitglieder auswirkt.

Nach dem ersten Meinungsaustausch über dieses Problem wurde beschlossen, im Januar 1974 zu einer weiteren Sitzung zusammenzutreten.

Internationale Arbeitsorganisation

164. Paritätischer Ausschuß für Seeschifffahrt (JMC) – 21. Sitzung Genf, Dezember 1972.

Auf der Tagesordnung dieser Konferenz standen folgende Punkte: Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen in der Schifffahrt; bezahlter Urlaub der Seeleute; Schutz junger Seeleute; Schattenflaggen; Mindeststeuer der Vollmatrosen; Beschäftigungssicherheit der Seeleute. Die meisten Mitglieder und Berater der Seeleutegruppe kamen von ITF-Mitgliedsverbänden. Der Vorsitzende der Seeleutesektion, Kollege W. Hogarth vom britischen Seeleuterverband NUS, wurde zum Sprecher der Seeleutegruppe benannt. Die JMC nahm einstimmig eine EntschlieÙung an, in der dem Verwaltungsrat des IAA empfohlen wird, die zwischen IAO-Schifffahrtstagungen liegende Zeitspanne um mehr als 50 % zu reduzieren. Zu den übrigen Punkten der JMC-Tagesordnung wurden ebenfalls einstimmige EntschlieÙungen angenommen. In der Frage der Schattenflaggen erhoben die Reeder jedoch gegen den eigentlichen Titel der EntschlieÙung Einspruch, und es kam zu einem Kompromiß. Der Generalsekretär der ITF und der Sekretär der ITF-Seeleutesektion fungierten auf der JMC-Tagung als Sekretär bzw. stellvertretender Sekretär der Seeleutegruppe.

165. Gemeinsamer IAO/IMCO-Ausschuß über Ausbildung – London, 2. – 6. Juli 1973

Die Seeleutemitglieder auf der dritten Sitzung des obengenannten Ausschusses waren: E. Nevin (Großbritannien, Vizevorsitzender der Seeleutegruppe), J.D. Randeri (Indien), Kapitän W.L. Rich (USA), J.W. Slater (Großbritannien) und W.Ch. van Zuylen (Niederlande). Ferner nahmen der Sektionssekretär und 10 weitere Berater von ITF-Mitgliedsverbänden an der Sitzung teil. Der Ausschuß beschloß u.a., daß die im Jahre 1970 von der IAO und IMCO gemeinsam

formulierten Ausbildungsrichtlinien erweitert werden sollten, und zwar unter Berücksichtigung der Empfehlungen des IMCO-Unterausschusses über die Ausbildung und Befähigungen der Offiziere und Besatzungen von Schiffen, die gefährliche Chemikalien befördern, ergänzt durch Vorschläge der Vertreter der Seeleute und Reeder. Die Seeleutemitglieder beantragten ferner, daß sich der Ausschuß auf einer künftigen Sitzung mit der Ausbildung der Offiziere und Mannschaften von Schiffen befassen sollte, die flüssiges Gas befördern.

166. IAO/WGO-Ausschuß für Seeleutegesundheit – Genf, 17. – 21. September 1973

Die der ITF angeschlossenen Seeleute waren auf der fünften Sitzung des obengenannten Ausschusses durch folgende Kollegen vertreten: K. Mols-Sørensen (Dänemark, Amtierender Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion und Vizevorsitzender des IAO/WGO-Ausschusses) und G. Gerdes (Deutschland). Außerdem nahmen der Sektionssekretär und vier weitere Berater von ITF-Mitgliedsverbänden an der Sitzung teil. Der Ausschuß nahm vier Entschlüsse zu folgenden technischen Fragen an: medizinische- und Erste Hilfe-Ausbildung für Schiffpersonal; Mund- und Zahnpflege sowie die Bereitstellung von Einrichtungen für die zahnärztliche Betreuung von Seeleuten in Häfen ärztliche Untersuchung der Besatzungsmitglieder von Schiffen, die Chemikalien als Massenladung befördern und Unterkühlung. In einer fünften Entschliessung – betreffend die künftige Tätigkeit des Gemeinsamen Ausschusses – wurde eine Überprüfung des Inhalts der an Bord von Schiffen befindlichen Arzneikisten beantragt sowie des Internationalen medizinischen Handbuches für Schiffe. Letztens wurde erklärt, daß sobald wie möglich eine weitere Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses einberufen werden sollte.

167. IMCO

Während der Berichtszeit hat das ITF-Sekretariat der Tätigkeit der IMCO zunehmende Aufmerksamkeit gewidmet, da in den letzten drei Jahren mehr und mehr IMCO-Tagungen stattgefunden haben und diese Organisation als internationale Schifffahrtsinstanz (vor allem was die Navigationssicherheit anbetrifft) an Bedeutung gewonnen hat.*) Die Vertreter der ITF haben sich auf allen Tagungen der IMCO bemüht, die Interessen der Seeleute angemessen zu wahren. Der Sektionssekretär sowie eine zunehmende Anzahl von Vertretern angeschlossener Seeleuteverbände nahmen an mehreren Sitzungen der IMCO-Versammlung, des Schifffahrts-Sicherheitsausschusses, des Unterausschusses für Ausbildungs- und Wachgangsnormen, des Unterausschusses für Funkverbindungen und des Unterausschusses für Lebenstretungszubehör teil. Wenn immer erforderlich, traten die ITF-Teilnehmer an diesen Tagungen zu einer Vorbesprechung zusammen. In einem Bericht dieser Art, ist es praktisch unmöglich, in allen Einzelheiten über die Tätigkeit der IMCO während der letzten drei Jahre zu berichten. In vielen Fällen wurden die zuständigen Gewerkschaften jedoch auf nationaler Ebene durch die zuständigen Behörden informiert. Wir berichten im Nachstehenden somit nur über die wichtigsten Entwicklungen.

*Am Ende des Jahres 1973 hatte die IMCO 84 Mitgliedsstaaten. Zur Zeit ihrer Gründung, im Jahre 1948, waren dies nur 12.

168. Internationale Konferenzen

Zwei von der IMCO einberufene Sonderkonferenzen waren für die ITF von Interesse, nämlich:

- eine Konferenz über die Revision der Internationalen Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (1972); und
- eine Internationale Konferenz über die Verunreinigung der Meere (1973).

Auf der erstgenannten Konferenz wurden mehrere neue Vorschriften formuliert. Außerdem wurde ein neues Verfahren zur Änderung der genannten Vorschriften beschlossen, gemäß dem es nicht länger notwendig ist, eine besondere Konferenz einzuberufen, wenn sich eine Revision der Vorschriften als erforderlich erweist. Die genannten neuen Bestimmungen beziehen sich auf die zunehmende Verwendung von Radar; Schiffsverkehrsregelungen in Gewässern mit starkem Verkehrsandrang; das Manövrieren großer Schiffe in begrenzten Bereichen; Navigationslichter und Lärm-Signalanlagen. Technische Einzelheiten für Schiffswerften, Hersteller von Schiffszubehör und Schifffahrtsbehörden befinden sich in separaten Anhängen des Abkommens, das in Kraft tritt, wenn es von zumindest 15 Ländern, deren Gesamttonnage mindestens 65 % der Welttonnage ausmacht, unterzeichnet worden ist. Es kann jedoch aus veraltungstechnischen Gründen nicht vor dem 1. Januar 1976 in Kraft treten.

169. Auf der Konferenz über die Verhinderung der Verunreinigung der Meere wurde ein neues Internationales Abkommen erstellt, dessen Bestimmungen sowohl gegen die Verunreinigung durch Öl als auch andere schädliche Substanzen gerichtet ist. Das neue Abkommen soll nach seiner Inkraftsetzung an die Stelle des im Jahre 1954 angenommenen Abkommens über die Verhinderung der Verunreinigung der Meere treten. Wir zitieren im Folgenden die wichtigsten Bestimmungen des neuen Abkommens im englischen Originaltext:

- segregated ballast tanks for new oil tankers;
- reduction of maximum permissible quantity of dischargeable oil in a ballast voyage from 1/15,000 to 1/30,000 of the cargo carrying capacity for new oil tankers;
- capability on board retention and "load on top" or reception centre discharge for all oil-carrying ships;
- special requirements regarding the control of pollution by noxious liquid substances carried in bulk;
- provisions relating to the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged forms or in all sorts of containers;

- provisions relating to the prevention of pollution by sewage and garbage from ships;
- an accelerated amendment procedure.

Das Abkommen tritt 12 Monate nach seiner Ratifizierung durch 15 Staaten in Kraft, deren Flotten zusammen mindestens 50% der Welthandelstonnage ausmachen. Für die Revision des Abkommens wird eine von der IMCO-Versammlung nominierte Instanz zuständig sein. Das Abkommen selbst wird Teil des internationalen Seerechtes bilden und somit auch der nächsten Seerechtskonferenz der UNO unterbreitet werden.

170. Navigationsicherheit

Die IMCO-Versammlung hat den Regierungen der Mitgliedsstaaten empfohlen, Strafmaßnahmen gegen Schiffe unter ihrer Flagge vorzusehen, die in Gewässern, für die IMCO-Verkehrsregelungen bestehen, gegen den vorgeschriebenen Verkehrsstrom fahren. Mehrere wichtige Schiffahrtsländer sind dieser Empfehlung nachgekommen. Ferner setzte die IMCO ihre Arbeit in bezug auf die internationale Weiterleitung von Navigationswarnungen und die einheitliche Markierung von Wracks in internationalen Gewässern fort.

171. Suche und Rettung

Die IMCO ist zur Zeit mit der Erstellung Internationaler Organisatorischer Richtlinien für Suche und Rettung zur See beschäftigt. Diese Richtlinien sollen einem internationalen Abkommen als Anhang beigefügt werden. Mit ihrer Erstellung wurde eine ad-hoc-Expertengruppe beauftragt. Die ITF war im Mai 1973 in New York auf einer Sitzung dieser Expertengruppe durch einen Funktionär des Amerikanischen Funkoffiziersverbandes (ROA) vertreten.

172. Funkverbindungen

Der zuständige IMCO-Unterausschuß war während der Berichtszeit intensiv mit der Prüfung des gegenwärtigen Notrufverfahrens sowie mit den Vorarbeiten für die im Jahre 1974 stattfindende Funkverwaltungskonferenz des Internationalen Fernmeldeverbandes beschäftigt, auf der eine Revision der internationalen Funkvorschriften vorgenommen werden soll. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Funkoffiziere waren an diesen Arbeiten aktiv beteiligt, und es gelang ihnen u.a., Unterstützung für einen Vorschlag zur Änderung des SOLAS-Abkommens dahingehend zu gewinnen, daß die Funkwache auf 500 khz eingestellt werden sollte, um es dem Funkoffizier zu ermöglichen, wichtige Reparaturen und Wartungsarbeiten vorzunehmen. Außerdem wurden mehrere von ITF-Vertretern vorgetragene Argumente betreffend den Ausbau des internationalen Notrufverfahrens und die erweiterte Ausbildung der Funkoffiziere gutgeheißen und in ein offizielles IMCO-Dokument aufgenommen. Die ITF war auf den Sitzungen des Unterausschusses durch K.A. Murphy von der Britischen Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere vertreten.

173. Internationales Funksatellitensystem für die Schifffahrt

Die IMCO hat eine Expertengruppe mit den Vorarbeiten für einen organisatorischen Plan für ein internationales Funksatellitensystem für die Schifffahrt beauftragt. Der Plan bezieht sich auf die Bereitstellung eines solchen Systems und dessen betriebliche, verwaltungstechnische und juristische Aspekte. Die genannte Expertengruppe hat bereits mehrmals getagt. Diskutiert wurde u.a. die Möglichkeit der Verbreitung meteorologischer Informationen und die Teilung eines solchen Satellitensystems mit der internationalen Luftfahrt. Auf den Tagungen der Expertengruppe war das ITF-Sekretariat durch den Kollegen K.A. Murphy vom Britischen Funkoffiziersverband vertreten.

174. Lebensrettungsausrüstungen

Der zuständige IMCO-Unterausschuß hat sich mit mehreren Anträgen auf Änderung des SOLAS-Abkommens befaßt und die Frage der Bereitstellung von Lebensrettungsausrüstungen allgemein erörtert. In Weiterverfolgung der Arbeit dieses Unterausschusses haben die leitenden Gremien der IMCO mehrere Entschlüsse und Empfehlungen angenommen, darunter eine vom Sekretär der ITF-Seeleutesektion vorgeschlagene Empfehlung über die Anbringung retro-reflektierender Streifen an Rettungsbooten, Rettungsflößen und Schwimmwesten, sowie eine Entschluß über den Zeitabstand zwischen Tests aufblasbarer Rettungsboote (gegenwärtig 12 Monate). Der Unterausschuß befaßt sich weiterhin mit der Frage des zahlenmäßigen Verhältnisses zwischen den an Bord von Frachtschiffen bereitzustellenden Rettungsbooten und -flößen.

175. Ausbildung

Der Beschluß des IMCO-Sicherheitsausschusses, einen Unterausschuß für Ausbildungs- und Wachgangsnormen zu bilden, wird zweifellos zur Verbesserung der Navigationsicherheit beitragen, vorausgesetzt, daß die diesbezüglichen Normen in Übereinstimmung mit der IAO und deren Zielen festgelegt werden. Der Auftrag des genannten Unterausschusses besteht in der Formulierung grundlegender Richtlinien über die Sicherheit der Schiffswache und die Ausbildung und Befähigung von Schiffspersonal. Ferner soll der Unterausschuß eine IMCO-Stellungnahme zu den Fragen ausarbeiten, die vom Gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschuß über Ausbildung oder anderen zuständigen UNO-Instanzen erörtert werden sollen. Bis jetzt ist der Unterausschuß dreimal zusammengetreten, und die IMCO hat eine von ihm verabschiedete Empfehlung über "Grundlegende und Betriebliche Richtlinien betreffend die Navigationswache" angenommen. Eine Koordinierung der Arbeit des Unterausschusses mit der des Gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschusses für Ausbildung wird angestrebt, und es ist zu hoffen, daß die beiden Organisationen zu einer befriedigenden Vereinbarung hierüber gelangen, obwohl anfangs in dieser Hinsicht einige Schwierigkeiten zu verzeichnen waren. Die ITF hat in diesem Unterausschuß äußerst aktiv mitgearbeitet, obwohl einige Regierungen noch immer nicht bereit sind, den Gewerkschaften der Seeleute einen Platz in den Landesdelegationen zu IMCO-Tagungen einzuräumen.

176. Verschiedenes

Während der Berichtszeit wurden zahlreiche andere Empfehlungen, Erklärungen und Entschlüsse, deren Inhalt für die Seeleute von Interesse ist, von leitenden Gremien der IMCO angenommen. Die wichtigsten dieser sind nachstehend angeführt.

Empfehlungen über: die sichere Verstaung und Befestigung von Containern auf dem Deck gewöhnlicher Frachtschiffe; Standortbestimmungs-Funksignale in Seenot; die sichere Handhabung gefährlicher Güter und Frachten im Hafen.

Entschlüsse über: Berichterstattung über Unfälle mit gefährlichen Gütern; Sicherheitsmaßnahmen für zeitweilig unbewachte Maschinen auf Frachtschiffen; Richtlinien betreffend die Konstruktion und Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Chemikalien als Massengüter befördern; Feuerschutzvorschriften im Zusammenhang mit der Konstruktion und Ausrüstung neuer Tankschiffe; Beachtung von Schiffsverkehrsregelungen; ein Handbuch für Suche und Rettung in der Handelsschifffahrt; Situierung von Öltanks und Beschränkung der Größe solcher zwecks Reduzierung der Verunreinigung der Meere durch Öl.

Außerdem wurden Sicherheitsrichtlinien für Schiffe angenommen, die Holz auf Deck befördern.

177. Es ist zu begrüßen, dass der IMCO-Sicherheitsausschuss beschlossen hat, in den Berichten der IMCO die Namen der Schiffe zu veröffentlichen, die Gegenstand einer Berichterstattung über Schiffsdefekte laut Bestimmung 19 des Kapitels I des SOLAS-Abkommens sind. Ferner ist es befriedigend, dass der Sicherheitsausschuss das IMCO-Sekretariat beauftragt hat, in seinen künftigen Berichten über die Gewährung von Ausnahmegewilligungen von den Funkvorschriften des SOLAS-Abkommens die Länder anzuführen, deren Regierungen solche Bewilligungen gewährt haben. Weitere ermutigende Entwicklungen sind die Festlegung eines beschleunigten Verfahrens zur Aenderung des SOLAS-Abkommens und der Beschluss, einen Schiffsverkehrsausschuss für Umweltschutz zu bilden, der grössere Vollmachten besitzt, als der bisherige Unterausschuss für die Verhütung der Verunreinigung der Meere.

IMCO/IAEA-Sitzung über Schiffe mit Atomantrieb – Hamburg, 10. – 15. Mai 1971

178. Die ITF war auf dieser Tagung durch den Sektionssekretär und Kapitän K. Rude (Schwedische Schiffsoffiziersvereinigung) vertreten. Im Laufe dieser Studienkonferenz wurden über 50 Referate zu verschiedenen Themen gegeben, wie z.B. betriebliche Erfahrung, Instandhaltung und Wartung, Triebzelle, Sicherheit und diverse wirtschaftliche und juristische Aspekte.

Gemeinsamer IHO/IMCO ad hoc-Ausschuss über die Aussendung von Warnungen auf dem Funkwege – Monte Carlo, 21. – 25. Mai 1973

179. Die Teilnahme eines ITF-Experten – K.A. Murphy von der Britischen Vereinigung der Funk- und Elektronikoffiziere – wurde durch eine Kostenteilungs-Vereinbarung zwischen den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Funkoffiziere ermöglicht. Auf der Tagesordnung standen u.a. folgende Fragen: Festlegung eines weltweiten Verfahrens für die Aussendung von Warnungen auf dem Funkwege; Voraussetzungen für die Aussendung und den Empfang von Navigationswarnungen auf dem Funkwege und Vorbereitungen für die im Jahre 1974 stattfindende Funkverwaltungskonferenz des Internationalen Fernmeldeverbandes (ITU). Der Ausschuss empfahl, dass ein spezifisches Signal vorgeschrieben werden sollte, um Funkoffiziere, die sich nicht auf Wache befinden, auf wichtige Funkwarnungen aufmerksam zu machen, und dass geeignete Einrichtungen für den automatischen Empfang schriftlicher Navigationswarnungen bereitgestellt werden sollten. Nach der Tagung wurden die der ITF angeschlossenen Funkoffiziersgewerkschaften ersucht, die Vorschläge des gemeinsamen Ausschusses zu unterstützen.

Welt-Funkverwaltungskonferenz des Internationalen Fernmeldeverbandes (ITU) – Genf, Juni/Juli 1971

180. Die ITF war auf dieser Konferenz durch einen Beobachter – K.A. Murphy, Generalsekretär der Britischen Vereinigung der Funk- und Elektronikoffiziere – vertreten. Auf der Tagesordnung stand die Revision der bestehenden administrativen und technischen Bestimmungen der Internationalen Funkvorschriften sowie die Erstellung neuer Bestimmungen über Raumfunkmethoden; die Revision der gegenwärtigen Frequenzzuteilungen unter Berücksichtigung der Verwendung von Raumfunkmethoden und die Revision der Vorschriften für die Teilung von Funkfrequenzen zwischen raum- und erdgebundenen Funkdiensten.

Vereinbarung zwischen ITF und dem Internationalen Reederverband (ISF) über die Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen

181. Auf Wunsch des Internationalen Reederverbandes (ISF) fand in London im März 1972 eine Sitzung statt, auf der Vertreter der ITF einer Delegation britischer, dänischer, japanischer, niederländischer, norwegischer und schwedischer Reeder die möglichen Auswirkungen der vom Fair-Practices-Ausschuss der ITF angenommenen Entschliessung über die Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen darlegten. Weitere Sitzungen zwischen der ITF und dem ISF fanden am 9. August und 12. September 1972 statt. Auf diesen Sitzungen versuchte der ISF, zu einer Vereinbarung mit der ITF zu gelangen, derzufolge ITF-Mitgliedsverbände keine Massnahmen gegen Schiffe mit Bequemlichkeitsbesatzungen ergreifen würden, vorausgesetzt, dass eine bestimmte Mindeststeuer gezahlt wird und gewisse weitere Bedingungen erfüllt werden.
182. Auf diesen ersten Sitzungen konnte jedoch keine Einigung erzielt werden, obwohl die Reeder der Asiatischen Seeleute-Konferenz der ITF, die im Mai 1973 in Singapur stattfand (s. Punkt 161), einen provisorischen Vorschlag unterbreiteten. Auf der Konferenz selbst wurde einstimmig beschlossen, dass die Heuer keines Seemannes weniger als die von der IAO empfohlene Norm (£48 oder U.S. \$ 115. – pro Monat) betragen sollte und dass das Endziel der ITF in der Erfüllung des Grundsatzes bestehe, dass sich die Heuern der Seeleute (mit Ausnahme der Besatzungen von Schattenflaggenschiffen) nach den Kollektivverträgen des Landes richten sollten, unter dessen Flagge ein Schiff registriert ist.

183. Auf einer späteren Sitzung nahm der ISF zu der von der ITF beantragten Erfüllung des in Singapur gefassten Beschlusses Stellung. Weitere Sitzungen fanden im Juni und August 1973 statt. Schliesslich konnte am 27. November 1973 eine Vereinbarung getroffen werden, die vorsieht, dass asiatische Seeleute ab 1. Januar 1974 – mit Ausnahme von Seeleuten, die im Dienste von Reedern in Bangla Desch, Indien und Pakistan stehen – eine Mindeststeuer erhalten sollten, die sich auf eine Vollmatrosenheuer von £48 pro Monat stützt. Asiatische Seeleute auf Schiffen von Reedern der drei genannten Länder werden die von der lokalen Tarifbehörde festgelegten Heuern (zumindest aber £32 ab 1. Januar 1974) erhalten. Die übrigen Reeder, auf deren Schiffen asiatische Seeleute beschäftigt sind, werden den Unterschied zwischen der lokalen Heuer und £48 in Fonds einzahlen, die in den drei genannten Ländern zwecks Unterstützung der dortigen Seeleute zu bilden sind. Die Zahlung des Unterschiedes soll gestaffelt eingeführt werden, und zwar gemäss folgendem Zeitplan:

im Falle von Passagierschiffen	–	50% ab 1.1.1974
die restlichen	–	50% ab 1.7.1974
im Falle aller anderen Schiffe	–	100% ab 1.1.1974

184. Ferner wurde vereinbart, dass im Falle von Schiffen, die nach dem 1. Dezember 1973 erstmalig mit asiatischen Seeleuten bemannt werden, eine vorherige Rücksprache hierüber zwischen dem Reeder und den Gewerkschaften des Landes, unter dessen Flagge solche Schiffe registriert sind, erfolgen sollte, mit Ausnahme jener Länder, in denen hierüber gesetzliche Bestimmungen oder Entscheidungen bestehen.

185. Die ITF hat versprochen, ihren Mitgliedsverbänden zu empfehlen, keine Massnahmen gegen Schiffe zu ergreifen, in deren Fall die obengenannte Vereinbarung erfüllt wird. Gleichzeitig aber wurde betont, dass diese Vereinbarung nicht für Schattenflaggenschiffe gilt.

186. Die Vereinbarung kann von beiden Parteien nach dem 1. Dezember 1974 unter Einhaltung einer sechsmonatigen Frist gekündigt und neu ausgehandelt werden.

Europäische Wirtschaftsgemeinschaft

187. Im März 1973 fand in Brüssel ein erster Meinungs austausch zwischen Vertretern der EWG-Kommission und den Seeleutegewerkschaften der Gemeinschaftsländer statt, um die Möglichkeit der Bildung eines Paritätischen Beratenden EWG-Ausschusses über die sozialen Probleme in der Seeschifffahrt zu erörtern. Die Vertreter der Seeleute waren im Prinzip für die Bildung eines solchen Ausschusses und schlugen vor, dass in der Zwischenzeit eine Liste der Fragen erstellt werde, mit denen sich ein solcher Ausschuss als erstes befassen sollte. Ein ähnlicher Meinungs austausch fand zwischen den EWG-Behörden und Vertretern der Arbeitgeber statt, die ebenfalls der Bildung eines Paritätischen Ausschusses zustimmten, vorausgesetzt, dass dieser in beratender Eigenschaft fungiere und nicht verhandlungsberechtigt sei.

188. Im Juli 1973 fand in Brüssel die erste gemeinsame Sitzung von Vertretern der Seeleute und Reeder der neun EWG-Länder statt. Auf dieser Sitzung ging es darum, die zwischen den Seeleuten und Reedern bestehenden Meinungsverschiedenheiten über die offizielle Bildung eines Paritätischen Ausschusses auszugleichen. Die Reeder unterbreiteten einen praktisch vollkommen neu formulierten Satzungsentwurf für den geplanten Ausschuss, nachdem die EWG-Kommission bereits ihren eigenen Entwurf veröffentlicht hatte. In Anbetracht der Tatsache, dass die Reeder zu einem so späten Zeitpunkt derartig weitgehende Änderungen vorgeschlagen hatten, beantragten die Seeleute, dass man ihnen Zeit gebe, die Abänderungsvorschläge der Reeder zu studieren. Um jedoch keine Zeit zu verschwenden, schlugen die Seeleute auf der gleichen Sitzung eine Vorbesprechung über ein mögliches Arbeitsprogramm vor. Die Reeder waren jedoch nicht bereit, konkrete soziale Fragen, wie z.B. Heuern und Arbeitszeit, zu diskutieren, solange das endgültige Mandat des geplanten Paritätischen Ausschusses nicht feststehe. Die Sitzung wurde daher bis November 1973 vertagt.

189. Auf der Sitzung im November 1973 waren die Seeleute in der Lage, zu den Abänderungsanträgen der Reeder Gegenvorschläge zu machen und zusätzliche konstruktive Anträge zu unterbreiten. Obwohl eine gewisse Uebereinstimmung erzielt werden konnte, zeigte es sich, dass die Reeder eine endgültige Entscheidung hinausschieben wollten. Die Diskussionen verliefen sich so sehr in Einzelheiten, dass am Ende beschlossen wurde, eine Arbeitsgruppe (bestehend aus je 7 Vertretern der Seeleute und Reeder) mit der Behandlung der noch ausstehenden Fragen zu beauftragen. Abgesehen von Meinungsverschiedenheiten über das Arbeitsprogramm des geplanten Ausschusses bestehen zwischen den Seeleuten und Reedern sehr verschiedenartige Ansichten über die endgültigen Vollmachten des Ausschusses und dessen Beschlussfassungsverfahren. Die erste Sitzung der genannten Arbeitsgruppe wurde für Februar 1974 vorgesehen. Der Sektionssekretär und der amtierende Vorsitzende der Sektion, M. Mols Sørensen (Dänemark), waren an allen diesen Besprechungen beteiligt. Auf einigen der Sitzungen war auch Kollege B. Jonckheere, Sekretär des Brüsseler Ausschusses der ITF, anwesend.

Schattenflaggen

190. Ueber dieses Thema berichten wir unter "Sondersektion für Seeleute" (Siehe die Punkte 192 bis 217).

Arbeitskonflikte

191. Ueber die Arbeitskonflikte, in die Seeleute-Mitgliedsverbände der ITF während der Berichtszeit verwickelt waren, berichten wir unter den Punkten 4, 5, 9, 10, 12, 16, 20, 21, 23 und 27.

SONDERSEKTION DER SEELEUTE

192. Fair-Practices-Ausschuß

Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Seeleute</u>	<u>Gewerkschaft</u>	<u>Hafenarbeiter</u>	<u>Gewerkschaft</u>
Argentinien	A. Ravina	CAOMAR	E. Tolosa	SUPA
Australien	—	—	C.H. Fitzgibbon (1)	WWF
Belgien	W. Cassiers	BTB	A. Vervliet	BTB
Deutschland	H. Rake	ÖTV	H. Diers (2)	ÖTV
Finnland	O. Keitele	Seeleute	—	—
Italien	F. Giorgi	FILM-CISL	M. Di Mario	FILM-CISL
Japan	K. Kihata	AJSU	—	—
Kanada	R. Gralawicz (3)	SIU	D. Secord (4)	CBRT
Niederlande	W.Chr. v.Zuylen	FWZ	P.M. van Keulen (5)	NVV
Norwegen	E. Tollerud	Seeleute	—	—
Schweden	G. Karlsson	Seeleute	H. Ericson	Transport
Großbritannien	R. Arnold (6)	NUS	T. O'Leary	TGWU
	J. Slater	MNAOA		
USA	E. Shepard	SIUNA	T.W. Gleason	ILA
	S.J. Wall	NMU		

- | | |
|--|--|
| 1) Januar 1972 kooptiert | 2) anstelle von B. Frank, der im Oktober 1972 zurücktrat |
| 3) anstelle von L.J. McLaughlin, der 1973 zurücktrat | 4) Januar 1972 kooptiert |
| 5) anstelle von W. Hulsker, zurückgetreten | 6) anstelle von W. Hogarth, im Mai 1973 gestorben |

Die Vorsitzenden der Sektionen der Hafenarbeiter und Seeleute, Kollege T. O'Leary und Kollege W. Hogarth fungierten als Co-Vorsitzende des Ausschusses. Nach dem Tod des Kollegen Bill Hogarth im Mai 1973, trat der Vizevorsitzende der Seeleutesektion, K. Mols Sørensen, an dessen Stelle als Co-Vorsitzender.

Tagungen

193. Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses – London, 9. und 10. Februar 1971

An dieser Sitzung nahmen Seeleute- und Hafenarbeitervvertreter aus Belgien, Deutschland, Finnland, Großbritannien, Italien, Japan, Kanada, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und den USA teil. Den Vorsitz führte D.S. Tennant (Großbritannien). Die Mitglieder des Fair-Practices-Ausschusses befürworteten den Bericht über die Ausgaben des Internationalen Hilfs-, Sozial- und Wohlfahrtsfonds für Seeleute sowie die zwischen 1968 und 1970 vom Kleinen Unterausschuß des Wohlfahrtsfonds gewährten Zuwendungen. Die Mitglieder des Ausschusses erachteten es aufgrund der ständig zunehmenden Schattenflaggentonnage als notwendig, eine Überprüfung der jetzigen ITF-Politik zur Bekämpfung der Schattenflaggen vorzunehmen. Ein Unterausschuß wurde beauftragt, dieses Problem zu untersuchen und zuhanden der im Rahmen des Wiener Kongresses stattfindenden Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter geeignete Empfehlungen zu formulieren. Ferner dankte der Ausschuß dem ausscheidenden Kollegen D.S. Tennant für seine langjährige Mitarbeit und wünschte ihm einen langen und glücklichen Lebensabend. Es wurde empfohlen, daß ihm das Goldene Abzeichen der ITF verliehen werden sollte.

194. Unterausschuß für Schattenflaggen-Politik – Stockholm, 15. und 16. März 1971

Anwesend waren: H. Rake (Deutschland), W.Ch. van Zuylen (Niederlande), H. Ericson und G. Klang (Schweden) als Mitglieder und L. Jansson und G. Gustafsson (Schweden) als Beobachter und während eines Teils der Sitzung Herr Prof. Folke-Schmidt, ein schwedischer Experte über Arbeitsgesetzgebung. Nach einer Diskussion verschiedener Vorschläge zur Intensivierung der Boykottkampagne gegen Schattenflaggenschiffe wurde beschlossen, daß der im Rahmen der Wiener Kongresses stattfindenden Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter zwecks voller Diskussion der gegenwärtigen Lage und der gebotenen Möglichkeiten ein neuer Muster-Schutzvertrag für Schattenflaggenschiffe unterbreitet werden sollte, der sich auf den wirklichen Durchschnitt der in Nordeuropa üblichen Heuern und Arbeitsbedingungen stützt.

195. Gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter – Wien, Juli 1971

Den Vorsitz führte T. O'Leary (TGWU, Großbritannien). Die Konferenz wählte den neuen Fair-Practices-Ausschuß, bekräftigte die Entschlossenheit der angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter, den Kampf gegen Schattenflaggen und die Anheuerung billiger Besatzungen fortzusetzen und verwies den Entwurf für einen ITF-Mustervertrag sowie die vorgeschlagenen Definierungen des Begriffs "Schattenflagge" und Vorschläge betreffend den Einsatz von ITF-Inspektoren in den wichtigsten Häfen zwecks Weiterbehandlung an den Fair-Practices-Ausschuß.

196. Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses – London, 11. und 12. Januar 1972

An dieser Sitzung nahmen 34 Ausschußmitglieder und Beobachter aus 12 Ländern teil. Den Vorsitz führte W. Hogarth (NUS, Großbritannien). Der Bericht des Kleinen Unterausschusses des Seeleute-Wohlfahrtsfonds wurde angenommen und die noch nicht von den Rechnungsprüfern bestätigte Bilanz für das Jahr 1971 wurde provisorisch gutgeheißen. Der Ausschuß beschäftigte sich mit der mehr und mehr um sich greifenden Tendenz der Reeder, auf ihren Schiffen "Bequemlichkeitsbesatzungen" (das sind ausländische Seeleute als billige Arbeitskräfte) anzumustern und nahm eine Entschließung zu diesem Problem an (Siehe Seite). Als nächstes erfolgte eine Diskussion über die andauernde

Registrierung von Schiffen unter Schattenflaggen, mit besonderem Bezug auf neue Schattenflaggenregister. In diesem Zusammenhang wurden die von Mitgliedsverbänden der Seeleute und Hafenarbeiter gegen solche Schiffe ergriffenen Maßnahmen angeführt. Die Inspektion solcher Schiffe hat gezeigt, daß einige von ihnen keineswegs seetüchtig sind und sich das an Bord befindliche Sicherheitszubehör sowie die Rettungsboote in einem sehr vernachlässigten Zustand befinden. Die mangelhafte behördliche Inspektion dieser Schiffe und ihrer Sicherheitseinrichtungen wurde beanstandet, mit besonderem Verweis auf das Verfehlen der Inspektionsdienste, die offensichtliche Vernachlässigung dieser Einrichtungen zu melden. Der Ausschluß beschloß, die angeschlossenen Seeleuteorganisationen in zehn Schlüsselhäfen der Welt zu ersuchen, Funktionäre bereitzustellen, deren Aufgabe es sein wird, die Sicherheit an Bord und die Beschäftigungsbedingungen der Besatzungen zu kontrollieren. Der Ausschuß befürwortete die Einzelheiten eines neuen und flexiblen Verfahrens für die Durchführung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen. Das Verfahren stellt es den angeschlossenen Verbänden frei, alle ihres Erachtens erforderlichen und ihnen möglichen Maßnahmen gegen die betreffenden Schiffe zu ergreifen.

197. Letztens wurde ein aus E. Brown (NUS, Großbritannien), L. Jansson (Schwedischer Seeleuteverband) und F. Giorgi (FILM-CISL, Italien) bestehender Unterausschuß ernannt und mit der Formulierung eines neuen ITF-Mustervertrages für Besatzungen von Schattenflaggenschiffen beauftragt. Der Ausschuß beschloß, die Beitrittsgebühr und den Mitgliedsbeitrag an die Sondersektion für Seeleute auf £4 bzw. £8 und die Beiträge der Reeder an den Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute auf £48 pro Mitglied und Jahr zu erhöhen.

198. Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses, 18. Juli 1972 in London

Diese Sitzung wurde kurzfristig einberufen, um sich mit einer Reihe von dringenden Angelegenheiten zu beschäftigen. Der Sitzung wohnten insgesamt 29 Mitglieder und Berater bei, darunter J. Randeri (Maritime Union of India), L. Barnes K. Khadilkar, B. Majumder (NUS, Indien) sowie G. Oca (Transportarbeiterverband der Philippinen), die eingeladen worden waren, um die Belange der asiatischen Seeleute zu vertreten. Den Vorsitz führten die Kollegen W. Hogarth (Britischer Seeleuteverband) und T. O'Leary (Britischer Transportarbeiterverband)

199. Der Ausschuß nahm mit Befriedigung zur Kenntnis, daß die Zahl der unter ITF-Verträge gebrachten Schiffe seit seiner letzten Sitzung stark angestiegen war. Der von einem Unterausschuß erarbeitete Entwurf eines Mustervertrages wurde nach Einbeziehung einer Reihe geringfügiger Abänderungen gutgeheißen und trat somit an die Stelle des britischen Heuertarifvertrages als die im Zusammenhang mit der Ausstufung einer Blauen Karte zu erfüllende Mindestnorm. Der Ausschuß erkannte an, daß im Fernost-Bereich besondere Probleme bestehen und nahm folgende Entschließung an:

Entschliessung

betreffend

die biegsame Anwendung der ITF-Politik inbezug auf Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen

Der Fair-Practices-Ausschuß der ITF, versammelt in London am 18. Juli 1972;

IN ANBETRACHT DESSEN, daß die in bestimmten Fällen vorherrschenden Umstände so sein könnten, daß eine weniger strikte Anwendung der Kriterien betreffend die Heuern und Arbeitsbedingungen der Besatzungen von Schattenflaggenschiffen und von Schiffen mit Bequemlichkeitsbesatzungen den in Frage kommenden Seeleuten zum Vorteil gereichen würden;

Beschliesst:

- daß es den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften gestattet sein sollte, bei der Festlegung der Heuern und Arbeitsbedingungen für die Besatzungen von Schattenflaggenschiffen und von Schiffen mit Bequemlichkeitsbesatzungen eine gewisse Biegsamkeit walten zu lassen; und
 - daß es dem vertragschließenden Verband freisteht, bei Rücksprache und mit Zustimmung der ITF und/oder des ITF-Mitgliedsverbandes des Landes, dessen Staatsbürger der Eigentümer des betreffenden Schiffes ist, über die anzuwendenden Heuern und Arbeitsbedingungen zu entscheiden. In keinem Falle jedoch sollte ein Vertrag abgeschlossen werden, der schlechtere Heuern, Arbeitszeiten und Bemannungsnormen vorsieht als die in der (von Zeit zu Zeit dem jeweiligen Stand der Lebenshaltungskosten angepaßten) IAO-Empfehlung Nr. 109 (Heuern, Arbeitszeit und Besatzung an Bord von Schiffen) vorgesehenen Mindestnormen.
200. Der Ausschuß nahm zu dem Vorschlag der Panhellenischen Seeleute-Föderation (PNO) und des Londoner Ausschusses der griechischen Reeder Stellung, daß alle im Besitz griechischer Reeder stehenden Schattenflaggenschiffe (insgesamt etwa 1100 Schiffe) unter den ITF-Vertrag gebracht werden und deren Reeder einen reduzierten Beitrag an den Seeleute-Wohlfahrtsfonds zahlen sollten. Trotz der heftigen Opposition der skandinavischen Delegierten beschloß der Ausschuß, dem Vorstand zu empfehlen, diesen Vorschlag anzunehmen. (Siehe Punkt 217)

Die nächste Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses wurde für Mitte Januar 1974 vorgesehen.

201. Allgemeines

Während der Berichtszeit war der Kampf der uns angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter gegen Schattenflaggen und die Beschäftigung billiger Besatzungen intensiver als zu irgendeinem Zeitpunkt seit dem viertägigen internationalen Boykott im Dezember 1958. Der scharfe Anstieg in der Zahl der unter der Flagge von Liberia, Panama, Zypern, Singapur und Somalia registrierten Schiffe sowie die Tatsache, daß die Regierungen weder national noch international gewillt zu sein schienen, diese Tendenz einzudämmen, veranlaßte die Mitgliedsverbände der ITF, im Sinne der auf dem Wiener Kongreß angenommenen Entschließung über die Ergreifung gewerkschaftlicher Kampfmaßnahmen zu handeln. Den skandinavischen Gewerkschaften, die so lange praktisch allein den Kampf um den Abschluß befriedigender Verträge für Schattenflaggenschiffe führten, traten während der Berichtszeit die Organisationen der australischen, israelischen und britischen Seeleute und Hafenarbeiter zur Seite. Die unmittelbare Folge dieser Entwicklung war ein scharfer Anstieg in der Zahl der vertraglich erfaßten Schiffe, der zum Teil auch der Tatsache zuzuschreiben war, daß Unternehmen, die Schiffe charterten, darauf bestanden, daß für diese Schiffe ein ITF-Vertrag besteht, um etwaige Schwierigkeiten zu vermeiden.

202. In anderen Ländern, insbesondere Belgien, den Niederlanden, Kanada, den USA und Großbritannien machten die Gewerkschaften von den ihnen gebotenen gesetzlichen Möglichkeiten Gebrauch, um die Reeder zur Einhaltung der von der ITF gesetzten Normen zu zwingen. Sehr oft wurde Aktionen dieser Art große Publizität zuteil und zwar zugunsten der Gewerkschaften, insbesondere wenn dadurch die schockierende Ausbeutung von und Rassendiskriminierung gegen Schiffsbesatzungen aus Entwicklungsländern ans Licht gebracht wurde. Das ITF-Sekretariat hat in Presseartikeln und Briefen an die Tages- und Schifffahrtspresse sowie in Erklärungen an Regierungen und internationale Instanzen wiederholt auf das äußerst unzulängliche Sicherheitsniveau der Schattenflaggenflotten im Vergleich zu den Handelsflotten anerkannter Schifffahrtsländer verwiesen. Dabei wurde auch hervorgehoben, daß bis jetzt weder in Panama noch im Libanon, Somalia und Zypern auch nur eine einzige öffentliche Untersuchung eines Schiffsunfalles vorgenommen wurde, obwohl Schiffe unter der Flagge dieser Länder häufiger in Unfälle verwickelt sind als alle anderen. Liberia, unter dessen Flagge die weitaus größte Zahl von Schattenflaggenschiffen registriert ist und das aus diesem Grunde, theoretisch gesehen, über die größte Handelsflotte der Welt verfügt, hat gelegentlich offizielle Untersuchungen größerer Unfälle vorgenommen und auch deren Ergebnis veröffentlicht. Der im August 1971 gegründete liberische Schiffsinspektionsdienst ist zu begrüßen, obwohl es noch eine offene Frage ist, wie strikt die von diesem Dienst ausgeübte Kontrolle ist. Wir sind der Ansicht, daß die Schattenflaggenländer sich im großen und ganzen recht wenig um die Sicherheit ihrer Schiffe und deren Besatzungen sorgen und diesen äußerst wichtigen Aspekt auf geradezu verachtenswerte Weise ignorieren, da sie keinerlei Schritte in Richtung einer Reduzierung von Schiffsunglücken unternehmen und sich nicht einmal bemühen, die Ursachen von Unglücken zu ermitteln, in denen eine beachtliche Anzahl von Menschen den Tod fanden. Erst als sich die Öffentlichkeit der Gefährdung der Umwelt durch Öl und Chemikalien infolge von Schiffsunglücken bewußt wurde, war eine größere Entschlossenheit zu verzeichnen, derartige Unglücke zu verhindern. Wir haben die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafendarbeiter ersucht, in ihren Veröffentlichungen darauf zu verweisen, daß durch die Registrierung von Schiffen unter Schattenflaggen nicht nur das Wohl der Öffentlichkeit, sondern auch die Heuern, Beschäftigungsbedingungen und letzten Endes das Leben ihrer Mitglieder gefährdet werden.

203. Auf internationaler Ebene wurde dem Problem der Schattenflaggen während der Berichtszeit weitverbreitete Aufmerksamkeit zuteil. Der Seeverkehrsausschuß der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) veröffentlichte in seinem Jahresbericht 1972 eine Studie, die im November 1972 vom Internationalen Arbeitsamt (IAO) als Teil der Unterlagen für die Sitzung der Paritätischen Kommission für Seeschifffahrt (JMC) verwendet wurde und im März 1974 im IMCO-Navigationsausschuß zur Diskussion stehen wird. Durch diese Studie werden die Feststellungen der ITF über den beklagenswerten Sicherheitszustand von Schiffen sowie unsere Argumente in bezug auf die Umregistrierung von Schiffen zwecks Reduzierung der Besatzungskosten weitgehend bestätigt und gerechtfertigt. Der Seeverkehrsausschuß der OECD hat außerdem eine ad-hoc-Arbeitsgruppe über Schattenflaggen gebildet und beauftragt, u.a. folgende Aspekte zu untersuchen: die Betriebskosten von Schiffen unter der Flagge traditioneller Schifffahrtsländer und unter Schattenflaggen; die Auswirkungen der Nichtbeachtung internationaler Abkommen über den Seeverkehr auf diese Betriebskosten; die wirtschaftlichen Vor- und Nachteile (auf globaler Basis) des Einsatzes von Schattenflaggenschiffen. Das Problem der Schattenflaggen wird auf der Tagesordnung der Vorbereitenden Technischen Schifffahrtskonferenz der IAO stehen, die im Frühjahr 1975 stattfinden soll. Der diesbezügliche Tagesordnungspunkt lautet: "Substandardschiffe, insbesondere solche unter Schattenflaggen".

204. Schattenflaggentonnage

In der folgenden Tabelle ist die in Lloyd's Schifffahrtsregister angeführte Tonnage der wichtigsten Schattenflaggenländer (Stand per 30. Juni 1973) angegeben und mit dem Stand von 1967 verglichen.

Flagge	1973			1967	
	Zahl d. Schiffe	1000 BRT	+)	Zahl d. Schiffe	1000 BRT
Liberia	2.289	49.905	5.461	1.505	23.114
Panama	1.692	9.569	1.775	724	5.029
Zypern	589	2.936	921	72	457
Singapur	387	2.004	1.133	—	—
Somali	239	1.613	740	—	—
Libanon	81	119	3	116	481

+) mehr als im Jahre 1972 (in 1000 BRT)

Gegenwärtig sind etwa 25% der gesamten Welthandelstonnage unter Schattenflaggen registriert.

205. Die Umregistrierung von Schiffen von der Flagge eines traditionellen Schifffahrtslandes, in dem die Lohn- und Betriebskosten niedriger sind, scheint zuzunehmen. So z.B. haben Deutschland und einige skandinavische Länder Schiffsraum an Griechenland und Großbritannien verloren. Obwohl keine genauen Ziffern vorliegen, schätzen fachkundige Kreise, daß praktisch die Hälfte der britischen Handelsflotte (insgesamt 30, 16 Millionen BRT, einschließlich der im Besitz amerikanischer Reeder stehenden Öltanker) und über 400 der 3.113 unter griechischer Flagge fahrenden Schiffe in ausländischem Besitz stehen. Ein weiteres Beispiel: im Jahre 1972 waren 11 Schiffe mit insgesamt 30.788 BRT in Österreich registriert. Mitte 1973 war dies auf 61 Schiffe mit insgesamt 95.769 BRT angestiegen, vorwiegend aufgrund der Umregistrierung deutscher Schiffe.

206. Viele andere Länder haben begonnen, Schiffsregister zu eröffnen, wobei die Registrierung von Schiffen in den betreffenden Ländern (z.B. Malta, Senegal, Maldivische Inseln, Kuatar, Mauri und die Bahamas) meist nicht an strikte Bedingungen gebunden ist. Gegen Ende des Jahres 1973 trug sich die britische Regierung noch immer mit Plänen zur Eröffnung eines vom britischen Schiffsregister getrennten Registers in Hongkong. Auch Bermuda beabsichtigt die Eröffnung eines Schiffsregisters. Die der ITF angeschlossenen britischen Gewerkschaften der Seeleute sind gegen die Eröffnung eines getrennten Hongkong-Registers.

207. Boykotte und neue Verträge

Ende 1973 standen 420 Schiffe unter für die ITF annehmbaren Verträgen, verglichen mit 207 Schiffen Ende Juni 1972, 149 Schiffen Ende Dezember 1971 und 95 Schiffen am Ende des Jahres 1970. Der Abschluß der von schwedischen, finnischen, britischen, israelischen und australischen Gewerkschaften unterzeichneten Verträge erfolgte in praktisch allen Fällen nach der Ergreifung oder Androhung von Boykottmaßnahmen. Die übrigen Verträge wurden "freiwillig" abgeschlossen, weil charternde Unternehmen darauf bestanden, um Schwierigkeiten zu vermeiden. Dies ist auch der Hauptgrund dafür, daß mehr und mehr Schiffe von koreanischen und chinesischen Seeleutegewerkschaften vertraglich erfaßt wurden.

208. Die vorgenommene Kontrolle der Einhaltung bestehender Verträge hat gezeigt, daß viele Reeder die Bestimmungen der von ihnen unterzeichneten Verträge nicht befolgen. Andererseits aber hat die Verurteilung der krassen Vertragsverletzungen in der Schiffs- und Tagespresse die Charterer, Reederagenten, Schiffsmakler und Versicherer zum Nachdenken veranlaßt und dazu geführt, daß sie mehr und mehr Druck ausüben, um die Erfüllung bestehender Verträge zu gewährleisten. Obwohl sich die Besatzungsmitglieder oft vor den Konsequenzen einer Beschwerde ihrerseits fürchten, war es angeschlossenen Verbänden in Australien, Belgien, Dänemark, Finnland, Großbritannien, Italien, Kanada, USA, Neuseeland und Schweden möglich, während der Berichtszeit die Nachzahlung ausstehender Heuern in Höhe von mehr als £200.000 durchzusetzen.

209. Die tatkräftige Mitarbeit der Australischen Hafentarbeiter-Föderation (WWF) und anderer australischer Mitgliedsverbände hat der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen großen Antrieb verliehen. Die Australischen Gewerkschaften haben nicht nur zahlreiche Schattenflaggschiffe vertraglich erfaßt, sondern auch unter bezug auf den vom Fair-Practices-Ausschuß gefaßten Beschluß zur biegsameren Auslegung des ITF-Vertrages befriedigende Verträge für asiatische Besatzungsmitglieder abgeschlossen, deren Schiffe ausschließlich im Fernen Osten verkehren. Dies ist ein bedeutender Schritt in Richtung der Festlegung einer befriedigenden Fernost-Heuer, um zu verhindern, daß die Reeder die Seeleute eines Entwicklungslandes ständig gegen die eines anderen ausspielen. Mit der Unterstützung der Australischen Gewerkschaften war es schwedischen, norwegischen und niederländischen Mitgliedsverbänden möglich, beachtliche Verbesserungen der Heuertarife afrikanischer und asiatischer Seeleute durchzusetzen, die auf Schiffen dieser Länder beschäftigt sind. Aber auch die Mitgliedsverbände mehrerer asiatischer Länder haben daraus unmittelbaren Nutzen gezogen. In diesem Zusammenhang ist die Solidarität der australischen Hafentarbeiter mit den Seeleuten aus Singapur besonders erwähnenswert. Die Regierung von Singapur hat eine besondere Kommission bereits Anfang des Jahres 1973 mit der Untersuchung der Heuern der Seeleute beauftragt. Der Bericht dieser Kommission liegt jedoch noch immer nicht vor. In einem Bericht dieser Art ist es nicht möglich im einzelnen über alle von ITF-Mitgliedsverbänden ergriffenen Kampfmaßnahmen gegen Schattenflaggschiffe oder Schiffe mit billigen Besatzungen zu berichten. Folgende Aktionen waren jedoch von besonderem Interesse:

210. Schwedisches Schiff "DELOS"

Im September 1971 führten der Australische Seeleuterverband (SUA) und der Australische Hafentarbeiterverband (WWF) im Hafen von Sydney nach Absprache mit dem Schwedischen Seeleuterverband eine äußerst erfolgreiche Solidaritätsaktion gegen das schwedische Motorschiff "Delos" durch und zwangen die Reeder des Schiffes, den 26 papuanischen Besatzungsmitgliedern die schwedische Heuer (272 australische Dollars pro Monat) zu zahlen. Vor der Boykottierung des Schiffes betrug die Heuer der Papuaner bloße 43 Dollars pro Monat. In Zusammenarbeit mit dem Australischen Seeleuterverband weigerten sich die im Hafen von Sydney beschäftigten Mitglieder des Australischen Hafentarbeiterverbandes das Schiff abzufertigen, und mit der zusätzlichen Unterstützung der Merchant Service Guild (der die Lotsen angehören) wurde das Schiff vom 24. - 27. September immobilisiert. Am 29. September teilte der Schwedische Seeleuterverband dem SUA telegraphisch mit, daß er bereit war, einen Vertrag abzuschließen, der die Zahlung der vollen schwedischen Heuer rückwirkend ab 15. Juli stipulierte. Der SUA setzte folgende zusätzliche Forderungen durch:

rückwirkende Zahlung (für die 9 Monate vor dem 15. Juli 1971) des Unterschiedes zwischen der gezahlten Heuer (\$ 43 pro Monat) und der vom Internationalen Arbeitsamt festgelegten Mindestheuer (\$ 100 pro Monat) und Zahlung einer Abfindung in Höhe der schwedischen Heuer für 2 Monate an jedes abgemusterte papuanische Besatzungsmitglied.

211. CLAN ROBERTSON (britische Flagge), Göteborg, 18 März 1973

Dieses Schiff wurde von den schwedischen Mitgliedsverbänden boykottiert, weil die Heuern von 24 Zulu-Besatzungsmitgliedern nicht nur weitaus schlechter waren als die britische Heuer, sondern sogar unter dem für Südafrika geltenden Mindestexistenzlohn lagen. Die Zulu-Seeleute wurden von Bord gebracht und nach London geflogen, wo sich die ITF und ihre Mitgliedsverbände ihrer Sache annahmen. Der diesbezüglichen ITF-Kampagne wurde in der Presse große Aufmerksamkeit zuteil. Das Schiff verließ dann Göteborg (obwohl die Hafenschlepper ihre Dienste verweigerten) mit einer aus britischen Offizieren und Offizierskadetten bestehenden Behelfsbesatzung. Dank der Solidarität der dänischen, niederländischen, belgischen und britischen Hafentarbeitergewerkschaften, war es dem Schiff jedoch nicht möglich, in einen anderen Hafen einzulaufen. Schließlich traten dessen Reeder (Clan Line) in Verhandlungen mit dem Generalsekretär der ITF und erklärten sich bereit, die Heuern der auf allen Schiffen dieser Reederei beschäftigten Zulus auf das Niveau der britischen Heuer anzuheben. Später vorgenommene Kontrollen zeigten, daß die Reeder ihr Versprechen eingelöst hatten.

212. SAMOSSAND (zyprische Flagge), Helsingborg, 6. August 1973

Die schwedischen Hafendarbeiter weigerten sich, (wie in solchen Fällen üblich) das Schiff zu beladen, solange dessen Reeder nicht bereit waren, einen ITF-Vertrag zu unterzeichnen. Der Boykott dauerte 7 Tage. Die Manager des Schiffes, Hanseatic Shipmanagement Ltd., Limassol, Zypern, deren Schiffe bereits bei anderer Gelegenheit in Schweden und Großbritannien angehalten worden waren, versuchten ohne Erfolg, den Erlaß einer Verfügung gegen die ITF beim staatlichen britischen Arbeitsgericht (National Industrial Relations Court, NIRC) zu erlangen; nach dreitägigen Verhandlungen erklärte das Gericht, daß es ihm "nicht möglich sei zu beweisen, daß die ITF für die Festhaltung des Schiffes verantwortlich gehalten werden kann". Aus diesem Grunde war das Gericht nicht bereit, die gewünschte Verfügung zu erlassen oder eine von den Klägern beantragte Erklärung abzugeben. Die ITF zahlte jedoch ihre eigenen Gerichtskosten, da das NIRC grundsätzlich keine Entscheidungen über die Zahlung solcher Kosten fällt.

213. Die Schiffe ELIKON (Zypern) und PETER RICKMERS (Singapur)

Im Falle zwei weiterer Aktionen (gegen das in Zypern registrierte Schiff ELIKON im britischen Hafen Avonmouth im September 1972 und das im Besitz eines deutschen Reeders stehende aber in Singapur registrierte Schiff PETER RICKMERS in London im November 1972), an denen der Britische Seeleuteverband (NUS), der Britische Transportarbeiterverband (TGWU) und die ITF beteiligt waren, versuchten die Reeder, den Erlaß gerichtlicher Verfügungen beim NIRC zu erwirken, zogen jedoch ihre diesbezüglichen Anträge später zurück. Dem erstgenannten Schiff wurde die Weiterfahrt gestattet, nachdem dessen Reeder £7.000 der ausstehenden Heuern in Höhe von insgesamt £8.500 gezahlt hatten. Die Zahlung des Restbetrages wurde einige Monate später mit der Hilfe des Belgischen Transportarbeiterverbandes durchgesetzt. Im Falle der PETER RICKMERS beantragten die Reeder den Erlaß einer arbeitsgerichtlichen Verfügung gegen die dem Britischen Transportarbeiterverband angehörenden Schleusenwärter. Der NUS und der TGWU leisteten den philippinischen Besatzungsmitgliedern des Schiffes, die in den Streik getreten waren, um die vom ITF-Vertrag vorgeschriebenen Bedingungen zu erlangen, aktive Unterstützung. Obwohl es nicht möglich war, die Reeder zur Unterzeichnung eines ITF-Vertrages zu zwingen, konnten die genannten Mitgliedsverbände die Heimbeförderung der Besatzungsmitglieder auf Kosten der Reeder und ohne Lohn einbuße durchsetzen.

214. AEGIS LEGEND (Flagge Zypern) – Göteborg, August 1973

Der schwedische Seeleuteverband hatte für dieses Schiff bereits am 18. Juli im Hafen von Sandarne einen Vertrag abgeschlossen, fand jedoch Anfang August, als das Schiff in Göteborg einlief, vor, daß der Vertrag nicht erfüllt wurde. Der schwedische Verband setzte die Nachzahlung zusätzlicher Heuern in Höhe von insgesamt £10.000 an 23 afrikanische Besatzungsmitglieder durch. Am 9. August fuhr das Schiff über Spanien nach Kuba weiter. Auf der Fahrt nach Bilbao war die Besatzung verschiedenen Schikanen ausgesetzt, und der Kapitän teilte ihr am Ende mit, daß er sich nicht an den ITF-Vertrag zu halten beabsichtige. Als das Schiff in Bilbao ankam, wurden 21 afrikanische Besatzungsmitglieder ohne Kündigung entlassen und heimbefördert. Eines der Besatzungsmitglieder verständigte daraufhin die schwedische Seeleutegewerkschaft und die ITF. Damit begann die Jagd auf dieses Schiff. Dank des prompten Einschreitens der uns angeschlossenen Kanadischen Transportarbeiter-Föderation (CBRTGW) wurde eine Verfügung gegen das Schiff erlassen und dessen Reeder wurden gezwungen, einen Betrag von 22.000 kanadischen Dollars zwecks Deckung der von der Besatzung gestellten Forderungen zu deponieren. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes stand das endgültige Urteil der zuständigen gerichtlichen Instanzen noch aus.

215. ITF-Inspektoren

In Weiterverfolgung eines vom Fair-Practices-Ausschuß im Januar 1972 gefaßten Beschlusses wurden Mitgliedsverbände in 10 Schlüsselhäfen der Welt ersucht, zwecks Überprüfung des Sicherheitszustandes und der Beschäftigungsbedingungen an Bord von Schattenflaggenschiffen und Schiffen mit Bequemlichkeitsbesatzungen, Funktionäre bereitzustellen, deren Aufgabe es ferner sein sollte, die Befolgung bestehender ITF-Verträge zu kontrollieren. Am Ende des Jahres 1973 waren solche Inspektoren in Australien, Neuseeland, Schweden, Finnland, Belgien, den Niederlanden, Großbritannien, Italien, Israel, Kanada und Deutschland tätig. Der Einsatz dieser Inspektoren war zweifellos eine äußerst wertvolle Maßnahme. Die Anwesenheit zumindest eines Funktionärs in jedem der genannten Länder, der mit den ITF-Verträgen und den Kontrollverfahren vertraut ist, hat es ermöglicht, die Tätigkeit weiterer Funktionäre in anderen Häfen zu koordinieren und somit mehr Kontrollen vorzunehmen. Die Überprüfung der Beschäftigungsbedingungen ist zwar sehr zeitraubend, aber sehr wohl der Mühe wert, wie aus der Höhe der ausstehenden Heuern ersichtlich ist, deren Nachzahlung durchgesetzt werden konnte. Eine weitere Folge war, daß mehr Seeleute, die auf Schattenflaggenschiffen beschäftigt sind, mit ihren spezifischen Problemen an die ITF herantraten.

216. ITF-Kollektivvertrag

Seit der Einführung des ITF-Kollektivvertrages am 1. August 1972 ist es viel leichter, die Erfüllung bestehender Verträge zu überprüfen und die Höhe etwaiger ausstehender Heuern zu errechnen, wenn immer der Vertrag ignoriert oder falsch angewendet wurde. Der Vertrag liegt nunmehr in 5 Sprachen vor, nämlich Englisch, Französisch, Deutsch, Schwedisch und Spanisch. Das vom Vertrag vorgesehene Heurniveau war bis Mitte 1973 allgemein befriedigend, fiel jedoch danach aufgrund der Anhebung anderer Kollektivverträge und des verringerten Wertes des britischen Pfundes unter den nordeuropäischen Durchschnitt. Zum Zeitpunkt der Niederschrift des vorliegenden Berichtes waren wir mit der Formulierung von Vorschlägen zuhanden des Fair-Practices-Ausschusses zwecks Revision der vom ITF-Kollektivvertrag vorgesehenen Heuern beschäftigt. Zuzulassen des vom Fair-Practices-Ausschuß im Juli 1972 gefaßten Beschlusses, in bestimmten Fällen Abweichungen vom bestehenden ITF-Schutzvertrag zuzulassen, wurde für die Besatzungen von Schiffen, die ausschließlich im Fernen Osten verkehren, eine niedrigere Mindestheuer vorgesehen (etwa 71% der ITF-Heuer). Trotzdem war es für unsere asiatischen Mitgliedsverbände in Anbetracht der weitverbreiteten Arbeitslosigkeit und in einigen Fällen aufgrund der zusätzlichen Opposition der Regierung äußerst schwierig, (und im Falle der indischen Mitgliedsverbände unmöglich) ohne die Unterstützung anderer ITF-Mitgliedsverbände Schattenflaggenverträge auf dieser Basis abzuschließen.

217. Griechischer Vorschlag über ITF-Schutzverträge

Zufolge der Suspendierung der Griechischen Seeleuteföderation (PNO) durch den ITF-Vorstand im November 1968, waren die griechischen Reeder von Schattenflagenschiffen den Konsequenzen der intensivierte ITF-Kampagne ausgesetzt. Als die bitteren Beschwerden der PNO sich als zwecklos erwiesen, unterbreiteten die griechischen Reeder und die PNO der ITF im Frühjahr 1972 einen gemeinsamen Vorschlag, der vom Fair-Practices-Ausschuß im Juli 1972 gutgeheißen, aber von der ITF auf seiner Sitzung im Oktober 1972 abgelehnt wurde. Der Vorstand bevollmächtigte den Generalsekretär, mit den griechischen Reedern direkt (also nicht über die suspendierte Seeleuteföderation) zu verhandeln. Im Laufe dieser Verhandlungen erklärte Herr John Kulukundis (Vorsitzender des Londoner Ausschusses der griechischen Reeder), daß die Reeder bereit seien, allen Besatzungsmitgliedern ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit die volle griechische Heuer zu zahlen. Gleichzeitig aber fügte er hinzu, daß die Panhellenische Seeleuteföderation in dem diesbezüglichen Vertrag nicht ignoriert werden könne. Da die ITF keine Vereinbarungen treffen konnte, die in irgendeiner Weise eine Anerkennung der suspendierten Seeleuteföderation in sich barg, beschloß der Vorstand einstimmig, den Vorschlag der griechischen Reeder abzulehnen.

218. Seeleute-Wohlfahrt

Im November 1973 hatte die ITF Unterredungen mit Vertretern des United Seamen's Service und dessen internationalem Wohlfahrtsausschuß. Im Laufe dieser Unterredungen wurde vorgeschlagen, daß die ITF versuchen sollte, eine Sitzung von Vertretern internationaler Wohlfahrtsorganisationen einzuberufen, um zu diskutieren, wie die Verdoppelung von Wohlfahrtsprojekten am besten verhindert werden kann, damit die für die Betreuung der Seeleute zu Verfügung stehenden Mittel am zweckmäßigsten Anwendung finden können. Der Generalsekretär bezeichnete diesen Vorschlag als durchführbar, vorausgesetzt, daß die in Frage kommenden Wohlfahrtsorganisationen und die zuständigen Mitgliedsverbände damit einverstanden sind. Gleichzeitig aber erklärte er, daß die ITF diesen Vorschlag erst nach dem Kongreß 1974 weiterverfolgen könne.

Internationaler Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute

Das Einnahmen- und Ausgabenkonto sowie die Bilanz dieses Fonds für die Berichtszeit sind im Finanzbericht (Dok. XXXI C - 8) wiedergegeben. Während der Berichtszeit wurden aus diesem Fonds folgende Zuwendungen gewährt:

1971	Empfänger	Betrag
219. United Seamen's Service (USA)		£
	Beitrag zur internationalen Wohlfahrtsarbeit (\$ 10,000)	4,166
	Schiffsapostolat	
	Beitrag zu den Kosten eines Seeleuteklubs in Southampton	3,000
	Italienische Seeleutegewerkschaft (FILM-CISL)	
	Beitrag zu den Kosten der Bekämpfung des Schattenflaggenproblems in Italien	1,000
	Deutsches Seeleuteheim, Antwerpen	
	für die Anschaffung eines Farbfernsehgeräts	240
	Wohlfahrtsbehörde für die schwedische Handelsmarine	
	für Sporteinrichtungen im Seeleuteheim "Rosenhill", Göteborg	2,000
	Amerikanische Seeleutegewerkschaft (NMU)	
	Rückerstattung von Ausgaben im Zusammenhang mit der Unterstützung kolumbianischer Seeleute während eines Streiks in New York und Panama (\$ 2,1000.64)	875
	Seeleutekinderheim (Großbritannien)	
	Beitrag zu den Kosten der Installation einer Zentralheizung	1,000
	Finnischer Seeleuteverband	
	Beitrag zu den Kosten des Baus eines Feriendorfes für Seeleute und Familienangehörige	5,000
	Internationales Seeleuteheim "De Beer", Europoort	
	Beitrag zu den Kosten des Baus eines Schwimmbades	5,902
	Norwegische Seeleute-Wohlfahrtsbehörde	
	Beitrag zu den Kosten der Durchführung einer Internationalen Sportwoche für Seeleute	2,500
	Arbeiterverband von Barbados	
	Beitrag zum Gehalt eines für die Organisierung von Seeleuten zuständigen Funktionärs	3,000

1972	Empfänger	Betrag
220.	Deutsche Seeleute-Wohlfahrtsbehörde Beitrag zu den Kosten des Baus eines internationalen Seeleute-Sportplatzes in Hamburg (1. Rate in Höhe vom DM 30,000 als Teil einer Gesamtzuswendung von DM 50,000)	£ 3,619
	Norwegische Seeleute-Wohlfahrtsbehörde Beitrag zu den Kosten einer Internationalen Sportwoche für Seeleute	2,500
	Britischer Seeleute-Bildungsdienst Beitrag zu den Kosten des Drucks einer neuen Ausgabe des Handbuchs "Muße zur See"	1,000
	Internationaler Unterstützungsausschuß für Bangladesch-Seeleute in den USA	900
	Seeleutemission, Rotterdam für ein Farbfernsehgerät	300
	Internationale Christliche Vereinigung für Seeschifffahrt Beitrag zu den Kosten einer Konferenz über Seeleutewohlfahrt	100
	Diverse Zuwendungen im Zusammenhang mit der Unterstützung von Schiffsbesatzungen	1,447

1973	Empfänger	Betrag
221.	Deutsche Seeleute-Wohlfahrtsbehörde Beitrag zu den Kosten des Baus eines internationalen Seeleute-Sportplatzes in Hamburg (2. Rate der obengenannten Zuwendungen, DM 20,000)	£ 2,929
	Norwegische Seeleute-Wohlfahrtsbehörde Beitrag zu den Kosten einer Internationalen Sportwoche für Seeleute	2,500
	Seeleutemission, Singapur für ein Schwimmbecken des Internationalen Seeleuteheims	789
	Internationales Seeleuteheim "De Beer", Rotterdam Beitrag zu den Kosten der Installierung eines Fahrstuhls	5,000
	Christliche Vereinigung für Seeleute (Großbritannien) Beitrag zu den Kosten eines Seeleuteklubs	2,000
	Seeleute-Kinderhilfe, Hull	500
	Pfarrer Julian Eagle Beitrag zu den Kosten einer Studie über die sozialen Auswirkungen des Containerverkehrs	250

SEKTION DER FISCHER

Sektionsausschuß

222. Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>
Argentinien	J. Vidal Perez
Belgien	H. Dumarey
Dänemark	A. Kruse
Deutschland	H. Rake (Vorsitzender)
Färöer Inseln	O. Jacobsen
Finnland	R. Herdin
Großbritannien	D. Shenton
Japan	K. Doi
Niederlande	frei
Norwegen	K. Kristoffersen
USA	J. Algina

Der Vorsitzende der Sektion, W. Hulsker (Niederlande) trat im September 1972 aus dem Dienst seiner Organisation aus. Sein Sitz im Ausschuß war am Ende des Jahres 1973 noch frei.

Unterausschuß über die Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge

223. Während der Berichtszeit waren folgende Länder in diesem Unterausschuss vertreten:

Belgien
Deutschland
Großbritannien
Japan
Niederlande
Norwegen
USA

Tagungen

Sektionskonferenz – – Wien, 29. Juli 1971

224. Im Rahmen des Wiener Kongresses fand eine Vollkonferenz der Sektion statt. An ihr nahmen 29 Delegierte und Berater aus Belgien, Dänemark, Deutschland, den Färöer Inseln, Finnland, Großbritannien, Japan, den Niederlanden, Norwegen und den USA teil. Den Vorsitz führte R. Dekeyzer (Belgien). Zum Berichterstatter wurde W. Hulsker (Niederlande) bestimmt. H. Rake (Deutschland) wurde zum neuen Vorsitzenden der Sektion gewählt und W. Hulsker zum Vizevorsitzenden. (Ein voller Bericht über die Konferenz befindet sich im Protokoll des Wiener Kongresses).

Unterausschuß über die Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge – – Utrecht, 6. und 27. Oktober 1971

225. Dies war die erste Sitzung des genannten Unterausschusses. Ihr Zweck bestand in einer einführenden Diskussion der vorliegenden Entwürfe für Teil B der IAO/IMCO/FAO-Sicherheitsrichtlinien für Fischer und Fischereifahrzeuge, in Vorbereitung für eine künftige Gemeinsame IAO/IMCO/FAO-Beratersitzung. Die ITF-Verbände der Fischer hatten in diesem Zusammenhang Vertreter für die IAO-Gruppe nominiert. An der Sitzung des Unterausschusses nahmen 9 Delegierte aus 5 Ländern teil. Den Vorsitz führte H. Rake (Deutschland). Außerdem waren Vertreter der IAO und des "Brüsseler Ausschusses" der ITF anwesend.

Unterausschuß über die Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge – – Oslo, 19. und 20. Juni 1972

226. Auf dieser Sitzung setzte der Unterausschuß seine Prüfung des vorgeschlagenen Teils B der internationalen Richtlinien über die Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge fort. Insbesondere befaßte er sich mit den Kapiteln über Quartierräume der Besatzungen, Lebensrettungsgeräte, allgemeine Maßnahmen zum Schutze der Besatzung, Funkmeldeanlagen sowie mit einem IMCO-Fragebogen betreffend die Erstellung einer geplanten internationalen Urkunde über die Sicherheit an Bord von Fischereifahrzeugen. Letztens wurde die Vertretung der ITF auf der bereits erwähnten IAO/IMCO/FAO-Expertentagung geregelt. Außerdem nahm der Unterausschuß eine Erklärung über die Ausbildung der Besatzungen von Fischereifahrzeugen auf dem Gebiete der medizinischen Betreuung an (siehe Anhang). Dies geschah unter Bezug auf bestimmte Vorschläge, die die ITF auf der Internationalen Schiffahrtskonferenz der IAO im Jahre 1970 unterbreitet hatte.

Ad-hoc Sitzung über islandische Fischereigrenzen – – London, 27. März 1972.

227. An dieser Sitzung nahmen Vertreter der Fischer aus Island, Großbritannien und der Bundesrepublik Deutschland teil. Der Grund für ihre Einberufung bestand in der geplanten Ausdehnung der islandischen Fischereigrenzen von 12 auf 50 Meilen ab 1. September 1972. Die Sitzungsteilnehmer waren der Ansicht, daß nach weiteren Vorbesprechungen zwischen den zuständigen Gewerkschaften eine paritätische (Arbeitgeber/Arbeitnehmer) Kommission gebildet werden und sich mit folgenden Fragen befassen sollte: Schutz des Fischbestandes durch geeignete Konservierungsmaßnahmen; rationelle Nutzung der Fanggründe um Island; progressiver Ausbau des internationalen Seerechts zwecks Festlegung angemessener Fischereigrenzen für die einzelnen Küstenländer; Verhütung der Verunreinigung der Fischereigewässer.

Zweite Sitzung über islandische Fischereigrenzen – – Reykjavik, 11. und 12. Mai 1972

228. Die an dieser Sitzung teilnehmenden Vertreter der Fischer nahmen eine Regelung an, worin betont wurde, daß es dringend notwendig sei, geeignete Schritte zu unternehmen, um eine Konfrontierung infolge der Ausdehnung der Fischereigrenzen zu vermeiden. Gleichzeitig wurde auf die Notwendigkeit von Überbrückungsregelungen verwiesen, und allen Gewerkschaften wurde dringend nahegelegt, bei ihren zuständigen Behörden vorstellig zu werden, um die möglichst baldige Einberufung einer paritätischen Konferenz der Tarifpartner der Fischerei in den drei unmittelbar betroffenen Ländern zu erwirken. An dieser vorgeschlagenen Konferenz sollten außer den Regierungsvertretern Wissenschaftler und sonstige Experten teilnehmen, um geeignete Vorschläge über eventuelle Überbrückungsmaßnahmen, die nach dem 1. September 1972 Anwendung finden würden, zu unterbreiten.

Internationale Arbeitsorganisation

229. Während der Berichtszeit war die IAO mit den Vorbereitungen für eine für Februar 1974 vorgesehene Gemeinsame IAO/IMCO/FAO-Expertentagung über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen beschäftigt (siehe Punkt 230).

Acht Jahre sind verstrichen seit der letzten IAO-Tagung, die ganz oder teilweise den sozialen Problemen der Fischer gewidmet war. Im Falle der Seeleute lagen zwischen den letzten beiden Schiffahrtskonferenzen der IAO nicht weniger als 12 Jahre: eine beklagenswerte Tendenz, die wir im Falle der Fischerei vermeiden möchten. Im Jahre 1967 nahm die

ITF-Sektion der Fischer auf ihrer Konferenz in Hull eine Entschliessung über die Behandlung von Fischereifragen durch die IAO an. In dieser Entschliessung wurde die baldige Einberufung einer IAO-Expertentagung über die Arbeitsbedingungen der Fischer beantragt. Im Jahre 1968 verwies ein Ausschuss der Sektion der Fischer auf seiner Sitzung in Ostende auf die dringende Notwendigkeit der Behandlung bestimmter sozialer und Sicherheitsaspekte der Arbeitsbedingungen. Daraufhin fragte die IAO, welche Punkte unseres Erachtens auf der Tagesordnung der beantragten IAO-Expertentagung stehen sollten, die damals noch für das Jahr 1970 vorgesehen war. Auf dem Wiesbadener Kongress im Juli/August 1968 nahm die Sektion der Fischer eine weitere Entschliessung hierüber an, in der erklärt wurde, daß Arbeitszeit und Bemannung, Stabilisierung des Verdienstes und der Beschäftigung, und die medizinische Betreuung an Bord die wichtigsten von der IAO zu behandelnden Fragen seien. Im Jahre 1970 fand in Bremerhaven eine weitere Konferenz der Sektion statt, auf der zusätzliche Beschlüsse über die Arbeitsbedingungen der Fischer gefaßt wurden. Dem ITF-Sekretariat hatte das Internationale Arbeitsamt inswischen zu verstehen gegeben, daß im Jahre 1975 eine Vorbereitende Technische IAO-Konferenz über Fischereifragen stattfinden würde, damit auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1977 eine geeignete internationale Verwaltungsurkunde angenommen werden könne. Seitdem hat uns die IAO jedoch mitgeteilt, daß der endgültige Termin der geplanten Expertentagung über Fischereifragen noch nicht feststehe, obwohl sie hoffe, ihn in der nahen Zukunft festzulegen.

IMCO

230. Der IMCO-Unterausschuß über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen tagte während der Berichtszeit viermal. Alle Sitzungen fanden in London statt und zwar vom 29. März bis 2. April 1971; vom 21. bis 25. Februar 1972; vom 5. bis 9. Februar 1973 und vom 10. bis 14. September 1973. Der Sektionssekretär nahm an allen diesen Sitzungen teil. Zur Diskussion stand in erster Linie der geplante Teil B der Internationalen Sicherheitsrichtlinien für Fischer und Fischereifahrzeuge. Der endgültige Entwurf dieses Teiles der Richtlinien sollte im Februar 1974 auf einer Gemeinsamen IAO/IMCO/FAO-Expertensitzung fertiggestellt werden. Außerdem befaßte sich der IMCO-Unterausschuß mit: Methoden der Enteisung von Fahrzeugen; einer Empfehlung über die Bauweise von Fischereifahrzeugen unter besonderem Bezug auf deren Stabilität; einem vorgeschlagenen internationalen Abkommen über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen; einem an die Kapitäne von Fischereifahrzeugen gerichteten Empfehlungsentwurf betreffend die Gefahren der Vereisung und dem Freibord von Fischereifahrzeugen.

EWG

Allgemeines

Paritätischer EWG-Ausschuß über soziale Probleme in der Hochseefischerei

231. Der oben genannte Ausschuss wurde im Juni 1968 von der EWG-Kommission gebildet und nahm seine Tätigkeit im Juli 1970 auf. Er besteht aus je 21 Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer in der Fischerei. Die Arbeitnehmergruppe ihrerseits setzt sich zusammen aus Vertretern von ITF-Mitgliedsverbänden und anderen (kommunistischen und christlichen)Fischergewerkschaften der Gemeinschaftsländer. Die Arbeitgeberseite besteht aus Vertretern der "Europeche" (Reeder, deren Schiffe in der Hoch- und Tiefseefischerei zum Einsatz gelangen) und der "Cogeca" (vorwiegend Reeder von Küstenfischereifahrzeugen). Der Paritätische EWG-Ausschuß tritt im allgemeinen ein- oder zweimal im Jahr zusammen. Er hat bis jetzt vier Arbeitsgruppen ernannt, die sich mit folgenden Fragen befassen: (a) die soziale Lage in der Fischerei; (b) Harmonisierung der Arbeitsbedingungen; (c) berufliche Ausbildung und (d) Sicherheit. Außerdem hat sich der Ausschuss mit mehreren Berichten befaßt. Die zwei wichtigsten dieser beziehen sich auf (a) die berufliche Ausbildung und den sozialen Fortschritt und (b) Sicherheit der Arbeit, medizinische Betreuung an Bord und Hilfeleistung zur See. Diese Berichte befinden sich noch im Diskussionsstadium. Das einzige vom Ausschuss bis jetzt verabschiedete Dokument: eine gemeinsame Stellungnahme über die soziale Sicherheit der Fischer
232. Der Präsident und Vizepräsident des Ausschusses werden abwechselnd von den Arbeitgebern und Arbeitnehmern benannt. Der Ausschuss verfügt über ein "Sekretariat", daß sich aus dem Vorsitzenden und Vizevorsitzenden des Ausschusses und den Vorsitzenden und Berichterstattern der einzelnen Arbeitsgruppen zusammensetzt. Die Arbeitsgruppen ihrerseits haben gleichfalls Sekretariate, bestehend aus den Vorsitzenden und Berichterstattern der Gruppe, je einem Vertreter aus jedem Land und Beratern. Der Sekretär des Brüsseler Ausschusses der ITF hat von Anfang an an allen Sitzungen des Ausschusses teilgenommen. In letzter Zeit, insbesondere seit dem Beitritt Dänemarks, Großbritanniens und Irlands zur EWG, war auch der Sektionssekretär auf Sitzungen des Ausschusses und einiger seiner Arbeitsgruppen anwesend.
233. Der Paritätische Ausschuss tagte mehrmals im Laufe des Jahres 1972. Zu diesen Tagungen wurden auch Beobachter der vier Länder eingeladen, deren Beitrittsgesuche zu dieser Zeit vorlagen. Dieser Einladung leisteten Vertreter von Mitgliedsverbänden der ITF aus Dänemark, Norwegen und Großbritannien Folge.

Rundtischgespräch — Ostende, 20. bis 22. April 1972

234. Im April 1972 fand in Ostende unter der Obhut des Ausschusses ein Rundtischgespräch über die Sicherheit in der Hochseefischerei statt, dessen Zweck unter anderem darin bestand, die bis jetzt von der IAO, IMCO und FAO auf diesem Gebiet geleistete Arbeit zu prüfen. Außerdem befaßte sich diese Tagung mit den innerstaatlichen Vorschriften über Sicherheit, Unfallverhütung und Hilfeleistung zur See.

Plenarsitzung — La Rochelle, 5. bis 7. Juni 1972

235. Der Ausschuss nahm Stellung zu Berichten der Arbeitsgruppen über Harmonisierung der Sozialbedingungen, Sicherheit und Arbeitsschutz, Verbesserung der Ausbildung und Hebung des sozialen Status der Fischer. Der Ausschuss befürwortete ein langfristiges Programm mit dem Ziele der Harmonisierung der Arbeits- und Sozialbedingungen der Fischer im Sinne des Fortschritts. Ferner wurde vereinbart, die Verwirklichung dieses Programms in regelmäßigen Zeitabständen zu prüfen.

236. Ein von der Arbeitnehmerseite unterbreiteter Vorschlag zur Verbesserung und Harmonisierung bestimmter Aspekte der Sozialversicherung (Krankengeld, Unfallversicherung, Arbeitslosenversicherung und Renten) fand nicht die Zustimmung aller Arbeitgebervertreter und am Ende wurde beschlossen, zu Handen der nächsten Plenarsitzung eine gemeinsame Stellungnahme zu formulieren.

237. Die unter Punkt 231 erwähnte gemeinsame Stellungnahme über die soziale Sicherheit der Fischer wurde gutgeheißen.

Stellungnahme des Paritätischen Beratenden EWG-Ausschusses über soziale Probleme in der Hochseefischerei

“Der Paritätische Ausschuß ist der Ansicht, daß die Anwendung einer gemeinsamen Fischereipolitik einerseits darauf gerichtet sein muß, die sozialen Verhältnisse in der Seefischerei zu verbessern und daß andererseits, besonders aus wirtschaftlichen Gründen, die Mißverhältnisse in den Wettbewerbsbedingungen beseitigt werden müssen, die durch unterschiedliche Kosten der sozialen Sicherheit verursacht werden können. Der Ausschuß ersucht deshalb die Kommission nachdrücklich, dem Rat Vorschläge zu unterbreiten und gleichzeitig eine Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten in die Wege zu leiten, um die soziale Sicherheit für die Seefischer zu harmonisieren und zu verbessern, wobei folgende besonderen Aspekte der Seefischerei zu berücksichtigen sind:

1. Krankheit und Arbeitsunfälle:
Im Falle von ordentlich festgestellten Krankheiten oder Arbeitsunfällen während der für Schifffahrten verwendeten Zeit müssen dem Fischer für die gesamte Dauer einer Arbeitsunfähigkeit folgende staatlich garantierten Leistungen zugesichert werden:
a) Eine Entschädigung, die ihm eine angemessene Lebenshaltung ermöglicht;
b) eine angemessene Erstattung der Kosten für ärztliche Behandlung, Krankenhausaufenthalt und ärztliche Hilfsdienste.
2. Arbeitslosigkeit
Ferner muß dem Fischer vom Staat im Falle einer unfreiwilligen Arbeitslosigkeit ein angemessener Lebensstandard garantiert werden.
3. Ruhestand
Angesichts der Eigenheiten des Berufs der Seefischer, der noch dadurch erschwert wird, daß der Seemann oft vom Familienkreis getrennt leben muß, muß dem Fischer von seinem 55. Lebensjahr an vom Staat ein gesetzliches Altersruhegeld zugebilligt werden, dessen Höhe nach der Anzahl seiner Dienstjahre als Seefischer zu berechnen ist wobei dem Fischer, der während seines ganzen Arbeitslebens in der Seefischerei tätig war, eine angemessene Lebenshaltung gesichert werden muß. Das Ruhegeld ist dem Verbraucherpreisindex und der allgemeinen Lebenshaltung anzupassen. Der Seefischer sollte zum Bezug dieses Ruhegeldes berechtigt sein, auch wenn er weiterhin erwerbstätig ist.
4. Umschulung
Für Fischer, die nicht mehr in der Lage sind, ihre ursprüngliche Tätigkeit auszuüben, sind vom Staat und vom Europäischen Sozialfonds gezielte Maßnahmen zur beruflichen Wiedereingliederung zu ergreifen.”

SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

Ausschüsse und Unterausschüsse

238. Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>	<u>Kategorie</u>	<u>Name</u>
Argentinien	AAA	Flugnavigatoren	A. Reisberg
Barbados	BWU	—	F. L. Walcott
Bolivien	AASANA	Bodenpersonal	B. Verlasco C.
Chile	AT LAN CHILE	Flugingenieure	F. Carrasco
Deutschland	ÖTV	—	W. Murche
Großbritannien	MNAOA	Flugnavigatoren	J. Slater
Israel	TGWU	Kabine	J. Cousins
	STMS	Verwaltung	E. McKenzie
Israel	HISTADRUT	Flugingenieure	R. Porat
Mexiko	ASPAM	Piloten	F. de Dios Sierra
Niederlande	—	—	J.K. Post (Sektionsvorsitzender)
Österreich	HTV	—	F. Kaspar
Panama	SIELAS	Bodenpersonal	V. Navarrete
Schweden	STF	Bodenpersonal	S. Lundgren
	HTF	Kabine	O. Johansson
Tunesien	FGTT	Flugnavigatoren	I. Lejri
USA	FEIA	—	W. Gill (Vizevorsitzender)
USA	FEIA	Flugingenieure	J. Wahle
USA	IAM	Bodenpersonal	J. Peterpaul
USA	TWU	Flugleiter	R. Leiby

239. Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Technischen Ausschusses der Flugingenieure wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>	<u>Name</u>
Australien	AAFEA	frei
Deutschland	ÖTV	G. Beckmann
Frankreich	SNOMAC	R. Deseau
Großbritannien	MNAOA	R. Bricknell
Großbritannien	MNAOA	F. Durkin
Großbritannien	MNAOA	A.R. Begg
Israel	HISTRADRUT	R. Porat
Tunesien	FGTT	I. Lejri
USA	FEIA	J. Wahle (Vorsitzender)

240. Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Technischen Ausschusses des Kabinenpersonals wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>	<u>Name</u>
Belgien	CGSP	R. van Wolput
Deutschland	ÖTV	G. Piret
Deutschland	ÖTV	Frl. C. Holdt
Frankreich	SNPNC	J. Blachere
Großbritannien	TGWU	J. Cousins
		M. Martin
Israel	HISTADRUT	G. Mahler
Japan	JAGAU	K. Shibuya
Kanada	CALFAA	R.R. Smeal (Vorsitzender)
Niederlande	KLM Kabinenpersonal	R. Lambeck
		J. Kostermans
Schweden	HTF	O. Johansson
USA	TWU-ALSSA	Frl. C. Corbett

241. Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Sicherheitsausschusses der Sektion Zivilluftfahrt wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>	<u>Name</u>
Argentinien	APA	J. Orlando
Belgien	CGSP	J. Lootens
Deutschland	ÖTV	M. Hoffman
Frankreich	SNPNC	J. Blachère
Großbritannien	MNAOA	F. Durkin
Großbritannien	MNAOA	R. Chadwick
Israel	HISTADRUT	R. Porat
Kanada	CALFAA	R. Leiby
Libanon	SMEA	S. Abi-Nahed
Mexiko	ASSA	A. Reyes
Niederlande	KLM Flugingenieure	C. Korevaar
USA	IAM	J. Peterpaul (Vorsitzender)
USA	PANAM Flugleiter	R. Leiby
USA	FEIA	J. Wahle

Allgemeines

242. Während der Berichtszeit war die Sektion international auf dem Gebiete der Bekämpfung von Flugzeugenführungen und Sabotageanschlägen äußerst aktiv. Außerdem ergriff sie positive Maßnahmen im Zusammenhang mit mehreren Arbeitskonflikten, die dank der Solidarität und Unterstützung unserer Mitgliedsverbände in den meisten Fällen befriedigend ausliefen.

Die Sektion befaßte sich außerdem mit verschiedenen Problemen, denen sich die Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt gegenübergestellt sehen, wie z.B.: die Ausdehnung des Charterflugverkehrs, der Zusammenschluß von Luftfahrtsgesellschaften, der Abschluß gegenseitiger Unterstützungspakte zwischen den Luftfahrtsgesellschaften bestimmter Länder, um die Schlagkraft der Gewerkschaften zu schwächen; die Einführung neuer Flugzeugtypen und deren Auswirkungen auf die Arbeitnehmer. Es kann somit gesagt werden, daß die ITF-Sektion Zivilluftfahrt während der letzten drei Jahre außerordentlich aktiv war.

Tagungen

Internationale Konferenz des Kabinenpersonals – – Dublin, 26. – 27. September 1972

243. Am 26. und 27. September 1972 fand in Dublin eine internationale Konferenz des Kabinenpersonals statt, der 35 Delegierte von Mitgliedsverbänden der ITF und 10 Beobachter von nicht angeschlossenen Organisationen beiwohnten. Die Konferenz ernannte einen neunköpfigen "Technischen Ausschuß des Kabinenpersonals", dessen Aufgabe es sein soll, die besonderen Probleme dieser Arbeitnehmer zu behandeln und gewerkschaftspolitische Richtlinien zur Orientierung der ITF zu erarbeiten. In diesem Zusammenhange wurde beschlossen, daß Sitzungen dieses Ausschusses nach Bedarf einberufen werden sollten. Die von der ITF im Jahre 1969 ausgearbeitete Zusammenfassung einschlägiger gewerkschaftspolitischer Richtlinien wurde dem neuesten Stand angepaßt wobei Hinweise auf Großraum-Strahlflugzeuge, Beschränkung der Flug- und Dienstzeit des Kabinenpersonals sowie auf Befähigungsnachweise für Kabinenpersonal einbezogen wurden (Siehe **Anhang**).

Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt, 28. – 29. September 1972 in Dublin

244. Der obigen Konferenz wohnten 81 Delegierte und 12 Beobachter bei. Ferner waren 5 internationale Organisationen, darunter die IAO, vertreten.

Die Konferenz nahm eine EntschlieÙung über Gesetzwidrige Angriffe auf die Zivilluftfahrt an (siehe **Anhang**). Ferner wurde beschlossen, daß der Generalsekretär alle Mitgliedsverbände schriftlich auffordern sollte, ihre zuständigen Behörden unter entsprechendem Druck zu setzen, um sie zu veranlassen, alle bereits vorhandenen Übereinkommen zu ratifizieren und die von der ITF ins Auge gefaÙten Saktionen gegen mitschuldige Länder zu befürworten. Ferner sollen die Mitgliedsverbände der ITF ersucht werden, bei ihren Regierungen im Hinblick auf die Erarbeitung einer internationalen Urkunde über gemeinsame Maßnahmen durch die ICAO sobald wie möglich vorstellig zu werden.

(Die von der Konferenz angenommenen EntschlieÙungen über den Arbeitskonflikt des Personals der Luftfahrtsgesellschaft AVIANCA, die Lizenzierung der Flugleiter und den Charterflugverkehr sind im **Anhang** wiedergegeben).

Asiatische Zivilluftfahrtskonferenz – – Tokio, 1. bis 10. August 1972

245. (Siehe Punkt 64, 65 und 66).

Konferenz des Zivilluftfahrts-Bodenpersonals – – Amsterdam, 12. – 13. November 1973

246. An dieser Konferenz nahmen 57 Delegierte und 12 Beobachter aus 20 Ländern sowie Vertreter von 3 internationalen Organisationen teil. Zur Diskussion standen folgende Themen: die mit der Beschäftigung älterer Arbeitnehmer verbundenen Probleme; Schichtarbeit; der multinationale Charakter der Luftfahrtsgesellschaften. Außerdem erfolgte eine Berichterstattung über die im August/September 1973 in Rom abgehaltene Diplomatische Konferenz der ICAO. Eine Arbeitsgruppe von Vertretern des Bodenpersonals wurde beauftragt, geeignete Vorbereitungen für die für Oktober 1974 vorgesehene IAO-Tagung über Zivilluftfahrtsprobleme zu treffen. Die Konferenz nahm außerdem eine EntschlieÙung über den Arbeitskonflikt des TWA-Kabinenpersonals an (siehe **Anhang**).

Technischer Ausschuß der Flugingenieure

247. Während der Berichtszeit fanden vier Sitzungen des Technischen Ausschusses der Flugingenieure statt und zwar am 14. März 1971 in Paris, am 13. und 14. März 1972 in London, am 21. und 22. März 1973 in London und am 25. und 26. Oktober 1973 in London. Die erste dieser Sitzungen fand in Kombination mit einer Tagung des Sicherheitsausschusses der Sektion statt, und zu der zweiten Sitzung im März 1972 wurden zusätzlich Vertreter anderer angeschlossener Verbände der Flugingenieure eingeladen. Der Ausschuß befaÙte sich sowohl mit allgemeinen Fragen, als auch mit spezifischen Problemen der Flugingenieure. Folgende Themen wurden diskutiert und waren zum Teil Gegenstand angenommener Erklärungen:

- (a) Ausstattung von Flugzeugen mit weißen Blinklichtern zwecks Verhütung von Zusammenstößen;
- (b) die Rolle der Flugingenieure während des Flugs;
- (c) Verrichtung von Doppelfunktionen im Flugdeck und Mehrzweckbefähigung von Flugdeckbesatzungsmitgliedern (hierzu wurde eine EntschlieÙung angenommen: siehe **Anhang**).
- (d) Durchführung einer weltweiten Aufklärungskampagne zwecks Verbesserung der Flughafensicherheit;
- (e) obligatorische Installation von Tonbandgeräten im Flugdeck aller Verkehrsflugzeuge;
- (f) Änderung der Flugdeckbesetzung aus kommerziellen Gründen (siehe EntschlieÙung im **Anhang**);
- (g) Modifizierung der Flugtauglichkeitsvorschriften für bereits in Betrieb stehende Verkehrsflugzeuge (siehe EntschlieÙung im **Anhang**);
- (h) Politik der Sektion Zivilluftfahrt über die Rolle des Flugingenieurs im Luftverkehr (siehe Erklärung im **Anhang**);

- (i) Flugdatenaufzeichner (siehe Erklärung im Anhang);
- (j) Gefahr der Verwendung von Kunststoffen bei der Innenausstattung von Flugzeugen;
- (k) Verantwortung des Flugingenieurs für die Inspektion von Anlagen und Geräten, die in Notsituationen zu betätigen bzw. zu verwenden sind;
- (l) Vorbereitende IAO-Tagung über Zivilluftfahrtsprobleme — — 3. bis 10. Oktober 1974;
- (m) Flugnavigationsausschuß der ICAO;
- (n) Verhütung von Flugzeugentführungen und Terrormaßnahmen.

Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals

248. Auf der Vollkonferenz der Sektion am 26. und 27. September 1972 in Dublin wurde beschlossen, einen Technischen Ausschuß für Kabinenpersonal zu bilden, um es dieser Personalkategorie zu ermöglichen, ihre spezifischen beruflichen Probleme zu diskutieren und geeignete internationale Richtlinien über besonders wichtige Aspekte zu formulieren.

Der Technische Ausschuß des Kabinenpersonals tagte während der Berichtszeit zweimal, und zwar am 23. und 24. Januar 1973 und am 4. und 5. Dezember 1973. Zur Diskussion standen unter anderem folgende Fragen:

- (a) die Rolle des Kabinenpersonals auf dem Gebiete der Flugsicherheit und Erstellung eines internationalen "Verhaltenskodex" für Kabinenpersonal; Anhang
- (b) Sicherheitsausbildung des Kabinenpersonals;
- (c) Überprüfung der von der ICAO erlassenen Ausbildungsrichtlinien für Kabinenpersonal und Formulierung von Empfehlungen zwecks Modernisierung und Vereinheitlichung dieser Richtlinien;
- (d) Lizenzierung des Kabinenpersonals durch die zuständigen Behörden der Registrierungsländer von Flugzeugen im Sinne der Bestimmungen des ICAO-Anhangs I;
- (e) Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten des Kabinenpersonals;

Sicherheitsausschuß

249. Der Sicherheitsausschuß tagte während der Berichtszeit nur einmal und zwar am 13. und 14. März 1972 in London. Folgende Fragen wurden diskutiert:

- (a) Ausbildung von Gewerkschaftsfunktionären auf dem Gebiete der Untersuchung von Flugzeugunglücken;
- (b) Bildung lokaler Flughäfen-Sicherheitsausschüsse in Übereinstimmung mit ICAO-Entscheidung A 17-12 und Vertretung der Gewerkschaften in solchen Ausschüssen;
- (c) Beschäftigung von zu wenigen Stewards und Stewardessen auf Charterflügen und die sich daraus ergebenden Folgen für die Flugsicherheit;
- (d) obligatorische Verrichtung bestimmter Routineaufgaben des Kabinenpersonals bei Turbulenz, und die sich daraus ergebenden Gefahren.

Anmerkung: Als der Sicherheitsausschuß im Jahre 1967 gebildet wurde, wurde beschlossen, daß in diesem Ausschuß alle Kategorien des Luftfahrtspersonals vertreten sein sollten. Seitdem haben die Flugingenieure und das Kabinenpersonal ihre eigenen Technischen Ausschüsse gebildet, die sich auch mit Aspekten der Sicherheit befassen.

Sitzungen von Gewerkschaftsvertretern der Gruppen ATLAS und KSSU

250. Während der Berichtszeit fanden zwei Sitzungen von Gewerkschaftsvertretern der Gruppen ATLAS (Air France, Alitalia, Lufthansa, Sabena) und KSSU (KLM, SAS, Swissair, UTA) statt, und zwar am 12. und 13. April 1973 und am 14. November 1973. Zur Diskussion standen folgende Fragen:

- (a) vollkommen unzulängliche Rücksprache der Geschäftsleitungen der einzelnen Unternehmen mit den zuständigen Gewerkschaften über Pläne der Gruppe: (es wurde beschlossen, daß der Generalsekretär der ITF die Geschäftsleitungen der den beiden Gruppen angehörenden Unternehmen auffordern sollte, mit den zuständigen Gewerkschaften regelmäßig Rücksprache zu halten);
- (b) Austausch von Informationen zwischen den Gewerkschaften der einzelnen Gruppen;
- (c) Harmonisierung der Arbeitsbedingungen — — erste Phase: Formulierung von Richtlinien über die Harmonisierung der Arbeitszeit, Flugzeit und Dienstzeit;
- (d) engere Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften bei Arbeitskonflikten und Streiks.

Flugzeugentführungen und andere Terroraktionen

251. Während der Berichtszeit waren folgende Flugzeugentführungen und Terroraktionen zu verzeichnen;

Erzwungene Umleitung eines BOAC-Fluges durch Libyen – – 21. Juli 1971

252. Infolge der erzwungenen Umleitung des BOAC-Fluges 045 durch die libyschen FS-Kontrollbehörden nach dem Flughafen Benina am 21. Juli 1971 nahm die im Rahmen des Wiener Kongresses tagende Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt eine EntschlieÙung an, in der die angeschlossenen Gewerkschaften ersucht wurden, "geeignete und schlagkräftige gewerkschaftliche Maßnahmen und Demonstrationen gegen die libyschen Behörden durchzuführen". In Weiterverfolgung der obigen EntschlieÙung sandte das ITF-Sekretariat am 11. August 1971 ein Rundschreiben (Nr. 48/CA.7) an die angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals. Gestützt auf die Antworten der angeschlossenen Verbände auf dieses Rundschreiben wurde beschlossen, diese Angelegenheit auf diplomatischem Wege weiterzuverfolgen.

Entführung einer Boeing 747 der Lufthansa nach Aden – – 22. Februar 1972

253. Unmittelbar nach der Entführung einer Boeing 747 der Lufthansa nach Aden am 22. Februar 1972 gab der Generalsekretär der ITF in Telegrammen an den Generalsekretär der ICAO, den Premierminister des Südjemen und die Generalsekretäre der arabischen Gewerkschaftsbünde seinen ersten Besorgnis über diesen Zwischenfall Ausdruck und ersuchte sie, die unverzügliche Freilassung der Flugzeuginsassen und der Flugzeugbesatzung zu veranlassen. Nachdem die für diese Entführung verantwortlichen Personen straflos freigesetzt worden waren, entsandte der Generalsekretär am 28. Februar ein weiteres Telegramm an den Premierminister des Südjemen, in dem er gegen diese Handlungsweise aufs schärfste protestierte und sie als eine unverhohlene Verletzung der internationalen Abkommen von Den Haag und Montreal bezeichnete.

Überfall auf Fluggäste und Personal im israelischen Flughafen Lod – – 30. Mai 1972 und 24-stündige Protestaktion der angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals am 19. Juni 1972

254. Der Überfall auf Fluggäste und Personal im Flughafen Lod in Israel am 30. Mai 1972 wurde von der ITF in einer offiziellen Erklärung aufs schärfste verurteilt. Auf einer gemeinsamen Sitzung mit IFALPA wurde erörtert, welche Maßnahmen ergriffen werden könnten. Später teilte die IFALPA der ITF mit, daß beschlossen worden sei, am 19. Juni eine weltweite Protestaktion in der Form einer 24-stündigen Arbeitsniederlegung durchzuführen. Am 15. Juni hatte der Generalsekretär der ITF in New York eine Unterredung mit dem Generalsekretär der Vereinten Nationen, um ausfindig zu machen, welche Maßnahmen der Sicherheitsrat oder die Generalversammlung der UNO in dieser Sache ergreifen könnten. Es stellte sich heraus, daß der Sicherheitsrat nicht geneigt war, so dringende Maßnahmen zu ergreifen, wie sie die Tragweite des Problems erforderte. Daraufhin wurden die Mitgliedsverbände der ITF telegraphisch und telephonisch ersucht, alle notwendigen Schritte zu unternehmen, um sich am 19. Juni 1972 an einer weltweiten Arbeitsniederlegung zu beteiligen. Diese Aktion fand statt und kann im großen und ganzen als erfolgreich bezeichnet werden. Insbesondere war sie insofern von Bedeutung, als sich sowohl der Sicherheitsrat der UNO als auch der ICAO-Rat veranlaßt sahen, unverzüglich zu reagieren. Am 20. Juni nahm der Sicherheitsrat der UNO eine EntschlieÙung an, in der alle Mitgliedsstaaten aufgefordert wurden, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln Beeinträchtigungen (ganz gleich welcher Art) der Sicherheit des Luftverkehrs zu verhindern und die internationale Zusammenarbeit zwecks Verwirklichung dieses Zieles zu stärken. Am 19. Juni 1972 trat der ICAO-Rat zu einer außerordentlichen Sitzung zusammen und beauftragte den Rechtssachverständigenausschuß der ICAO mit der Festlegung eines internationalen Verfahrens über die Ergreifung gemeinsamer Maßnahmen gegen Mitgliedsstaaten, die bestehende Übereinkommen der ICAO verletzen oder es unterlassen, wirksame Maßnahmen zur Wahrung der Luftverkehrssicherheit zu ergreifen.

Abschuß einer Boeing 747 der Libyan Airlines durch israelische Luftstreitkräfte – – 21. Februar 1973

255. Am 21. Februar 1973 schossen Flugzeuge der israelischen Luftstreitkräfte eine Boeing 747 der Libyan-Arab Airlines ab, die infolge eines Navigationsirrtums in den Luftraum über der Wüste Sinai eingeflogen war. Der Generalsekretär der ITF erhob bei der israelischen Regierung gegen diese Handlungsweise und ihre furchtbaren Folgen aufs schärfste Protest und entsandte Beileidstelegramme an die libysche Regierung und an die französischen Mitgliedsverbände der Piloten und des Kabinenpersonals, deren Mitglieder in diesem Zwischenfall ihr Leben verloren. Ferner wurden Telegramme an die ICAO, die IATA und die israelische Gewerkschaftsföderation Histadrut entsandt.

Entführung einer Boeing 747 der Japan Airlines – – 20. Juli 1973

256. Am 20. Juli 1973 wurde eine Boeing 747 der Japan Airlines von Amsterdam nach Dubai entführt und später weiter nach Benghazi, wo das Flugzeug am Ende in die Luft gesprengt wurde. Die ITF forderte die libysche Regierung auf, die für diesen Zwischenfall verantwortlichen Personen strengstens zu bestrafen. Ferner richteten wir ein Telegramm an die ICAO und gaben eine Presseerklärung ab, in der alle Regierungen erneut aufgefordert wurden, ihrer Verantwortung auf dem Gebiete der Sicherheit der Luftfahrt nachzukommen. Später erfuhren wir, daß die libysche Regierung die Flugzeugentführer angeklagt hatte, was strenge Strafen nach sich ziehen dürfte.

Terrorangriff im Flughafen von Athen – – 5. August 1973

257. Am 5. August 1973 unternahm eine Gruppe arabischer Terroristen im Flughafen Athen einen Überfall auf Fluggäste und Zuschauer. Mehrere Personen wurden getötet und viele andere verletzt. Die Terroristen wurden verhaftet und zwecks strafrechtlicher Verfolgung an die griechischen Behörden ausgeliefert. Alle uns bekannten palästinensischen Organisationen haben erklärt, daß die Terroristen nicht in ihrem Auftrag gehandelt haben.

Entführung eines Flugzeuges der Middle East Airlines durch israelische Luftstreitkräfte — 10. August 1973

258. Am 10. August 1973 entführten die israelischen Luftstreitkräfte ein an Iraqi Airways verpachtetes Flugzeug der Middle East Airlines. Die ITF richtete einen scharfen Protest an die israelische Regierung und verurteilte die Tatsache, daß ein Mitgliedsstaat der UNO und ICAO sich dadurch der Luftpiraterie schuldig gemacht habe. In einer ITF-Presseerklärung wurde sowohl der Überfall im Flughafen Athen als auch die von den israelischen Luftstreitkräften über libanesischem Hoheitsgebiet unternommene Entführung verurteilt.

Entführung eines Flugzeuges der Middle East Airlines durch einen libyschen Staatsbürger — 16. August 1973

259. Am 16. August 1973 entführte ein libyscher Staatsbürger ein Flugzeug der Middle East Airlines nach Lydda in Israel. Der Flugzeugentführer wurde festgenommen und vor Gericht gebracht. Die Fluggäste und die Flugbesatzung wurden unverzüglich freigelassen.

Massaker im Flughafen von Rom — 17. Dezember 1973

260. Am 17. Dezember 1973 unternahmen arabische Terroristen mit Brandbomben und Maschinenpistolen einen Überfall auf ein amerikanisches Riesenjet im Flughafen von Rom, erschossen drei Geiseln und töteten weitere 31 Personen. Über 40 Menschen wurden verletzt. Nach dem Überfall flogen die Terroristen in einer entführten Boeing 737 der Lufthansa mit 12 Geiseln nach Athen weiter und von dort nach Kuwait, wo sie sich ergaben und vom Sicherheitsdienst festgenommen wurden. In einer Presseerklärung verurteilte die ITF unverzüglich diesen feigen Überfall und die willkürliche Tötung unschuldiger Personen. Sie bezeichnete die zunehmenden Terrormaßnahmen der Luftpiraten ferner als eine unmittelbare Folge des beklagenswerten Verfehlers der Regierungen, auf der kürzlichen ICAO-Konferenz über das Luftfahrtsrecht im August und September 1973 in Rom entschlossene und konstruktive Schritte zu unternehmen. Außerdem trat die ITF mit dem Generalsekretär der Arabischen Transportarbeiterföderation in Kairo sowie mit allen arabischen Regierungen in Verbindung, um die Sicherheit der Flugzeugbesatzung und der Geiseln zu gewährleisten. Die IFALPA wurde ersucht, unverzüglich eine gemeinsame Sitzung zu arrangieren, um geeignete internationale Maßnahmen des Luftfahrtspersonals zu erörtern.

ITF-Vertretung auf Konferenzen über Flugzeugentführungen und Terrorismus

Montreal—Abkommen der ICAO gegen Sabotageanschläge

261. Vom 8. bis 23. September fand in Montreal eine Diplomatische Konferenz über Luftfahrtsrecht statt. Die ITF war auf dieser Konferenz durch W. Gill (Vizevorsitzender der Sektion Zivilluftfahrt), J. Wahle (FEIA, USA), R. Steward (IAM, USA) and M.S. Hoda (ITF-Sektionssekretär) vertreten.

Auf dieser Konferenz wurde mit 52 Stimmen ohne Gegenstimmen und bei 8 Stimmenthaltungen (Frankreich, Kamerun, Gabon, Kenia, Madagaskar, Mexiko, Tanzania und Uganda) ein internationales Abkommen angenommen, das an Ort und Stelle von 31 Staaten, darunter Großbritannien, die USA und die UdSSR, unterzeichnet wurde. Die Vertreter der französischen Regierung enthielten sich ihrer Stimme und erklärten, das Abkommen sei zu weitgehend und die französische Regierung werde es aus diesem Grunde nicht unterzeichnen. Die Bemühungen der ITF-Seite in Richtung der Stärkung des Abkommens waren im allgemeinen erfolgreich und der verabschiedete Übereinkommenstext kann als befriedigend betrachtet werden. Die ITF hat die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals ersucht, Druck auf die französische Regierung auszuüben, um sie zur Unterzeichnung des Abkommens zu bewegen.

BAA—Seminar über Flughafensicherheit — 29. und 30. November 1971.

262. In Weiterverfolgung einer ICAO-EntschlieÙung, in der die vertragschließenden Mitgliedsstaaten ersucht wurden, Informationen über die gesetzwidrige Störung des Flughafenbetriebes und die Sicherheitskontrolle in Flughäfen auszutauschen, fand am 29. und 30. November 1971 in London ein von der Britischen Flughafenbehörde (BAA) einberufenes Seminar statt. Die ITF war auf dieser Tagung durch die Kollegen K.A. Golding und M.S. Hoda vertreten.

Der Großteil der Diskussion war einem Informationsaustausch über die von den verschiedenen Flughafenbehörden in Weiterverfolgung der einschlägigen ICAO-EntschlieÙungen bereits ergriffenen Maßnahmen gewidmet. Ferner erfolgte ein Informationsaustausch über Maßnahmen zur Verbesserung der Flughafensicherheit, um der zunehmenden Zahl politisch oder anderweitig motivierter Terroranschläge gegen die Zivilluftfahrt Einhalt zu gebieten.

263. Insgesamt wurden 15 Referate gehalten, die sich mit einer Vielzahl von Sicherheitsaspekten befaßten, wie z.B. allgemeine Sicherheitsmaßnahmen (am Boden und während des Fluges), verhütende Ausrüstungen (Detektoren usw.), Verfahren bei Zwischenfällen, die Rolle der Regierung und anderer für die Wahrung der Ordnung verantwortlicher Instanzen, Aspekte der Sicherheit und Abfertigung von Fluggästen, und internationale Zusammenarbeit zwecks allgemeiner Hebung des Sicherheitsniveaus in Flughäfen. Zu den Referenten zählten: Vertreter der Interpol, der IATA, der BAA, der Flughafenbehörde von Paris, der Petroleumfirma Shellmex, der Flughafenbehörde der Vereinigten Staaten, des kanadischen Sicherheitsministeriums, der Sicherheitsabteilung der Swissair sowie der Leitende Direktor des Flughafens Schiphol (Amsterdam) und zahlreiche weitere Experten.

264. Die ITF-Delegation erklärte, daß die Wirksamkeit der Sicherheitskontrolle nicht aus Kostengründen beeinträchtigt werden dürfe, verwies ferner darauf, daß die Regierungen der Zivilluftfahrtsländer ihre diesbezügliche Verantwortung voll wahrnehmen müssen, und daß die zuständigen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals in den lokalen und nationalen Sicherheitsausschüssen vertreten sein sollten. Gleichzeitig wurde darauf verwiesen, daß Angehörige des Bodenpersonals in einigen Ländern aufgetordert worden sind, Flugzeuge zu entladen, nachdem die Luftfahrtsgesellschaft eine Warnung erhalten hatte, daß sich eine Bombe an Bord des Flugzeuges befinde. Dieser Zustand wurde von der ITF als vollkommen unduldbar bezeichnet.

Sitzung mit der Arbeitnehmerseite der Paritätischen Britischen Kommission für die Zivilluftfahrt (NJC)

265. Diese Sitzung zwischen Mitgliedern der NJC und Vertretern des ITF-Sekretariats fand am 6. Januar 1972 in London statt. Den Vorsitz führte Herr D. Thomas (CAWU, Großbritannien). Die NJC war vertreten durch J. Cousins (TGWU), B. Hampson (MNAOA) und L. Taylor und A. Sherman (BALPA); die ITF durch die Kollegen C.H. Blyth, M.S. Hoda und K.A. Golding. Hauptdiskussionsgegenstand war ein Vorschlag der MNAOA zur Formulierung eines Dringlichkeitsverfahrens für den Fall weiterer Flugzeugentführungen oder ähnlicher Situationen. Nach einer ausführlichen Diskussion wurde beschlossen, den Verkehrsausschuß des Britischen Gewerkschaftsbundes (TUC) zu ersuchen, die britische Regierung aufzufordern: a) das in Den Haag angenommene Internationale Abkommen über die Verhinderung von Flugzeugentführungen unverzüglich zu ratifizieren (dies hat die britische Regierung seitdem getan); b) das in Montreal angenommene Abkommen über die Verhinderung von Sabotageanschlägen in Flughäfen oder auf Flugzeuge am Boden unverzüglich zu ratifizieren. (Die britische Regierung könnte gleichzeitig auf diplomatischem Wege an jene Staaten herantreten, deren Regierungen erklärt haben, daß sie dieses Abkommen nicht zu ratifizieren beabsichtigen.) und c) die britische Regierung zu bitten, die ICAO zu ersuchen, daß der auf der Montrealkonferenz aus Verfahrensgründen als unzulässig erklärte ITF-Vorschlag betreffend Flugzeugentführungsanschläge am Boden als Ergänzung zum Montreal-Abkommen angenommen werden sollte.
266. Im Sinne der Anweisungen des ICAO-Rates berief der Rechtssachverständigenausschuß vom 4. bis 15. September 1972 in Washington eine Sitzung seines Unterausschusses ein. In Vertretung der ITF war Kollege Errol Johnstad von der amerikanischen Gewerkschaft der Bordingenieure anwesend.

Der Unterausschuß vertrat die Ansicht, daß sich ein neues Übereinkommen erübrige, beschloß jedoch die Einführung eines auf drei Phasen verteilten Verfahrens bei gemeinsamen Maßnahmen gegen Länder, die ihren internationalen Verpflichtungen nicht nachkommen oder 'in sonstiger Hinsicht zur Gefährdung der Sicherheit im Luftverkehr beitragen'. Gegen derartige Mitgliedsstaaten sollen alle übrigen Mitgliedsstaaten der ICAO unter Berufung auf die ins Auge gefaßte neue Urkunde vorgehen. Die neue Urkunde, mit deren Prüfung die Juristische Kommission beauftragt wurde, könnte entweder in Form einer Ergänzung bereits bestehender Übereinkommen (Den Haag oder Montreal) oder als abgeänderte Fassung des Übereinkommens von Chicago, 1944, gutgeheißen werden.

20. Sitzung des Rechtssachverständigenausschusses der ICAO

267. Vom 9. – 30. Januar 1973 fand in Montreal in Weiterverfolgung einer vom ICAO-Rat am 19. Juni 1972 angenommenen Entschließung (siehe Punkt 254), die 20. Sitzung des Rechtssachverständigenausschusses der ICAO statt, um ein internationales Abkommen über die Ergreifung von Sanktionen gegen jene Staaten zu erstellen, die ihren internationalen Verpflichtungen nicht nachkommen oder Flugzeugentführern Obdach bieten und/oder Vorschub leisten. Die ITF war auf dieser Tagung durch Errol Johnstad, Präsident der Internationalen Vereinigung der Flugingenieure (FEIA) vertreten.

Zur Diskussion stand ein Antrag, der bereits im September 1972 auf einer früheren ICAO-Sitzung von den Regierungsvertretern Großbritanniens, der Niederlande und der USA gestellt worden war. (siehe Punkt 261). Der Rechtssachverständigenausschuß war nicht in der Lage, diesem Antrag zuzustimmen und machte statt dessen vier Alternativvorschläge, die im August/September 1973 in Rom einer Außerordentlichen Sitzung der ICAO-Versammlung und einer Diplomatischen Konferenz unterbreitet wurden (siehe Punkt 269).

Europarat-Unterausschuß über Terrorismus – – Paris, 22, März 1973

268. Dieser Ausschuß tagte am 22. März 1973 in Paris. Die ITF war durch K.A. Golding vom Londoner Sekretariat vertreten. Es wurde erklärt, daß auf europäischer Ebene gemeinsame Maßnahmen gegen Flugzeugentführer und Terroristen ergriffen werden sollten, anstatt das Zustandekommen einer weltweiten Regelung hierüber abzuwarten. Der Ausschuß stellte mit Besorgnis fest, daß bis jetzt nur einige wenige Länder die internationalen Abkommen von Den Haag und Montreal ratifiziert haben. Ferner wurde vorgeschlagen, daß versucht werden sollte, zwischen europäischen Ländern Gegenseitigkeitsabkommen der Art abzuschließen, wie sie zwischen den USA und Kanada einerseits und Kuba andererseits getroffen worden waren.

Der Vertreter der ITF betonte, daß alle Regierungen; unverzüglich sämtliche einschlägigen internationalen Abkommen ratifizieren und erfüllen; sich für die Annahme eines internationalen Abkommens über Kontrollmaßnahmen und die Ergreifung von Sanktionen gegen schuldige Staaten einsetzen und die Sicherheitsvorkehrungen in allen ihren Flughäfen durch die Bildung von Sicherheitsausschüssen, in denen die Gewerkschaften vertreten sind, intensivieren sollten.

20. (Außerordentliche) Versammlung und Diplomatische Konferenz der ICAO Rom, 28. August – 21. September 1973.

269. Vom 28. August bis 21. September 1973 fand in Rom die 20. (Außerordentliche) Versammlung sowie eine Diplomatische Konferenz der ICAO statt und zwar in Weiterverfolgung der Sitzung des ICAO-Rechtssachverständigenausschusses im September 1972 (siehe Punkt 261) und der 20. Sitzung der ICAO-Rechtskommission im Januar 1973 in Montreal

(siehe **Punkt 267**). Die ITF war auf der Diplomatischen Konferenz durch J. Wahle (FEIA, USA), K.A. Golding (ITF) und M.S. Hoda (ITF) vertreten. Der Konferenz lagen folgende vier Anträge über die Ergreifung von Sanktionen gegen Mitgliedsstaaten vor, die ihre internationalen Verpflichtungen nicht erfüllen oder Flugzeugentführern Vorschub leisten bzw. Obdach bieten:

(a) ein sowjetrussischer Antrag auf Erstellung von Zusatzprotokollen zu den Abkommen von Den Haag und Montreal, um vorzusehen, daß schuldige Personen dem Registrierungsland des entführten Flugzeuges ausgeliefert werden. Der russische Antrag maß somit der Bestrafung von Flugzeugentführern durch die Behörden des Landes, in dem sie festgenommen werden, zweitrangige Bedeutung bei und betrachtete die Auslieferungspflicht als ein wirksames Abschreckungsmittel.

(b) ein skandinavisch/belgischer Vorschlag auf Ernennung von Untersuchungskommissionen oder Bevollmächtigung des ICAO-Rates zur Untersuchung ernster Zwischenfälle (Flugzeugentführungen/Sabotageanschläge) zwecks Aufforderung schuldiger Staaten zur Ergreifung der erforderlichen Abhilfsmaßnahmen. Falls der schuldige Staat sich weigere, dieser Aufforderung nachzukommen, sollte der Generalsekretär der ICAO eine Sitzung einberufen, um zu entscheiden, welche Schritte gegen den betreffenden Staat zu unternehmen sind.

(c) ein britisch/schweizerisch/französischer Vorschlag auf Änderung des Abkommens von Chicago dahingehend, daß in dieses alle wichtigen Artikel der Abkommen von Den Haag und Montreal aufgenommen werden sollten und daß der Artikel 87 des Chicago-Abkommens erweitert werden sollte, um vorzusehen, daß den Luftlinien jener Staaten, die Flugzeugentführern oder Terroristen in irgendeiner Weise Vorschub leisten oder Obdach bieten, die Landeerlaubnis in den Flughäfen anderer Mitgliedsstaaten entzogen werden kann.

(d) ein griechischer Vorschlag in der Form eines Protokolls zum Abkommen von Montreal mit dem Ziele, den Geltungsbereich des Abkommens auch auf die Abfertigungsphase vor und nach dem Flug auszudehnen und internationale Strafen gegen Terrormaßnahmen während dieser Phasen vorzusehen.

270. Am Ende der vierwöchigen Konferenz, auf der nationale und regionale Interessen im Vordergrund standen, war weder die Versammlung noch die Diplomatische Konferenz in der Lage, auch nur einen der oben genannten Anträge anzunehmen. Auch sämtliche Alternativanträge, die während der Konferenz gestellt wurden, erhielten nicht die für ihre Annahme erforderliche Stimmenzahl. Die ITF-Delegation unterstützte ursprünglich den britisch/schweizerisch/französischen Vorschlag, da dieser als einziger eine Strafklausel enthielt. (Die angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals waren bereits am 25. Juni 1973 mit Rundschreiben Nr. 86/CA36 gebeten worden, die zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder um Unterstützung dieses Antrages zu ersuchen.) Nachdem dieser Antrag abgelehnt worden war, unterstützte die ITF-Delegation jedoch aus reiner Verzweiflung auch andere Anträge, um zumindest ein einziges positives Resultat herauszuschlagen. Alle unsere Bemühungen waren jedoch vergeblich. In einer abschließenden Erklärung verurteilte die ITF schärfstens das Fehlschlagen dieser Konferenz und stellte fest, daß sich die Glaubwürdigkeit der ICAO und ihrer Mitgliedsstaaten in den Augen des Luftfahrtspersonals drastisch verringert hatte. Gleichzeitig warnte die ITF-Delegation die Konferenz, daß sich das Zivilluftfahrtspersonal sehr wohl gezwungen sehen könnte, in seinem eigenen Interesse, und auch im Interesse der Fluggäste, geeignete Schritte zu unternehmen. Mit der IFALPA wurde eine Lagebesprechung vereinbart, die jedoch bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes noch nicht stattgefunden hatte.

Beziehungen zu internationalen Organisationen

ICAO

271. Die ITF hat nicht nur an verschiedenen Tagungen der ICAO über Flugzeugentführungen und Sabotageanschläge (siehe **Punkt 269**) teilgenommen, sondern auch regelmäßige Kontakte mit ICAO in bezug auf die Behandlung von technischen und beruflichen Fragen sowie von Problemen der Sicherheit unterhalten. Ferner haben wir die ICAO ersucht, der ITF einen festen Beobachterstatus auf Sitzungen des Flugnavigationsausschusses, der sich mit der Lizenzierung des Luftfahrtspersonals und verwandten Problemen befaßt, einzuräumen. Dieses Ansuchen wird gegenwärtig vom ICAO-Rat geprüft. Die ICAO wurde außerdem gebeten, folgende 3 Punkte auf die Tagesordnung der für das Jahr 1974 vorgesehenen 8. Flugnavigations-Konferenz zu setzen:

- (a) Lizenzierung des Kabinenpersonals durch die zuständigen Behörden der Registrierungsländer;
- (b) Verbesserung der Lizenzierungsvorschriften für Flugingenieure;
- (c) Behebung von Widersprüchen in den Lizenzierungsvorschriften für Flugleiter.

272. Auf der Konferenz in Dublin (September 1972) wurde beschlossen, daß die ITF die Möglichkeit der Stationierung eines ständigen Beobachters in Montreal zwecks wirksamer Vertretung der Arbeitnehmer auf Tagungen der ICAO prüfen sollte. Die auf der Konferenz anwesenden Delegierten waren der Ansicht, daß die Stationierung eines solchen Beobachters in Montreal schätzungsweise US \$ 23.790 kosten würde. Die angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals wurden in einem Rundschreiben gefragt, ob sie bereit wären, diese Kosten durch zusätzliche Beiträge zu decken. Nur 20 Zivilluftfahrtsgewerkschaften beantworteten diese Anfrage und waren bereit, insgesamt \$ 5.863 beizusteuern. In Anbetracht dessen wurde der Plan aufgegeben. Die uns angeschlossene Kanadische Vereinigung der Flugleiter (CALFAA) hat uns jedoch die Dienste ihres in Montreal befindlichen Büros als Vermittler zwischen ITF und ICAO angeboten. Dieses Angebot wurde von der ITF dankend angenommen.

Internationale Arbeits-Organisation (IAO)

273. Nach mehrjährigen Forderungen und Anträgen der ITF hat sich die IAO nunmehr endlich bereit erklärt, eine Vorbereitende Tagung über Zivilluftfahrtsfragen (voraussichtlich vom 3.-10. Oktober 1974 in Genf) einzuberufen, an der Vertreter der Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer aus folgenden Ländern teilnehmen werden: Äthiopien, Australien, Brasilien, Deutschland, Großbritannien, Indien, Italien, Japan, Kanada, Mexiko, Skandinavien (Dänemark, Norwegen, Schweden), UdSSR, USA und Zair.

Auf dieser Tagung sollen sowohl Probleme des Flugpersonals als auch des Bodenpersonals erörtert werden, um ausfindig zu machen, welche sozialen Probleme der Luftfahrt am besten für eine Behandlung auf Ebene der IAO geeignet sind. Ferner soll auf dieser Vorbereitenden Tagung die Tagesordnung für eine spätere volle dreigliedrige Zivilluftfahrtskonferenz festgelegt werden.

IFALPA

274. Während der Berichtszeit unterhielt die ITF enge Kontakte mit IFALPA im Zusammenhang mit der Suche nach einer wirksamen Lösung des Problems der Flugzeugentführungen und Sabotage. Anfang 1973 schlug die ITF der IFALPA vor, einen gemeinsamen Ausschuß über Flugzeugentführungen und Sabotage zu bilden. Dieser Vorschlag wurde nach ausführlicher Diskussion gutgeheißen. Das Mandat des gemeinsamen Ausschusses ist in der unten zitierten Vereinbarung festgelegt. Die IFALPA nominierte später folgende Mitglieder für den genannten Ausschuß:

Flugkapitän Ola Forsberg	(IFALPA-Präsident)
Flugkapitän J.J. O'Grady	(IFALPA-Vizepräsident)
Flugkapitän C.C. Jackson	(IFALPA-Zentralsekretär)

275. Außerdem stellte uns die IFALPA eine Liste der ihr angeschlossenen Organisationen zu, um es unseren Mitgliedsverbänden zu ermöglichen, gemeinsame Ausschüsse mit IFALPA-Verbänden zu bilden und die Regierungen ihrer Länder gemeinsam aufzufordern, die unter Ziffer 2(d) unten genannten Internationalen Abkommen schleunigst zu ratifizieren. Die ITF sandte der IFALPA ihrerseits eine Mitgliedliste und teilte ihr die Namen unserer Vertreter im oben genannten Ausschuß mit. Es handelt sich dabei um folgende Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses:

F. Prechtl	Osterreich
H. Kluncker	Deutschland
D.S. Beattie	USA
L. Buonaccorsi	Frankreich
J. Jones	Großbritannien

Text der Vereinbarung über die Bildung eines gemeinsamen Ausschusses der ITF und IFALPA zwecks Verhinderung von Flugzeugentführungen und Sabotageanschlägen auf die zivile Luftfahrt

276. Im Falle eines weiteren die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährdenden Zwischenfalls, eines Sabotageanschlags auf die Zivilluftfahrt oder einer Flugzeugentführung beschließen die beiden Organisationen – bei voller Wahrung ihrer individuellen Handlungsfreiheit – wie folgt zu verfahren:

1. Nach vorheriger dringender Rücksprache mit ihren Mitgliedsorganisationen und miteinander eine gemeinsame Sitzung ihrer zuständigen Organe einzuberufen, um Art und Ausmaß der gemeinsamen Maßnahmen zu beschließen.
2. Ihre Mitgliedsorganisationen aufzufordern, gemeinsam bei den zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder vorstellig zu werden, um folgendes zu bewirken:
 - a) eine Stärkung und Verschärfung der Vorschläge an die bevorstehende Diplomatische Konferenz und Generalversammlung der ICAO;
 - b) die beschleunigte Ratifizierung und Erfüllung der Abkommen von Tokio, Den Haag und Montreal und etwaiger weiterer internationaler Abkommen über die Sicherheit der zivilen Luftfahrt;
 - c) eine Verbesserung und Verschärfung der Sicherheitskontrolle in Flughäfen.
3. In Weiterverfolgung der obigen Beschlüsse und Ziele haben die beiden Organisationen beschlossen, einen gemeinsamen Ausschuß zu bilden.

IATA

277. Die ITF nahm im Zusammenhang mit der Suche nach einer Lösung des Problems der Flugzeugentführungen und Sabotageanschläge Kontakt mit der Internationalen Vereinigung für Luftverkehr (IATA) auf. Auf der Diplomatischen Konferenz der ICAO in Rom (siehe **Punkt 269**) koordinierten die ITF, die IFALPA und die IATA ihr Vorgehen.

IFATCA

278. Die ITF führte während der Berichtszeit Unterredungen mit Funktionären der Internationalen Föderation der Fluglotsen (IFATCA) um eine engere Zusammenarbeit mit dieser Organisation herbeizuführen. Funktionäre der ITF nahmen in beobachtender Eigenschaft an Tagungen der IFATCA teil und umgekehrt. Die beiden Organisationen gaben ihrer Absicht enger zusammenzuarbeiten in einer gemeinsamen Erklärung Ausdruck.

IFALDA

279. Die Internationale Föderation der Flugleiter (IFALDA) unterhielt während der Berichtszeit enge Beziehungen zur ITF. Die ITF vertrat die Interessen der Flugleiter bei der ICAO und setzte deren obligatorische Lizenzierung durch.

IFATE

280. Die Internationale Föderation der Flugtauglichkeitsprüfer und Mechaniker (IFATE) hat seit ihrer Bildung enge Kontakte zur ITF unterhalten. Vertreter der ITF nahmen an Tagungen der IFATE teil und umgekehrt. Ferner erfolgte ein Informationsaustausch zwischen den beiden Organisationen.

SEKTION TRANSPORTVERWANDTE BERUFE UND DIENSTE

281. Am Ende des Jahres 1973 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>	<u>Name</u>
Dänemark	ASF	K. Ellegaard
Dänemark	Angestelltenverband	L. Larsen
Deutschland	ÖTV	K. Haussig (Vizevorsitzender)
Frankreich	FAC	R. Decoudun
Frankreich	FAC	R. Lanoiselée (Ersatzmitglied)
Frankreich	Eisenbahnverband	E. Questerbert
Frankreich	Eisenbahnverband	R. Ruffin (Ersatzmitglied)
Großbritannien	TSSA	D.A. McKenzie
Großbritannien	TSSA	A.P. Coldrick (Vorsitzender)
Japan	TBWU	R. Runayama (Ersatzmitglied)
Japan	TBWU	N. Odake
Österreich	HTV	E. Strasser
Österreich	HTV	J. Prinz (Ersatzmitglied)
Schweden	HTF	O. Johansson
Schweden	STF	frei
USA	BRAC	L.E. Dennis
USA	BRAC	T. Fitzgibbon (Ersatzmitglied)

Allgemeines

282. Auf der im Rahmen des Wiener Kongresses abgehaltenen Vollkonferenz der Sektion wurde beschlossen, dem Reisebürosektor größere Aufmerksamkeit zu widmen und das Ausmaß der gewerkschaftlichen Organisation des Personals internationaler Reiseagenturen zu untersuchen. Kurz nach dem Kongreß wurde den der Sektion angehörenden Gewerkschaften ein Fragebogen über die in ihren Ländern befindlichen multinationalen Reiseunternehmen zugestellt, mit der Bitte um genaue Angaben betreffend die Zahl der Zweigstellen solcher Unternehmen, ihres Personalbestandes, das Ausmaß der gewerkschaftlichen Organisation der bei ihnen beschäftigten Arbeitnehmer und die Möglichkeit der Erfassung nicht organisierten Personals durch ITF-Mitgliedsverbände. Im Juli 1972 wurde den Mitgliedsverbänden der Sektion eine Zusammenfassung der Antworten auf die genannte Umfrage zugestellt. Diese Antworten zeigten, daß das Reisebüropersonal in den meisten Ländern gewerkschaftlich nicht sehr stark organisiert ist. Die Mehrzahl der zuständigen Mitgliedsverbände bekundeten ihr Interesse an der Durchführung einer Organisierungskampagne in diesem Sektor, insbesondere bei multinationalen Unternehmen.

Sektionskonferenz — London, 8. Mai 1973

283. An der Konferenz nahmen 28 Delegierte aus 8 Ländern teil. Den Vorsitz führte Kollege A.P. Coldrick (TSSA, Großbritannien). Die Konferenz befaßte sich ausführlich mit den Problemen des Reisebüropersonals, die vorwiegend auf die schwache gewerkschaftliche Organisation dieser Arbeitnehmerkategorie zurückzuführen sind. Ein weiteres Problem ergibt sich aus der häufigen Beschäftigung von Saisonpersonal zu bestimmten Jahreszeiten. Diese zeitweiligen Arbeitnehmer sind nicht daran interessiert, Gewerkschaften beizutreten, da die Beschäftigung in einem Reisebüro für sie oft nur eine Zwischenbeschäftigung ist, die ihnen zudem noch Gelegenheit bietet zu reisen.

284. Unter Berücksichtigung dieses Sachverhalts wurde beschlossen, daß die ITF und die zuständigen Gewerkschaften sich für die Erlassung internationaler Maßnahmen einsetzen sollten, um eine Lizenierung aller Reiseagenturen zu bewirken, was sowohl den Arbeitnehmern als auch den Kunden solcher Unternehmen einen bestimmten Schutz bieten würde. Ferner wurde beschlossen: die gewerkschaftliche Erfassung des Reisebüropersonals mit allen Mitteln voranzutreiben, die zuständigen innerstaatlichen Behörden aufzufordern, eine anerkannte berufliche Ausbildung für Reisebüroangestellte vorzuschreiben; unter dem Personal multinationaler Reiseagenturen eine zwischen den zuständigen ITF-Mitgliedsverbänden koordinierte Werbekampagne durchzuführen und sich dabei zunächst auf eine beschränkte Anzahl weltweiter Unternehmen (wie z.B. American Express und Thomas Cook) zu konzentrieren und regelmäßig Informationen über den Stand der gewerkschaftlichen Organisierung des Reisebüropersonals in den einzelnen Ländern auszutauschen. Das ITF-Sekretariat wurde beauftragt, diese Tätigkeit zu koordinieren und die zuständigen Mitgliedsverbände auf dem laufenden zu halten. Letztens wurde beschlossen, auf der im Rahmen des 31. Kongresses der ITF (Stockholm, August 1974) stattfindenden Vollkonferenz der Sektion den Sachverhalt erneut zu überprüfen.

Tätigkeit

285. In Weiterverfolgung der obigen Konferenzbeschlüsse wurden den zuständigen Mitgliedsverbänden die Anschriften sämtlicher Zweigstellen bestimmter multinationaler Reiseagenturen zugestellt, mit der Bitte, sich um die gewerkschaftliche Erfassung des Personals dieser Unternehmen zu bemühen, insofern die betreffenden Arbeitnehmer noch keinen Gewerkschaften angehören.

VII

Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen

Ueber unsere Beziehungen zu jenen zwischenstaatlichen Organisationen, deren Tätigkeit vorwiegend die Interessen der einzelnen ITF-Fachsektionen berührt, berichten wir unter "Tätigkeit der Sektionen". Wir verweisen im nachstehenden unter jeder Organisation auf die betreffenden Punkte des vorliegenden Tätigkeitsberichts.

Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

286. Sektion Eisenbahn: siehe die Punkte 101 und 102;
Sektion Strassentransport: siehe die Punkte 108, 109, 110, 114, 118 und 119 – 125;
Sektion Binnenschifffahrt: siehe die Punkte 127, 128 und 129;
Sektion Häfen: siehe die Punkte 133, 135, 140 – 142 und 144 – 149;
Sektion und Sondersektion der Seeleute: siehe die Punkte 156, 160, 161, 164 – 166, 182, 199 und 203;
Sektion der Fischer: siehe die Punkte 225, 226 und 229;
Sektion Zivilluftfahrt: siehe die Punkte 246, 247 und 273.

Internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO)

287. Ueber die Beziehungen der Sektion Zivilluftfahrt zur ICAO berichten wir unter Punkt 271. Darüber hinaus war die ITF auf mehreren ICAO-Tagungen über Flugzeugentführungen und Terroranschläge auf die Luftfahrt vertreten (siehe die Punkte 261, 266, 267 und 269).

Zwischenstaatliche Beratende Organisation für Seeschifffahrt (IMCO)

288. Ueber die Beziehungen der Sektionen der Seeleute und Fischer zur IMCO berichten wir unter den Punkten 167 – 179 und 230.

Internationaler Fernmeldeverband (ITU)

289. Die ITF war auf der Internationalen Funkverwaltungskonferenz vom Jahre 1971 durch einen Beobachter vertreten. Ein Bericht über diese Konferenz befindet sich unter Punkt 180. Der Punkt 172 enthält eine Bezugnahme auf die im Jahre 1974 stattfindende Funkverwaltungskonferenz.

UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE)

290. Auf seiner Sitzung vom Oktober 1972 in Villingen befasste sich der Ausschuss der Sektion Strassentransport mit der Tätigkeit der ECE auf dem Gebiete des Fahrzeugbaus, mit besonderem Bezug auf die Schlagfestigkeit der Fahrerkabinen von Nutzfahrzeugen. Ueber diese Sitzung wird unter den Punkten 109 – 113 berichtet.

Europäische Verkehrsminister-Konferenz (CEMT)

291. Die ITF hatte während der Berichtszeit zahlreiche Kontakte zur CEMT, die mit uns auch wiederholt über verschiedene Fragen Rücksprache gehalten hat, wie z.B. Festlegung von Kriterien für die Regelung der Kapazität (Zugang zum Güterbeförderungsmarkt) im Strassentransport und in der Binnenschifffahrt, die Wahl der Infrastruktur-Investitionen, die Koordinierung des städtischen Verkehrs und die Tätigkeit der EWG im Zusammenhang mit der Formulierung einer Gemeinsamen Verkehrspolitik. Die CEMT hat anlässlich der Vorlage ihres Jahresberichtes die verschiedenen internationalen Organisationen wie bisher eingeladen, zu den Fragen, die für sie von besonderem Interesse sind, Stellung zu nehmen.
292. Die Föderation war während der Berichtszeit auf mehreren Anhör-Tagungen der CEMT vertreten, und zwar durch den Sektionssekretär und/oder führende Funktionäre der Französischen Eisenbahner-Föderation (FO) und der Vereinigung der französischen Eisenbahnbeamten (FMC). Ausserdem war die ITF auf einem CEMT-Symposium über "Theorie und Praxis der Verkehrswirtschaft" vertreten, das vom 5. bis 7. Oktober 1971 in Den Haag stattfand.
293. Auf der Anhörsitzung vom 15. Dezember 1971 standen die Themen "Begrenzung der Fahrtgeschwindigkeiten in bebauten Gebieten" und "Anlastung der Wegekosten" zur Diskussion.
294. Anlässlich der CEMT-Anhörsitzung im Januar 1972 in Paris über "Die wirksame Beteiligung der Eisenbahnen an der Marktwirtschaft" nahm die ITF detailliert Stellung. Der CEMT-Bericht befasste sich im grossen und ganzen mit den gleichen Aspekten wie das von der Sektion auf dem Wiener Kongress angenommene Dokument "Verkehrspolitische Zielsetzungen der europäischen Bahnen". Der dem CEMT-Bericht zugrundeliegende Gedanke war jedoch mit der ITF-Politik unvereinbar. Grundsätzlich wurde seitens der CEMT ein Standpunkt vertreten, der sich nach sogenannten kaufmännischen Grundsätzen richtete. Dies wurde von der ITF unter Hinweis auf die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen abgelehnt.

295. Anlässlich der Anhörsitzung am 3. Dezember 1973 wurden folgende Themen behandelt: Verkehr in Ballungsgebieten, Normalisierung der Eisenbahnkonten, Einführung von Sicherheitsgurten, Lärmbekämpfung, Hochgeschwindigkeitsverkehr, Strassenverkehrszeichen und Automatische Kupplungen. Zum Punkt "Normalisierung der Konten" wurde seitens der ITF festgestellt, dass für eine Normalisierung der Konten eingetreten wird. Der Vertreter der ITF verwies auf die Stellungnahmen von Mexiko 1969 und Wien 1971. Es wurde jedoch der Befürchtung Ausdruck gegeben, dass die Motivierung hinter dieser Massnahme rein marktwirtschaftlich ausgerichtet ist. Hierzu wurde festgestellt, dass eine Normalisierung der Konten nur Teil eines übergeordneten verkehrspolitischen Konzepts sein kann. Dieses Konzept habe auch gesamtwirtschaftliche, energie- und umweltpolitische Erwägungen zu beachten. Bezüglich der Automatischen Kupplung wurde vom Vertreter der UIC der Antrag gestellt, den geplanten Einführungstermin von 1981 auf 1985 zu verschieben. Der Vertreter der ITF sprach sich dagegen aus und konnte auf die bestehende ITF-Politik verweisen. Ferner kündigte er an, dass die ITF, in Anbetracht der gegebenen Umstände, dieses Problem noch eingehender in ihren Reihen diskutieren und entsprechende Schritte unternehmen werde.

VIII

Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen

Internationaler Bund Freier Gewerkschaften (IBFG)

296. Über die Zusammenarbeit der ITF mit dem IBFG berichten wir unter den jeweiligen Sachgebieten. Die Beziehungen zwischen der ITF und dem IBFG waren im allgemeinen äußerst produktiv, insbesondere was die Arbeit in den Entwicklungsländern anbelangt. Der regelmäßige Kontakt zum IBFG wird sowohl inoffiziell aufrechterhalten als auch durch die Teilnahme des Generalsekretärs an Sitzungen des IBFG-Vorstandes in seiner Eigenschaft als einer der vier IBS-Vertreter (siehe auch Punkt 298).

Europäischer Gewerkschaftsbund (EGB)

297. Der Europäische Gewerkschaftsbund wurde auf einer Konferenz gegründet, die am 8. und 9. Februar 1973 in Brüssel stattfand. Gleichzeitig wurde beschlossen, daß sich das EGB-Hauptbüro in Brüssel befinden sollte. Dem EGB gehören gewerkschaftliche Dachorganisationen aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Finnland, Großbritannien, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Schweden, der Schweiz und Spanien (Exilorganisation) an.

Der Generalsekretär und der stellvertretende Generalsekretär der ITF nahmen an der Gründungskonferenz des EGB teil. Die ITF hofft, mit dem EGB bei der Behandlung sozialer Fragen des europäischen Verkehrs konstruktiv zusammenzuarbeiten.

Internationale Berufssekretariate

298. Während der Berichtszeit dauerten die guten Beziehungen der ITF zu anderen Internationalen Berufssekretariaten an. IBS-Generalkonferenzen fanden am 5. und 6. April 1972 in London und am 2. und 3. April 1973 in Genf statt. Eine weitere Sitzung von IBS-Generalsekretären fand am 9. Juli 1972, unmittelbar vor dem Londoner Weltkongreß des IBFG, statt. Diese Konferenzen boten den Vertretern der Berufssekretariate und des IBFG Gelegenheit für einen wertvollen Meinungs- und Erfahrungsaustausch über zahlreiche Fragen von gemeinsamen Interesse. Der Generalsekretär der ITF führte den Vorsitz auf allen diesen Konferenzen (siehe Punkt 296).

Internationale Föderation der Luftlinienpiloten (IFALPA)

299. Am Ende des Jahres 1973 richtete der Generalsekretär ein offenes Schreiben an die führenden Funktionäre der IFALPA, nachdem Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der schnellen Einberufung des gemeinsamen ITF/IFALPA-Ausschusses zwecks Ergreifung geeigneter Maßnahmen zufolge des Massakers im Flughafen von Rom aufgetreten waren. In seinem Schreiben schlug der Generalsekretär bestimmte Verbesserungen des Rückspracheverfahrens zwischen ITF und IFALPA vor, und bat darum, daß sein Schreiben der im März 1974 stattfindenden Jahreskonferenz der IFALPA zur Kenntnis gebracht werde.

Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF)

300. Die Gestaltung einer gemeinsamen EWG-Verkehrspolitik während der letzten 15 Jahre gliedert sich in großen Zügen in drei Phasen:

von 1958 bis 1967	Erstellung allgemeiner Richtlinien und eines Plans
von 1968 bis 1970	Beachtliche Fortschritte in Richtung der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den einzelnen Binnenverkehrsträgern und erste Maßnahmen in Richtung der Herbeiführung einer gemeinsamen Organisation des Verkehrs
von 1971 bis 1973	Weitere Harmonisierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen, deren Ziel darin besteht, der begonnenen gemeinsamen Verkehrspolitik neuen Antrieb und eine neue Dimension zu verleihen.

Das wichtigste Ereignis während der Berichtszeit war der Beitritt Großbritanniens, der Republik Irland und Dänemarks zur EWG am 1. Januar 1973. Die sich aus der Erweiterung der Gemeinschaft ergebenden Probleme und deren Auswirkungen auf die künftige gewerkschaftliche Zusammenarbeit in Europa wurden im Oktober 1972 in Salzburg auf einer Europäischen Konferenz der ITF diskutiert. (siehe Punkt 2).

Ministerrat

301. Der Ministerrat nahm während der Berichtszeit Stellung zu verschiedenen wichtigen Aspekten der Harmonisierung der Verkehrspolitik und der Herbeiführung einer ausgewogenen Verkehrsordnung in Europa. Die wichtigsten, diesbezüglichen Richtlinien beziehen sich auf:
- die Vereinheitlichung der Abmessungen und Gewichte von Kraftfahrzeugen (40 Tonnen Gesamtgewicht und 11 Tonnen Last per Achse – Übereinstimmung hierüber zwischen den sechs ursprünglichen Gemeinschaftsländern im Mai 1972, aber spätere Einspruchnahme durch Großbritannien nach dessen Beitritt);
 - finanzielle Sanierung der Eisenbahnen und deren Beziehungen zu den Staaten;

Am 18. August 1971 unterbreitete die EWG-Kommission nach Rücksprache mit den Gewerkschaften, Eisenbahnverwaltungen und Regierungen, dem Ministerrat einen Vorschlag, der an die Stelle von drei EWG-Verordnungen treten sollte, die am 26. Juni 1969 und am 4. Juni 1970 vom Ministerrat gutgeheißen worden waren. Diese Verordnungen bezogen sich auf die Verpflichtungen der Eisenbahnen in ihrer Eigenschaft als Teil der öffentlichen Dienste; die Normalisierung der Eisenbahnkonten und staatliche Beihilfen und Subventionen. Dieser Vorschlag vom Jahre 1971, der dem Ministerrat bei Niederschrift des vorliegenden Berichts noch vorliegt, strebte eine klare Unterscheidung zwischen den jeweiligen Verantwortungen der Staaten und der Unternehmen an, ohne dadurch den öffentlichen bzw. verstaatlichten Charakter der Eisenbahnunternehmen in Frage zu stellen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten es den Eisenbahnen ermöglichen, im Laufe der Zeit zu einer Finanzautonomie zu gelangen und sich somit unter optimalen Bedingungen zu betätigen;

- c) Probleme im Zusammenhang mit der Erfüllung der ersten EWG-Verordnung (Nr. 543 vom 25. März 1969) über die Harmonisierung der Sozialbedingungen im Straßenverkehr; das gleichzeitige Bestehen dieser Verordnung mit dem Europäischen Abkommen über die Beschäftigungsbedingungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr (AETR) und deren Anwendung auf die neuen Mitgliedsstaaten;
- d) Anlastung der Wegekosten, wofür die Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern eine Voraussetzung ist;
- e) Vorschriften über eine kurzfristige Verlängerung des zur Zeit gültigen Gemeinschaftskontingents im Straßenverkehr, die Frachttarife im Straßengüterverkehr sowie über die Aufnahme von Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz zwecks Festlegung eines Verfahrens zur zeitweiligen Stilllegung von Binnenschiffen.

Kommission der Europäischen Gemeinschaften

302. Am 8. November 1971, 30. Mai 1973 und 24. Oktober 1973 unterbreitete die Kommission dem Ministerrat verschiedene Vorschläge zwecks Ausbau der Gemeinsamen Verkehrspolitik durch Betonung der Verantwortung der öffentlichen Behörden und eine Harmonisierung der Verkehrspolitik mit anderen EWG-Verordnungen (betreffend Raumordnung, Umweltschutz, Regionalplanung, Energieplanung u.s.w.). Die Vorschläge der Kommission nehmen Bezug auf verschiedene neue Initiativen, die vom Jahre 1974 bis 1976 zur Durchführung gelangen sollen. Die wichtigsten dieser sind: Koordinierung der innerstaatlichen Maßnahmen auf dem Gebiete der Infrastrukturen; Verkehrssicherheit (Kontrollmethoden, Fahrgeschwindigkeit u.s.w.); Initiativen auf dem Gebiete der Seeschifffahrt, Luftfahrt und der Rohrleitungen; Ausdehnung der im Straßenverkehr begonnenen Harmonisierung der Sozialbedingungen auf andere Verkehrsträger und Regelung der Kapazität im Straßengüterverkehr. Nach Ansicht der Kommission sollte der Rat aus Dringlichkeitsgründen folgende Vorschläge gutheißen: Regelung der jetzigen Beförderungsquoten für den Straßengüterverkehr; Vereinheitlichung der innerstaatlichen Systeme für die Besteuerung von Nutzfahrzeugen im Straßenverkehr; Ausdehnung der Maßnahmen zur Liberalisierung des Marktes auf den Werkverkehr; zeitweilige Stilllegung von Binnenschiffahrts-Fahrzeugen; finanzielle Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Staaten; Zweite Verordnung über die Harmonisierung der Sozialbedingungen im Straßenverkehr; Studien über den Luftverkehr; Regelung des Zugangs zum Beruf als Transportunternehmer; technische Überwachung von Nutzkraftfahrzeugen; Anlastung der Wegkosten und Aufnahme von Verhandlungen mit Drittländern über eine Regelung betreffend den internationalen Personenverkehr zur Straße. Die Kommission hat in den letzten Jahren Vorschläge zu allen diesen Fragen unterbreitet.
303. Die obigen Ausführungen lassen keinen Zweifel darüber bestehen, daß ein neuer politischer Wille und eine Beschleunigung der Beschlußfassung durch den Ministerrat, die Kommission, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und das Europäische Parlament notwendig sind, wenn eine Gemeinsame Verkehrspolitik festgelegt werden soll, die den Anforderungen der auf 9 Mitgliedsstaaten vergrößerten Gemeinschaft gerecht wird.
304. Der Präsident des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF) ist Ph. Seibert (GdED, Deutschland), die Vizepräsidenten sind A. de Bruin (NVV, Niederlande) und L. Buonaccorsi (Eisenbahnerföderation F.O., Frankreich). Der Sekretär des Ausschusses ist B. Jonckheere. Die ITF ist durch Generalsekretär C. Blyth vertreten, der ein vollberechtigtes Mitglied des Ausschusses ist.

Tätigkeit

305. Während der Berichtszeit war der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) an den Arbeiten der EWG, die für die Gewerkschaften der Transportarbeiter von unmittelbarem Interesse sind, regelmäßig beteiligt. Die Mitarbeit des Ausschusses erfolgte durch Kontakte mit den zuständigen EWG-Behörden in Brüssel, Luxemburg und Straßburg sowie durch Abgabe gewerkschaftspolitischer Erklärungen zu verschiedenen Fragen und die Einberufung von Informationstagen über wichtige Probleme.
306. Die Gewerkschaften haben ständig auf eine rationelle Planung der Struktur des europäischen Verkehrs gedrungen sowie auf Koordinierung der Investitionen; Sanierung der finanziellen Lage der Eisenbahnen; Einführung strikter Vorschriften über den Zugang zum Markt; Regelung der Kapazität; Koordinierung und Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter; Einführung eines einheitlichen Tarifsystems für alle Verkehrsträger, um eine Transparenz des Marktes herbeizuführen; Förderung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Privatverkehr; Anwendung der gemeinsamen Politik auf den beruflichen Verkehr und den Werkverkehr; Einbeziehung der Schifffahrt, Luftfahrt, Rohrleitungen und Häfen in die Gemeinsame Verkehrspolitik; verstärkte Beteiligung der Verkehrsgewerkschaften an der Planung und Beschlußfassung auf gemeinschaftlicher Ebene durch die Paritätischen Beratenden Ausschüsse der Arbeitgeber und Arbeitnehmer über die sozialen Probleme bei den einzelnen Verkehrsträgern.

307. Insbesondere hat der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß den sozialen Aspekten der Gemeinschaftspolitik seine Aufmerksamkeit gewidmet. Dies gilt sowohl für die erste EWG-Verordnung über die Harmonisierung der Sozialbedingungen im Straßenverkehr, deren Erfüllung und volle Anwendung innerhalb der Gemeinschaft zu wünschen übrig läßt, als auch für die zweite Verordnung zur Harmonisierung der Sozialbedingungen im Straßenverkehr (Arbeits- und Ruhezeiten, jährlicher Urlaub, öffentliche Feiertage, Verbot von entfernungsbezogenen Leistungsprämien), die dem Ministerrat im Juli 1972 unterbreitet wurde, und für die Erstellung ähnlicher Sozialvorschriften für die Binnenschifffahrt und Eisenbahnen.
308. Weitere Probleme, mit denen sich die Verkehrsgewerkschaften während der letzten drei Jahre intensiv beschäftigt haben, sind:
- Stand und Zukunft der Gemeinsamen Verkehrspolitik nach deren Wiederbelebung in der Zeit von 1971 bis 1973;
 - Pläne und Errungenschaften auf dem Gebiete der sozialen Harmonisierung innerhalb der Gemeinschaft; geplante Einführung des Tachographen und/oder anderer Kontrollgeräte; Verkehrssicherheit; berufliche Ausbildung; Ausstattung der Führerhäuser von Straßenverkehrs-Nutzfahrzeugen; Beförderung gefährlicher Güter;
 - Verbesserung der Struktur und der Finanziellen Lage von Transportunternehmen;
 - Abmessungen und Gewichte von Straßengüterfahrzeugen;
 - Pläne zur Bildung einer Europäischen Eisenbahngesellschaft
309. Die Paritätischen Beratenden Ausschüsse für den Straßenverkehr (gebildet 1965), die Binnenschifffahrt (gebildet 1967) und die Eisenbahnen (gebildet 1972) sowie die innerhalb dieser Ausschüsse bestehenden Arbeitsgruppen, sind ein wichtiges Forum für die Vertretung und Förderung der gewerkschaftlichen Interessen auf Ebene der Gemeinschaft. Ein ähnlicher, äußerst aktiver Ausschuß besteht seit dem Jahre 1970 für die Hochseefischerei. Die EWG plant nunmehr, ähnliche Ausschüsse für die Seeschifffahrt, die Luftfahrt und die Hafenwirtschaft zu bilden, und mehrere vorbereitende Sitzungen hierüber haben bereits stattgefunden.

Der Beratende Ausschuß für die Binnenschifffahrt hat Arbeitsgruppen über "Zusammensetzung der Besatzung" und "Kontroll- und Strafmaßnahmen".

Der Beratende Ausschuß für den Straßenverkehr hat Arbeitsgruppen über "Beförderung gefährlicher Güter" und "Ausstattung von Führerhäusern".

Der Beratende Ausschuß für die Hochseefischerei hat Arbeitsgruppen über "soziale Harmonisierung", "Sicherheit" und "berufliche Ausbildung".

IX

Allgemeines

Griechenland

310. Während der Berichtszeit erhielten wir von den suspendierten griechischen Gewerkschaften mehrere provisorische und zwei spezifische Anfragen über die Möglichkeit der Aufhebung ihrer Suspendierung.

Die zwei spezifischen Anfragen kamen von der Griechischen Vereinigung der Flugingenieure und der Panhellenischen Seeleute-Föderation. Der ITF-Vorstand nahm auf seiner Sitzung vom 3. – 5. Mai 1972 zu diesen Ansuchen Stellung. Er war der Ansicht, daß die Haltung der ITF gegenüber den suspendierten griechischen Gewerkschaften unverändert bleiben sollte, solange kein fester Beweis dafür vorliege, daß es ihnen möglich ist, sich so frei zu betätigen wie dies die Mitgliedschaft zur ITF bedingt.

Es besteht wenig Aussicht darauf, daß das gegenwärtige griechische Militärregime, das am 25. November 1973 die Macht ergriff, den Gewerkschaften die für eine Aufhebung ihrer Suspendierung erforderlichen Rechte einräumen wird.

Isländische Fischereigrenzen

311. Im Oktober 1973 kam es zwischen den Regierungen Islands und Grossbritanniens zu einer Interimsvereinbarung, die britischen Fischereifahrzeugen das Recht gab, in den Gewässern zwischen der 12-Meilen-Grenze und der 50-Meilen-Grenze bis zu 130.000 t Fisch pro Jahr zu fangen. Für diesen Zweck dürfen jedoch höchstens 139 Fischereifahrzeuge zum Einsatz gelangen. Die genannten Gewässer sollen in 6 Zonen eingeteilt werden, in denen britische Fischereifahrzeuge gemäss einer Rota jeweils 2 Monate fischen können. Darüber hinaus wurden 5 Schutzzonen festgelegt, in denen nur zu bestimmten Jahreszeiten gefischt werden darf. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes stand eine Einigung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Island über die Fischfangrechte in isländischen Gewässern noch aus. Für Anfang 1974 ist eine Sitzung zwischen den Regierungen der beiden Länder vorgesehen. (Ueber die Behandlung dieser Frage durch die ITF berichten wir unter den Punkten 227 und 228.)

Feindseligkeiten zwischen Indien und Pakistan

312. Im Dezember 1971 brach ein Krieg zwischen Indien und Pakistan aus, der für die Seeleute beider Länder sehr ernste Folgen hatte. Handelsschiffe beider Länder wurden in den Häfen des Feindeslandes festgehalten und deren Besatzungen interniert. Der Generalsekretär der ITF forderte die Seeleute-Gewerkschaften beider Länder daraufhin auf, sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln um die Freilassung der in Haft befindlichen Seeleute zu bemühen. Eine gleiche Aufforderung wurde an die Regierungen der beiden Länder gerichtet. Kurz darauf kam Pakistan dieser Aufforderung nach. Die indischen Behörden jedoch hielten die festgenommenen pakistanischen Seeleute weiterhin fest und erklärten, sie seien als Kriegsgefangene zu betrachten. Im März 1973 konnte dank der mutigen Haltung des Kollegen J.D. Randeri (Generalsekretär der Maritime Union of India), der mit aller Entschlossenheit den Grundsatz verteidigt hatte, dass die auf Handelsschiffen dienenden Seeleute nicht als kämpfendes Personal betrachtet werden können, eine Einigung zwischen den beiden Ländern erzielt werden, die zur Repatriierung von 101 pakistanischen Seeleuten und 154 Passagieren festgenommener pakistanischer Schiffe sowie von 66 indischen Seeleuten, die sich noch in Pakistan befanden, führte.

Wortlaut der vom ITF-Vorstand angenommenen Entschliessungen und Erklärungen

1. Fischereigrenzen

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

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

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

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

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

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

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

2. Erklärung zur Lage in Chile

Auf seiner Sitzung am 30. und 31. Oktober 1973 in Paris verurteilte der ITF-Vorstand den kürzlichen Staatsstreich der Militärs in Chile und bekräftigte mit Nachdruck die bereits am 14. Oktober in einer ITF-Erklärung gemachte Feststellung, daß die brutale Aufzwingung einer militärischen Diktatur als inhuman bezeichnet werden muß, ganz gleich welchen Problemen Chile sich auch immer gegenübergestellt gesehen habe. Ferner bekräftigte der Vorstand vorbehaltlos eine bereits vom Direktor des ITF-Regionalbüros für Lateinamerika und den Karibischen Raum abgegebene Erklärung, beteuerte erneut seine uneingeschränkte Solidarität mit den arbeitenden Menschen Chiles, und insbesondere mit den chilenischen Transportarbeitern, und forderte das sich gegenwärtig in Chile an der Macht befindliche Regime zur unverzüglichen Wiederherstellung einer verfassungsgemässen Regierungsform auf. Der Vorstand verurteilte die vom genannten Regime ergriffenen Massnahmen zur Vorenthaltung der Bürgerrechte und grundlegenden Rechte der chilenischen Arbeiter und versprach die Unterstützung der ITF für alle Schritte, die von den chilenischen Arbeitern unternommen werden, um das Recht auf Zusammenschluß und die gewerkschaftliche Vereinigungsfreiheit wiederzugewinnen und auszuüben. Der Vorstand fordert die angeschlossenen Gewerkschaften auf, unseren chilenischen Gewerkschaftskollegen die größtmögliche praktische Solidarität und Unterstützung zuteil werden zu lassen.

3. Erklärung zur Lage im Nahen Osten

Auf seiner Sitzung am 30. und 31. Oktober 1973 in Paris begrüßte der Vorstand der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF) das Zustandekommen eines Waffenstillstandes im Nahen Osten und forderte alle beteiligten Parteien auf, dessen Beachtung und Aufrechterhaltung sicherzustellen. Der Vorstand gab der aufrichtigen Hoffnung Ausdruck, daß durch baldige Verhandlungen zwischen den unmittelbar betroffenen Parteien ein gerechter und andauernder Friede herbeigeführt werde, damit sich die Arbeiter der Nahost-Länder, ohne Furcht vor Verfolgung und Belästigung, innerhalb sicherer, international anerkannter Landesgrenzen der Förderung ihrer sozialen und wirtschaftlichen Interessen widmen können.

Wortlaut der von Fachsektionen angenommenen Entschliessungen und Erklärungen

Sektion Eisenbahn

4. Verkehrspolitische Zielsetzungen der europäischen Bahnen

Die meisten europäischen Bahnen weisen heute Bilanzdefizite aus. Die Ursachen dieser Bilanzdefizite lassen sich in fünf Punkten zusammenfassen:

1. Belastungen, die als Relikte der Monopolzeit entstanden und einem im Konkurrenzkampf stehenden Wirtschaftsunternehmen nicht zugemutet werden können.
2. Einnahmen-Minderungen aus der Funktion der Eisenbahn, staatliche Wirtschafts- und Sozialpolitik zu betreiben.
3. Nicht-Koordinierung der Verkehrswirtschaft durch das Fehlen eines Gesamtverkehrskonzeptes.
4. Verfehlte Investitionspolitik, wodurch zielführende und langfristige Rationalisierungsmassnahmen verhindert und der Ausbau bzw. die Umstrukturierung der Verkehrseinrichtungen verschleppt werden und neue Technologien nicht im notwendigen Ausmass zur Anwendung kommen.
5. Wettbewerbsverzerrungen durch differenzierte Startbedingungen und mangelndes Leistungsangebot der europäischen Eisenbahnen.

In vielen Ländern wird der Trend "zurück zur Schiene", der vor allem durch den Verkehrsnotstand der Strasse ausgelöst worden ist, immer stärker. Könnten also die Eisenbahnen ein verstärktes Angebot bringen und der Verkehrsentwicklung Rechnung tragen, dann würde sich eine Renaissance für die Eisenbahnen abzeichnen. Voraussetzung dafür sind echte Zielsetzungen im europäischen Eisenbahnverkehr und die damit verbundene Harmonisierung mit den übrigen Verkehrsträgern. In vielen Ländern zeichnet sich bereits ein starkes Bemühen ab, die Eisenbahnen wieder attraktiv zu gestalten. In einigen Punkten kann fast in allen europäischen Ländern Uebereinstimmung erzielt werden.

Diese Punkte sind:

1. Der Versuch einer Produktivitätssteigerung durch Straffung des Personaleinsatzes.
2. Die Anwendung arbeitsparender Techniken und Organisationsformen.
3. Die Ueberprüfung unwirtschaftlicher Strecken auf deren Ersatzbedienung durch andere Verkehrsmittel.
4. Die Konzentration der technischen, betrieblichen und tariflichen, aber auch der akquisitorischen Anstrengungen auf die wichtigsten Verkehrsrelationen.
5. Die Bemühungen hinsichtlich des Ausbaues kombinierter Verkehre und des Gleisanschlussverkehrs
6. Weitgehende Rückverlagerung der Transportgüter von der Strasse auf die Schiene.

Umstritten bei den europäischen Eisenbahnen sind zwei Fragen:

1. Die Zweckmässigkeit der kaufmännischen Führung von Eisenbahnen;
2. Die gemeinwirtschaftlichen Aspekte des Eisenbahnbetriebes.

Es steht jedoch fest, dass der Wettbewerb der Verkehrsträger nach den Prinzipien der freien Marktwirtschaft keineswegs zu einer volkswirtschaftlich vernünftigen Aufgabenteilung im Verkehr führen kann. Dazu gibt es eine Reihe von wissenschaftlich fundierten Begründungen.

Ein weiterer sehr wesentlicher Punkt ist:

Wenn der Staat aus wirtschaftlichen oder sozialpolitischen Motiven von der Eisenbahn ein erfolgsvermindertes Verhalten verlangt — etwa die Unterlassung einer wirtschaftlich gebotenen Tarifierhebung oder die Weiterführung eines verlustbringenden Dienstes oder die Aufrechterhaltung von Nebenbahnen aus volkswirtschaftlichen Ueberlegungen — so müsste entweder der Staat als Auftraggeber oder jene Stellen, die daran interessiert sind, dass diese Dienste aufrechterhalten bleiben, den Differenzbetrag zurückerstatten, der zwischen dem effektiven und dem wirtschaftlich gerechtfertigten Preis liegt.

Neben einem verkehrspolitischen Programm ist auch ein Gesamtverkehrsplan zu erstellen, der ein integrierender Bestandteil eines verkehrspolitischen Programmes sein soll.

Zu diesem Zweck sind vorerst die Nachfragegegebenheiten des gesamten Verkehrsmarktes zu analysieren. Aufgrund des Ergebnisses und einer Gegenüberstellung mit der Eignung der Eisenbahn für bestimmte Verkehrsaufgaben kann entschieden werden, welche Verkehrssysteme der Nachfrage auf bestimmten Verkehrsmärkten am besten entsprechen würden.

Die verkehrspolitischen Entscheidungen über die Aufgabenteilung der Gesamtnachfrage nach Verkehrsleistungen sind dann beim Ausbauprogramm für die Verkehrsinfrastruktur bei dem Leistungsangebot im Bahnverkehr zu berücksichtigen.

Hier zeigt sich deutlich, dass ordnend in das Verkehrsgeschehen eingegriffen werden muss.

Als Zielsetzung für künftige Hauptaufgabenbereiche der Bahn ergibt sich aufgrund ihrer speziellen Möglichkeiten als attraktives Massenverkehrsmittel, grosse Transportmengen schneller und wirtschaftlicher als andere Verkehrsmittel in vergleichbaren Relationen zu befördern:

1. Die attraktive Ausgestaltung des Personenschnellverkehrs über mittlere Distanzen bis etwa 500 – 600 km, aber auch über weitere Distanzen im Nachtsprung bis 1500 km.
2. Im Nahverkehr sind die Ballungsräume besonders zu berücksichtigen. Die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes in den Ballungsräumen wird eine der grossen Zukunftsaufgaben der Eisenbahnen sein.
3. Ausser diesem Nahverkehr in den Ballungsgebieten ist die Verbindung von Ballungsräumen untereinander durch schnelle und attraktive Züge zu gewährleisten.
4. Die Gewinnung des Güterfernverkehrs über mittlere und grosse Entfernungen.
5. Die Herstellung schneller Güterverbindungen zwischen den Hauptwirtschaftsgebieten im europäischen Raum im Nachtsprungverkehr würde einen echten Aufgabenbereich der Eisenbahnen darstellen, wobei zu trachten ist, dass über den gesamten Transportweg von Haus zu Haus oder vom Erzeuger zum Verbraucher eine möglichst hohe Reisegeschwindigkeit angeboten werden soll.
6. Förderung bzw. Herstellung von Anschlussgleisen, deren Bestand zu spürbaren Erfolgen im Wagenladungs-, im Container-, im Huckepack-, im Paletten- und im Kleinbehälterverkehr führt. Die Schaffung günstiger Bedingungen im Transitverkehr ist in diese Frage miteinzuschliessen.
7. Dem kombinierten Verkehr durch Kooperation mit anderen Verkehrsträgern wird grösste Beachtung zu schenken sein.

Die sich aus dem extremen Anstieg des Individualverkehrs, vor allem zu Zeiten der Verkehrsspitzen, ergebende Konzentration des Strassenverkehrs mit den bekannten katastrophalen Konsequenzen kann nur Massenverkehrsmittel für alle Massenverkehrsmitteln umgelenkt werden, wenn attraktive, schnelle und moderne Massenverkehrsmittel für alle Bevölkerungsschichten zur Verfügung stehen.

Die Verbesserung der Verkehrsbedingungen im Rahmen des Ausflugsverkehrs in den grossen europäischen Zentren wäre ein echter Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme. Besonders die Stauungen an Wochenenden stellen den Eisenbahnen die Aufgabe, Ausflugsräume mit den städtischen Wohngebieten durch eigene Fahrplangestaltung und moderne Verkehrsmittel zu verbinden.

In den ländlichen Gebieten ergeben sich oft geringe Transportaufkommen für die Eisenbahnen. Es sind vorerst jene Gebiete festzustellen, wo sich in absehbarer Zeit aufgrund der Raumordnung und der Investitionsplanung eine Verbesserung des Verkehrsaufkommens erwarten lässt. Diese Linien sind den Erfordernissen anzupassen und auszubauen. Die übrigen Strecken, wo sich in absehbarer Zeit keine Möglichkeit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens abzeichnet – besonders die schwach frequentierten Stationen und Verladeeinrichtungen – sind aufzulassen und von anderen Verkehrsträgern, speziell vom Kraftwagenverkehr im Rahmen eines legalisierten Schienenersatzverkehrs, zu bewältigen. Ein derartiges Ausweichen auf die Strasse ist allerdings nicht generalisierbar. Dort, wo Stationen von Nebenbahnen günstig liegen und ausserdem ein relativ bedeutender Güterverkehr abgewickelt wird, kann z. B. der Bahnverkehr bei geeigneten Rationalisierungsmassnahmen dem öffentlichen Strassenverkehr auch im Sektor Personenbeförderung durchaus überlegen sein. Bei einer Entscheidung über die aus ökonomischen Gründen aufzulassenden Nebenbahnen müsste daher aus raumordnungspolitischer Sicht eine genaue Untersuchung der Wirtschaftsstruktur des Einzugsbereiches erfolgen.

Die regionalen Entwicklungsmöglichkeiten und Tendenzen wären auf ihre Auswirkung auf den Verkehr zu überprüfen, und es wäre gegebenenfalls in Erwägung zu ziehen, ob der Staat oder die betroffenen Gemeinden oder Länder sich an den Infrastrukturinvestitionen auch finanziell beteiligen sollen.

Im übrigen muss getrachtet werden, für alle Gebiete eine Mindestverkehrsbedienung zu sichern und Vorsorge zu treffen, dass bei Auflassung einer Nebenstrecke durch Verbesserung bzw. Neueinrichtungen von Autobuslinien und Zustelldiensten mit den LKW eine ausreichende Bedarfsdeckung sichergestellt wird.

Im öffentlichen Personenverkehr müsste ein homogenes Verkehrssystem angeboten werden, das im Zusammenwirken von Schiene und Strasse nicht nur in den Stadtregionen, sondern auch für schienenferne, verkehrsschwache und wirtschaftsarme Räume und Gemeinden optimale Verkehrsverbindungen bringt. Es müssten durch kurze Uebergänge und gute Anschlüsse zwischen den Verkehrsverbindungen Fernschnell-, Regional- und Nahverkehr zweckentsprechende Zubringernetze geschaffen werden.

Den Erfordernissen des Fremdenverkehrs ist durch nachfragegerechte Führung von Zügen und Kurswagen Rechnung zu tragen. Eine verstärkte Führung von Sonderzügen und Kurswagen, aber auch von Autoreisezügen, müsste nach gesamteuropäischen, verkehrspolitischen Entwicklungen ausgebaut werden.

Um diese Massnahmen verwirklichen zu können und den Eisenbahnen ihre Aufgaben zu erleichtern, wären folgende Massnahmen zu setzen, die ja weitgehend bereits bei den Eisenbahnen zur Diskussion gestellt worden sind:

1. Die Normalisierung der Konten. Durch die Eliminierung der sogenannten Fremdlasten werden die echten und mit anderen Verkehrsträgern vergleichbaren Betriebsergebnisse ermittelt. Damit ist eine Ausgangsbasis für weitere materielle Massnahmen geschaffen, die zur Beseitigung des tatsächlichen Abganges ergriffen werden müssten.
2. Die Abstimmung von Investitionen zwischen der Eisenbahn und den übrigen Verkehrsträgern.

Die Beurteilung der arteilgenen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger wird ermöglichen, den Nachfragebedingungen am Verkehrsmarkt – in Teilbereichen auch bei ausserökonomischen Zielsetzungen – entsprechend, die Investitionstätigkeit auf gezielte Verkehrsbereiche zu lenken. Hierbei ist vordringlich darauf zu achten, dass die vorhandenen Transportkapazitäten der Bahn möglichst rationell eingesetzt werden.
3. Investitionen innerhalb des Verkehrsträgers "Eisenbahnen" müssen sowohl hinsichtlich der zeitlichen und der sachlichen Rangfolge ihrer betriebswirtschaftlichen Auswirkungen als auch hinsichtlich der davon ausgehenden Impulse auf die Volkswirtschaft und ihrer Bedeutung für die Raumordnung aufeinander abgestimmt werden. Eine der Voraussetzungen ist allerdings eine vorausschauende Planung auf dem Verkehrssektor und die Erstellung von langfristigen Investitionsplänen im Bereiche der Eisenbahnen, wobei die finanzielle Deckung des Investitionsbedarfes gewährleistet sein muss. Erst durch ein finanziell gesichertes Investitionsprogramm aller europäischen Eisenbahnen kann eine echte und vorausschauende Investitionsplanung erfolgen.
4. Die laufenden Investitionsprogramme und vorgesehenen Massnahmen sind auf ihre Uebereinstimmung mit den Zielsetzungen und mit den Hauptaufgaben der Eisenbahnen in Zukunft zu prüfen.

Reorganisationsmassnahmen im Bahnverkehr sind ehest einzuleiten, und eine optimale Ausnützung der sich aus der technologischen Entwicklung ergebenden Verbesserungsmöglichkeiten des Leistungsangebotes ist anzustreben; in der Folge wird es zwangsläufig zu einer Umschichtung der Prioritäten im Investitionsbereich kommen müssen.

Hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrswege, der Anlagen und der Verkehrsmittel sowie sonstiger Erfordernisse sollen daher folgende Massnahmen gesetzt werden:

A Verbesserung der Verkehrswege und Anlagen

- a. Fortsetzung und Beschleunigung der Elektrifizierung
- b. Prüfung der Möglichkeit der sogenannten Sekundärelektrifizierung in bestimmten Räumen bei bestimmten Betriebsanforderungen
- c. Beseitigung der Engpässe im Hauptbahnnetz durch zweigleisigen Ausbau bestimmter Streckenabschnitte
- d. Verbesserung des Oberbaues und der Sicherungseinrichtungen
- e. Generelle Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Prüfung der Anlagen des Ausbaues von Schnellfahrtstrassen
- f. Sicherung gegen Naturkatastrophen
- g. Beseitigung aller schienengleicher Uebergänge
- h. Schaffung moderner Zentralverschiebebahnhöfe
- i. Bau bzw. Modernisierung von Umschlaganlagen inklusive Container
- j. Bahnhöfe und Anlagen für den kombinierten Verkehr und Stückgutverkehr
- k. Verladeeinrichtung für Autos im Autoreisezug
- l. Vermehrte Errichtung von Anschlussgleisen zu Betrieben mit hohem Transportbedarf
- m. Optimale Nutzung des Raumes über bzw. neben den Bahnanlagen in den Ballungsräumen durch Ueberbauung von Büros, Geschäften und Parkplätzen

B Die Verkehrsmittel

- a. Die Erneuerung und Erweiterung des Fahrparkes
- b. Vereinheitlichung der Fahrzeugtypen auf gesamteuropäischer Basis
- c. Erneuerung des Personenwagenparkes
- d. Erhöhung des Komforts und Service in den Reisezügen
- e. Entwicklung von Fahrzeugen für höhere Geschwindigkeiten
- f. Beschaffung von modernen Waggons für den Inlands-, aber auch für den internationalen Verkehr und die Abschaffung aller zweiachsigen Personenwagen
- g. Erneuerung des Güterwagenparks
- h. Anpassung der Güterwagentypen an die geänderten Ansprüche der verladenden Wirtschaft unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Güteraufkommens nach der Art und Zusammensetzung der Ladegüter sowie der Erfordernisse des kombinierten Verkehrs
- i. Spezialwagen für bestimmte Güter, Container, Trag- und Niederflurwagen

C Sonstige Erfordernisse

- a. Anpassung der Verkehrsbedingungen im Bahnverkehr an die räumliche Entwicklung hinsichtlich Siedlung, Besiedlung, Wirtschaft, Industrialisierung und anderer Änderungen der Verkehrsströme, sowohl nach ihrer Richtung als auch nach ihrer Intensität und ihren qualitativen Ansprüchen
- b. Bessere Anpassung der Fahrplangestaltung an den zeitlich unterschiedlichen Bedarf, sowohl im Personen-Nah- und Fernverkehr als auch im Güterverkehr
- c. Verkürzung der Aufenthalte im internationalen Verkehr durch Zollabfertigung im Zug
- d. Im Güterverkehr Verkürzung und Verringerung von Zugbildungen
- e. Beschleunigte Umstellung des Stückgutverkehrs auf Knotenpunktverkehr
- f. Räumliche Trennung verschiedener Zugarten auf hochfrequentierten Strecken durch Ausbau von Nahverkehrsgleisen bzw. weitere Trennung durch Güterverkehrsabwicklung bei Nacht.
- g. Beschleunigung des Wagenlaufes zur Gewinnung zusätzlichen Laderaumes. Hierzu sind erforderlich:
 1. die Revision der Beförderungspläne
 2. Kürzung der Wartezeiten
 3. Ueberprüfung der Wagenübergangspläne
 4. Anpassung der Vershubzeiten an die geänderten Betriebserfordernisse
- h. Verstärkte Anwendung von Automation und Kybernetik. Dadurch würden sich folgende Möglichkeiten für die Eisenbahnen mit hohem Rationalisierungseffekt ergeben:
 - a. Automatische Fahrstrassenschaltung und Zuglenkung auf Streckenabschnitte über mehrere Bahnhöfe
 - b. Vollautomatisierung im Vershubdienst. Nach Einbau der automatischen Mittelpufferkupplung im Jahre 1979: die Einführung von Fernsteuerung und Fernüberwachungseinrichtung und automatischer Gleisbremsen sowie elektronischer Ablesegeräte für die Waggonbeschriftungen. Sämtliche Rangiervorgänge könnten damit automatisch oder vollautomatisch durch die Programmsteuerung gelenkt werden.
- i. Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung
 - a. Zentralgesteuerte Berechnung und Verrechnung von Fracht
 - b. Zentralgesteuerter Verkauf von Fahrkarten und gleichzeitiger Platzreservierung
 - c. Für den Bereich der Verwaltung eine jederzeit verfügbare Betriebsabrechnung
 - d. Weitere Gebiete in Betrieb und Verwaltung

- j. Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern im Güterverkehr durch den Ausbau des kombinierten Verkehrs
- k. Die Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmern zur Abholung der Transportgüter von den Bahnkunden und Zustellung von Sendungen an den Empfänger
- l. Prüfung der Einführung des Huckepack-Verkehrs auch im grenzüberschreitenden Verkehr
- m. Vermehrter Einsatz von Containern
- n. Im Personenverkehr die Kooperation in Ballungsgebieten mit den anderen Verkehrsträgern durch Schaffung von Tarifgemeinschaften oder von Verkehrsverbundgesellschaften
- o. Die Schaffung eines neuzeitlichen und nachfragegerechten Tarifsystems, wobei die Ersetzung der gegenwertigen Tarife durch Einheitstarife mit speziellen Sonderermässigungen im Vordergrund steht
- p. Verbesserung, Modernisierung und Verfeinerung des betrieblichen Rechnungswesens mit dem Ziele der Erstellung von Selbstkostenrechnungen mit dem grösstmöglichen Genauigkeitsgrad und Aussagewert, um die Rentabilität jeder spezifischen Verkehrsleistung überprüfen und die Auswirkung von Rationalisierungsmassnahmen richtig beurteilen und eventuell vorausbestimmen zu können.
- q. Anwendung der Kostenrechnung als Grundlage zur Preisbestimmung, Kosten- und Ertragsrechnung für bestimmte Verkehrsräume und bestimmte Strecken, Möglichkeit der Aussonderung der Wegekostenanteile aus der Gesamtrechnung
- r. Die Erschliessung neuer Kundenkreise im In- und Ausland durch gezielte und befristete Sonderaktionen, sowie mit dem Instrumentarium des Marketing
- s. Koordinierung mit anderen Verkehrsträgern, so den Luftfahrtgesellschaften, den Schiffahrtsgesellschaften, Mietwagenunternehmungen, aber auch mit anderen Bahnverwaltungen, Veranstaltern von Ausstellungen, Sportfesten, Volksfesten etc.
- t. Intensivierung der Oeffentlichkeitsarbeit und der Werbung durch Einsatz moderner Massenmedien
- u. Vorbildliche Kundenbetreuung

Im rechtlichen Bereich werden besonders im Hinblick auf die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft notwendige Reformen durchzuführen sein.

Um jedoch die Eisenbahn wirklich für die Zukunft vorzubereiten und eine Effektuierung aller Massnahmen zu erreichen, sind Forschung und Planung unerlässlich. Dies ist durch grosszügige Dotierung von Forschungsabteilungen auf europäischer Ebene zu realisieren, und zwar mit dem erklärten Ziel, neue Methoden der Verkehrsabwicklung zu finden. Es sind neue Systeme des schienengebundenen Verkehrs zu entwickeln, die sich durch die Anwendung von Automation und Kybernetik ergeben werden. Die verstärkte Anwendung der elektronischen Technologie hätte nicht nur Arbeitsabläufe zu gestalten, sondern auch ein umfassendes Informationssystem für das Management zur Lösung von Dispositionsaufgaben zu bieten.

Durch langfristige, wissenschaftliche Untersuchungen der Nachfrageentwicklung, durch Untersuchung der Wechselwirkung zwischen Eisenbahn und den anderen Verkehrssystemen und solche über das Verkehrsverhalten der Bevölkerung wird schliesslich der Katalog der Erfordernisse soweit ergänzt werden können, dass in Zusammenarbeit aller europäischen Eisenbahnen jene Renaissance, die immer wieder prophezeit wird, auch tatsächlich eintritt.

Eisenbahnen sind keine Relikte nationaler Vergangenheit, sondern Träger einer europäischen Zukunft.

5. Probleme der türkischen Eisenbahner

Der Ausschuss der ITF-Sektion Eisenbahn, versammelt am 1. bis 3. März 1972 in Istanbul;

IN ANBETRACHT

- des wichtigen Beitrages der Eisenbahnen zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Türkei;
- der gegenwertigen unbefriedigenden finanziellen Lage der türkischen Staatsbahnen (TCDD), des unzulänglichen Niveaus der Investitionen für Modernisierungszwecke, des Nichtvorhandenseins von Massnahmen zur Koordinierung des Schienen- und Strassenverkehrs und die sich daraus ergebenden nachteiligen Auswirkungen auf die Betriebsbedingungen, Sicherheit, Arbeits- und Sozialbedingungen der türkischen Eisenbahner;

ERINNERT DARAN, dass eine konstruktive Verkehrspolitik eine Entschädigung für Verpflichtungen als öffentlicher Dienst, eine Normalisierung der Konten der Eisenbahnen und ein gerechtes System für die Anlastung der Infrastrukturkosten enthalten muss;

STELLT FEST, dass einer grossen Anzahl von Eisenbahnern bestimmte grundlegende Gewerkschaftsrechte vorenthalten werden, namentlich das Vereinigungsrecht und das Recht auf Kollektivverhandlungen, was einen Verstoß gegen die Bestimmungen der IAO-Uebereinkommen Nr. 87 und 98 darstellt;

FORDERT die türkische Regierung AUF, unverzüglich eine konstruktive Verkehrspolitik festzulegen, die sich auf eine rationelle Koordinierung des Strassen- und Schienenverkehrs stützt, eine Abschaffung des unfairen Wettbewerbs vorsieht, und im allgemeinen den oben angeführten Grundsätzen Rechnung trägt;

FORDERT die türkische Regierung FERNER AUF, sämtliche Einschränkungen der Vereinigungsfreiheit und der Kollektivverhandlungsrechte des Zugpersonals, Stellwerkpersonals, der Fahrkartenverkäufer und sonstiger Eisenbahnangestellten mit Beamtenstatus unverzüglich aufzuheben; und

VERSPRICHT, die Türkische Eisenbahner-Föderation (DYF-IS) in ihren Bemühungen um die gewerkschaftliche Erfassung dieser Arbeitnehmer und die Erlangung uneingeschränkter Gewerkschaftsrechte, menschenwürdiger Löhne und Arbeitsbedingungen und eines der Bedeutung dieser Arbeitnehmer für die Wirtschaft des Landes entsprechenden Lebensstandards voll zu unterstützen.

Sektion Fischerei

6. Erklärung über Ausbildung auf dem Gebiete der medizinischen Betreuung

IM HINBLICK DARAUF

daß die Fischer den gleichen Anspruch auf medizinische Behandlung haben wie die an Land wohnenden Menschen;

daß die Bedürfnisse der Fischer auf dem Gebiete der medizinischen Betreuung weitaus größer sind als die der an Land wohnenden Menschen, da der Beruf der Fischer mit außergewöhnlichen Gefahren verbunden ist;

daß die Bedürfnisse der Fischer im Zusammenhang mit der medizinischen Betreuung auf See weit über das Konzept der Ersten Hilfe hinausgehen;

daß bis jetzt noch kein international koordiniertes Verfahren für den Einsatz von Fischerei-Schutzschiffen am Fangplatz mit vollbefähigtem medizinischen Personal und Krankeneinrichtungen an Bord besteht;

EMPFIEHLT der ITF-Unterausschuß über die Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge:

daß sich auf jedem in der Hochseefischerei zum Einsatz gelangenden Fischereifahrzeug ein medizinisch befähigter Offizier befinden sollte, dessen Kenntnisse weit über das Konzept der Ersten Hilfe hinausgehen;

daß zwecks Ausbildung einer genügenden Anzahl medizinisch befähigter Offiziere die Verwirklichung folgender Ziele angestrebt werden sollte:

1. Unterrichtung des an Bord befindlichen medizinisch befähigten Personals auf dem Gebiete der Behandlung der auf See häufiger auftretenden Erkrankungen und Verletzungen.
2. Unterrichtung des an Bord befindlichen medizinisch befähigten Personals von den Gründen für die erforderliche medizinische Behandlung.
3. Unterrichtung des an Bord befindlichen medizinisch befähigten Personals auf dem Gebiete des Verhaltens in Dringlichkeitssituationen, um Komplikationen und Leiden auf ein Minimum zu reduzieren.
4. Dem an Bord befindlichen medizinisch befähigten Personal sollte erklärt werden, wie der menschliche Körper funktioniert und auf Krankheiten reagiert.
5. Dem an Bord befindlichen medizinisch befähigten Personal sollten die Gründe für die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung eines hohen Niveaus auf dem Gebiete der medizinischen Behandlung sowie der allgemeinen und persönlichen Hygiene dargelegt werden.

Seeleutesektion

7. Konkurrenzkampf im europäischen Küsten- und Seenahverkehr

Die Sektionskonferenz der Seeleute, versammelt in Wien, am 30.7.1971;

NACH ENTGEGENNAHME EINES BERICHTES über die bisherigen Versuche, im Rahmen der IAO gerechte Arbeitsbedingungen für die Besatzungen kleiner Schiffe im Seenahverkehr, insbesondere in nordwest-europäischen Gewässern, festzulegen;

IST DER ANSICHT, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute ihrerseits koordinierte Maßnahmen in die Wege leiten sollten, da sich die diesbezüglichen Bemühungen im Rahmen der IAO im großen und ganzen als erfolglos erwiesen haben;

IST FERNER DER ANSICHT, daß das IAO-Übereinkommen Nr. 109 zwar im Prinzip einen normalen 8-Stunden Arbeitstag zur See vorsieht, aber einer umfassenden Revision bedarf, vor allem in Bezug auf die Einführung der 40-Stunden-Woche und eine Reduzierung der im Übereinkommen genannten Tonnagebegrenzung;

ERSUCHT daher alle angeschlossenen Verbände, sich für die Einführung eines sich auf die 40-Stunden-Woche stützenden Systems zur Ablösung von Schiffsbesatzungen einzusetzen, wobei für alle zusätzlichen Arbeitsstunden über 40 pro Woche der jeweilige Überstundentarif zu zahlen ist. Die Überstundenvergütung kann auf Antrag des betreffenden Seemannes in der Form von Heimaturlaub gewährt werden, gestützt auf eine 5-Tage-Arbeitswoche, so daß Samstag und Sonntag nicht als Urlaubstage gerechnet werden.

STELLT ABSCHLIEßEND FEST, daß Kaptäne unter keinen Umständen aufgefordert werden sollten, Wache zu gehen.

8. Festhaltung pakistanischer Seeleute in Indien

Die Konferenz der ITF-Sektion der Seeleute, versammelt im November 1972 in Genf;

nach Entgegennahme eines Berichtes über die andauernde Festhaltung pakistanischer Seeleute in Indien, angeblich als Kriegsgefangene;

STELLT FEST, dass die ITF während der letzten Monate über die ihr angeschlossene Maritime Union of India entschlossene Bemühungen unternommen hat, um die Freilassung der seit den Feindseligkeiten zwischen Indien und Pakistan in Indien in Haft befindlichen pakistanischen Seeleute zu bewirken;

STELLT FERNER FEST, dass die in Pakistan festgehaltenen indischen Seeleute bereits im Januar 1972 freigesetzt wurden, nachdem die ITF dies gefordert hatte;

IST BESONDERS BESORGT über die andauernde Festhaltung der pakistanischen Seeleute in Indien und die ihnen daraus entstehenden Härten;

IST DER ANSICHT, dass die Freiheit der Schifffahrt unantastbar ist und dass kein Seemann, ganz gleich welcher Staatsangehörigkeit, infolge der rechtmässigen Ausübung seines Berufes in der Handelsschifffahrt derartigen Härten ausgesetzt sein sollte;

FORDERT die indische Regierung MIT NACHDRUCK AUF, ihren guten Willen zu zeigen und die noch in Indien in Haft befindlichen pakistanischen Seeleute unverzüglich freizusetzen.

Sondersektion der Seeleute

9. Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen

Der Fair-Practices-Ausschuss der ITF, versammelt in London am 11. und 12. Januar 1972.

STELLT FEST, dass bestimmte Reeder traditioneller Schifffahrtsländer in ständig zunehmendem Masse und ohne vorherige Rücksprache und Zustimmung der anerkannten Seeleutegewerkschaften des betreffenden Landes auf ihren Schiffen Seeleute anheuern, die nicht Staatsbürger des Landes sind, in dem die betreffenden Schiffe registriert sind;

MISSBILLIGT die Tatsache, dass die Arbeitsbedingungen und Heuern dieser Seeleute im allgemeinen weitaus schlechter sind, als die im Registrierungsland der in Frage kommenden Schiffe geltenden;

IST DER ANSICHT, dass diese Anheuerung ausländischer Besatzungen bei Zahlung unterdurchschnittlicher Heuern eine ebenso grosse Bedrohung der Beschäftigungsbedingungen der Seeleute der Welt darstellt wie die Registrierung von Schiffen unter Schattenflaggen;

ERKLAERT daher:

- a) dass alle Reeder, die ohne vorherige Rücksprache und Zustimmung der von der ITF anerkannten Seeleutegewerkschaften des Registrierungslandes der betreffenden Schiffe diese Schiffe nicht länger mit Seeleuten besetzen, die Staatsbürger des jeweiligen Registrierungslandes sind, als der Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen schuldig zu betrachten sind;
- b) dass im Falle einer Einigung zwischen Reeder und den zuständigen anerkannten Seeleutegewerkschaften betreffend die Beschäftigung von Seeleuten, die nicht Staatsbürger des Landes sind, unter dessen Flagge das betreffende Schiff registriert ist, diese ausländischen Seeleute für die Dauer ihrer Beschäftigung, und ohne Beeinträchtigung etwaiger von den betreffenden Gewerkschaften abgeschlossener Verträge, Mitglieder der der ITF angeschlossenen oder von der ITF anerkannten Seeleutegewerkschaft des Registrierungslandes des Schiffes sein und (ausser im Falle von Schattenflaggenschiffen) bei Zahlung der Heuern und unter den Arbeitsbedingungen beschäftigt werden sollen, die von diesen Gewerkschaften für ihre Mitglieder mit den jeweiligen Reedern vereinbart worden sind.

BETONT, dass das Ziel der diesbezüglichen ITF-Politik in der Durchsetzung des Prinzips besteht, dass sich die Heuern und Arbeitsbedingungen aller Seeleute (mit Ausnahme der auf Schattenflaggenschiffen beschäftigten) nach den im Registrierungsland ihres Schiffes von den zuständigen und anerkannten Seeleutegewerkschaften dieses Landes getroffenen Vereinbarungen richten sollen.

ERSUCHT die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter dringendst, sämtliche ihnen möglichen Massnahmen zu ergreifen, um die Erfüllung der im obigen Absatz b) enthaltenen Grundsätze zu gewährleisten.

Sektion Zivilluftfahrt

10. Lizenzierung der Flugleiter

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt in Dublin am 28. und 29. September 1972.

ANERKENNT die Bedeutung der Aufgaben der Flugleiter für den sicheren und leistungsfähigen Einsatz von Verkehrsflugzeugen und VERWEIST auf das sich in beängstigendem Masse verschlechternde Befähigungsniveau dieser Arbeitnehmerkategorie infolge der Pensionierung erfahrener Flugleiter, die langjährige Kenntnisse auf dem Gebiete der Luftfahrt besitzen;

VERWEIST FERNER darauf, dass der ICAO-Anhang 6 inbezug auf die Beschäftigung und Lizenzierung von Flugleitern Bestimmungen enthält, die denen des ICAO-Anhanges 1 widersprechen;

STELLT insbesondere FEST, dass die im Oktober 1970 in Montreal abgehaltene PEL/MED/TRG-Tagung der ICAO die sich auf Flugleiter beziehenden Bestimmungen des ICAO-Anhanges 1 als obligatorisch und verbindlich erklärt hat; und

FORDERT DIE ICAO AUF, diese Frage erneut zu erörtern und auch die sich auf Flugleiter beziehenden Bestimmungen des ICAO-Anhanges 6 verbindlich zu machen und vorzuschreiben:

1. dass die Ueberwachung aller Verkehrsflüge von Flugleitern vorgenommen werden sollte;
2. dass Flugleiter lizenziert sein müssen; und
3. dass Flugleiter, die Ueberschallflüge abfertigen, eine Sonderausbildung erhalten und höhere Befähigungen besitzen müssen, was in ihrem Befähigungsnachweis entsprechend zu vermerken ist.

11. Gesetzwidrige Angriffe auf die Zivilluftfahrt

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt in Dublin am 28. und 29. September 1972;

ÄUSSERST BESORGT UND VERBITTERT über das Verfehlen der Weltstaaten, wirksame Schritte zu unternehmen, um Flugzeugentführungen und anderen Terrormassnahmen, die die Sicherheit von Hunderttausenden von Arbeitnehmern in der Zivilluftfahrt unmittelbar gefährden, Einhalt zu gebieten;

BESCHLIESST, dass die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals – falls die Vereinten Nationen (UNO), die Internationale Zivilluftfahrts-Organisation (ICAO) und die Regierungen der Weltstaaten in der Zeit bis zum 1. Januar 1973 keine der Dringlichkeit der Situation angemessenen Schritte zwecks Festlegung eines wirksamen Verfahrens für die Ergreifung internationaler Sanktionen gegen Staaten unternehmen, die Flugzeugentführern und Saboteuren nachweisbar Hilfe und Unterstützung leisten oder Obdach bieten oder in irgendeiner Weise derartig gesetzwidrige Handlungen dulden bzw. den für sie verantwortlichen Personen Vorschub leisten – ab 1. Januar 1973 gewerkschaftliche Kampfmassnahmen gegen die Luftfahrtsgesellschaften aller solchen Staaten unternehmen werden.

12. Arbeitskonflikt mit AVIANCA

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt in Dublin am 28. und 29. September 1972.

NIMMT mit ernster Besorgnis KENNTNIS von der Lage in Kolumbien, wo sich die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften SINTRAVA, ACMA und ACAV seit dem 4. August 1972 in einem ernsten Konflikt mit der Geschäftsleitung der kolumbischen Luftfahrtsgesellschaft 'AVIANCA' befinden;

STELLT FEST, dass die kolumbische Regierung unter Verletzung der IAO-Uebereinkommen Nr. 87 (Vereinigungsfreiheit und Schutz des Vereinigungsrechtes) und Nr. 98 (Vereinigungsrecht und Recht zu Kollektivverhandlungen) gegen die im Dienste der AVIANCA stehenden Arbeitnehmer und deren Gewerkschaften drastische Massnahmen, einschliesslich der Entlassung von Gewerkschaftsfunktionären und der Beschlagnahmung gewerkschaftlicher Gelder, ergriffen hat;

VERURTEILT die gewerkschaftsfeindliche Haltung der AVIANCA und der kolumbischen Regierung;

FORDERT die sofortige Wiedereinstellung der entlassenen Arbeitnehmer und Gewerkschaftsfunktionäre; und

ERSUCHT die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals, weiterhin durch die Ergreifung gewerkschaftlicher Solidaritätsmassnahmen und finanzielle Spenden ihre Solidarität mit ihren kolumbischen Berufskollegen zu bekunden.

13. Charterflugverkehr

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt in Dublin am 28. und 29. September 1972.

VERWEIST auf die enorme Ausdehnung des Charterflugverkehrs in der internationalen Luftfahrt während der letzten Jahre;

STELT FEST, dass die Arbeitnehmer einer beachtlichen Zahl von Charterfluggesellschaften noch nicht gewerkschaftlich organisiert sind, so dass die Löhne und Arbeitsbedingungen dieser Arbeitnehmer oft wesentlich schlechter sind als jene des Personals von Linienfluggesellschaften;

IST DER ANSICHT, dass dies eine ernste Gefährdung der Errungenschaften in sich birgt, die die Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals für ihre Mitglieder gewonnen haben;

BESCHLIESST DAHER, dass die ITF-Sektion Zivilluftfahrt selektive Boykotte gegen Charterfluggesellschaften zur Durchführung bringen sollte, deren Arbeitnehmer nicht gewerkschaftlich organisiert sind, sowie gegen Luftfahrtsunternehmen, deren Beschäftigungsbedingungen und Sicherheitsniveau unterdurchschnittlich sind; und

FORDERT alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals DRINGEND AUF, der gewerkschaftlichen Erfassung des bei Charterfluggesellschaften beschäftigten Personals grössere Aufmerksamkeit zu widmen.

14. ITF-Stellungnahme zum Streik der TWA-Flugbegleiter und zum gegenseitigen Unterstützungspakt der amerikanischen Luftfahrtsgesellschaften

Die Konferenz des der ITF angehörenden Zivilluftfahrts-Bodenpersonals, versammelt am 12. und 13. November 1973 in Amsterdam;

NIMMT KENNTNIS von der sehr ernsten Lage in den Vereinigten Staaten (USA), wo sich die im Dienste der TWA stehenden Flugbegleiter (Mitglieder des der ITF angeschlossenen Amerikanischen Transportarbeiterverbandes – TWU) seit dem 5. November 1973 im Streik befinden;

VERURTEILT die antigewerkschaftliche Haltung der TWA-Geschäftsleitung, die sich weigert, mit dem TWU einen befriedigenden Kollektivvertrag abzuschließen; und

FORDERT alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals auf, ihre vorbehaltlose Solidarität mit dem TWU zu bekunden und den größtmöglichen Druck auf die TWA-Geschäftsleitung auszuüben, um diesen Arbeitskonflikt einem befriedigenden Ende zuzuführen.

Die Konferenz ist ferner besorgt über und verurteilt den zwischen den amerikanischen Linienfluggesellschaften bestehenden Gegenseitigen Unterstützungspakt (Mutual Aid Pact), dessen willkürliche Absicht darin besteht, die Kollektivverhandlungen zwischen den an dem Pakt beteiligten Luftfahrtsgesellschaften (darunter auch die TWA) und den amerikanischen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals zu erschweren und zu beeinträchtigen, indem bestreikte Unternehmen von den übrigen Partnern für die ihnen entstehenden Verluste entschädigt werden. Diese Entschädigung ermutigt die Arbeitgeber, berechnete Forderungen der Gewerkschaften abzulehnen, was dazu geführt hat, daß in der amerikanischen Zivilluftfahrt immer häufiger äußerst ernste Arbeitskonflikte auftreten.

Die Konferenz ist fest davon überzeugt, daß diese Taktik der amerikanischen Luftfahrtsgesellschaften, falls sie sich bewährt, sehr bald auch in anderen Ländern zur Anwendung gelangen würde, was eine ernste Gefährdung des Lebensstandards und der Beschäftigungssicherheit aller in der Luftfahrt beschäftigten Arbeitnehmer in sich birgt.

Ferner bekräftigen wir mit Nachdruck die von den amerikanischen Gewerkschaftsdelegierten auf dem kürzlichen 10. Kongreß des Gewerkschaftsbundes AFL-CIO eingenommene Haltung, die zur Annahme einer Entschließung führte, in der alle amerikanischen Gewerkschaften aufgefordert werden, sich auf dem Wege des Gesetzes, sowie durch Aufklärung der Öffentlichkeit und andere geeignete Aktionen für die Abschaffung des genannten gegenseitigen Unterstützungspaktes einzusetzen.

Wortlaut der von englischsprachigen Ausschüssen der Sektion angenommenen Entschliessungen und Erklärungen

Technischer Ausschuss der Flugingenieure

15. ITF Policy Statement on the Role of the Flight Engineer in Civil Air Transportation

The continuing development and sophistication of aircraft and systems design, and of related data processing techniques, now makes it possible, in our opinion, to examine, the pattern of future progress in transport aircraft control and operation. It will be instructive to make such an examination for several reasons, some of them obvious.

First: By understanding the pattern of technological development of aircraft operation in the context of the economic, political and social factors influencing and channeling that pattern, it will be possible to direct our efforts so that progress ensues in an efficient and orderly fashion, rather than in the inefficient, random directions of the past.

Second: Such an understanding will promote a balanced development of the entire air transportation system, rather than fragmented and piecemeal progress occurring here and there.

Third: It will be helpful in planning the safest, most effective and efficient flight personnel recruiting, training and utilization policies in order to derive the maximum benefit from the man/machine synthesis.

So, let us make such an examination.

No machine has yet been devised which can react to surprises as well as man can, and air transportation is still full of surprises. Until every situation which can possibly arise in aircraft operation becomes totally predictable, the unique human capacity to cope with the unexpected will be required in the control loop to provide acceptable levels of safety and reliability in civil air transportation. On the other hand, we can expect the development of ever more sophisticated machinery to take over more and more of the repetitive and predictable phases of aircraft control and operation workload, freeing the human crew for those tasks which only humans can accomplish effectively.

From any standpoint which we may choose — safety, economy efficiency or social desirability — this trend of development is a healthy one, and should not be resisted in a misguided attempt to protect traditional employment patterns. Technical developments should, rather, be regarded as offering an opportunity for improved job performance, and increased human responsibility in that performance. With this general thought in mind we may proceed to a review of the specifics of future flight crew task analysis.

Flight Path Control

A most obvious need to use human capabilities arises in the area of flight path control. It is here that the available choices between various automatic, manual or combined modes of control, as well as the need to use human judgement in coping with unexpected situations, makes the human being — and a highly skilled and qualified one — an irreducible necessity.

Navigation

While most routine navigation tasks will be completely automated, the selection and programming of navigation system modes, the monitoring and cross checking of navigational performance, and the reversion to standby means in emergency or failure situations are flight regime tasks which will require the availability of human judgement on the flight deck.

Communications

As terminal traffic density increases, a concomitant increase in flight crew communications workload will be inevitable within the framework of present and foreseeable future air traffic control concepts. Development of telemetry techniques may, however, curtail this increase in crew workload in the terminal areas and actually reduce enroute communications workload below present levels.

Systems operation

It is in the area of systems and powerplant operation that we can expect to see the greatest change in emphasis in the particular facets of crew workload. There will be two major factors operating to produce this change in emphasis. Expected developments in automated monitoring and control techniques, together with increased levels of systems redundancy will bring a reduction in crew workload related to repetitive and routine tasks, while the associated necessary increase in systems complication — and in some cases, notably the SST, a very much higher level of absolute dependence on systems integrity — will increase the crew workload as far as tasks requiring human judgement are concerned.

Crew Qualifications

The inevitable shift in emphasis in crew workload away from the routine, repetitive and predictable tasks towards non-routine and unpredictable operations will require a simultaneous shift in emphasis with regard to flight crew qualifications and training. It would appear, then, that considerations of safety, as well as efficiency and economy, will require future flight crews to possess a rather more rigorous background in at least the practical aspects of the technical features of the aircraft, its systems and related ground facilities, than is now deemed necessary with some airlines. This need for an increase in technical qualifications among the flight crew will, in varying degrees, pose difficult problems in recruiting, training and in the pattern of advancement of the crew members involved.

These problems will be most difficult to solve among the carriers of the United States because of the impact of recent labour agreements concerning crew complement which will have been implemented there.

Obvious considerations of safety require that the flight crew should possess sufficient qualifications to bring any flight to a successful termination under any conditions. Very simply, this means that the basic crew will consist of two pilots, qualified in flight path control, navigation and communication, and a flight engineer qualified in engine and system operation, malfunction analysis, trouble shooting and secondary co-pilot duties, the latter being solely dictated by safety considerations.

Returning to the topic of qualifications, as they pertain to the traditional "three man crew", let us examine in more detail the trends which we may expect with regard to flight engineer work-load and its effect on future recruitment and training policies. By definition, the flight engineer is a technical specialist, whose functions are two-fold: first, to assist the pilots in purely technical phases of flight-operation, and, second, to provide the operator's maintenance organization with accurate and comprehensive fault recognition, diagnosis and, where feasible, in-flight correction.

The European carriers – unencumbered by American-style crew complement restrictions – will continue to hire technically oriented young men to be flight engineers, and will train them in the technical phases of the flight engineer function, as well as in the expanded operational duties which will be required of them, in order that they may continue to develop their capabilities as flight engineers throughout their professional careers.

However, during the rapid introduction of turbine-powered aircraft into commercial air transportation, political and social factors, associated with inadequate prior development of a sound personnel policy, has in some countries led to an unfortunate internecine battle between pilots and flight engineers with regard to the basic issues and concepts of crew complement.

As a result of this battle, several airlines have transformed pilots into flight engineers with a resulting degradation of the maintenance function.

This is particularly true for the majority of the US domestic carriers.

The spectacular and continuing growth of the air transport industry in the United States has, however, produced a manpower shortage in all flight crew categories, which has in turn effectively removed the pressures behind the crew complement dispute. As a consequence, there now appears to be reasonable hope that, with patience and perseverance, new and more logical personnel policies may be developed in the US, which will approximate those now in effect on the other side of the Atlantic.

In the relatively peaceful cockpit of the present, it is now possible to discern a definite pattern of increasing flight engineer technical qualification for those airlines operating with a pilot-flight engineer.

In the future, flight engineers must be trained and appropriately licensed after being hired, to enable them to perform their operational function in the best possible way. The extent of the flight engineer's function will be determined by the need to relieve the pilots of all tasks which would distract them from their primary and vital flight path control function. In addition, the flight engineer must be trained in emergency co-pilot duties to the extent necessary to provide back-up in case of incapacitation of one pilot.

The flight engineer must also be trained in the practical aspects of aircraft and systems design, and in maintenance practices and procedures – particularly fault recognition and diagnosis and the consequent correctional techniques. Since government regulations are very weak in this area, management must determine the extent of this training, taking into account the economic factors such as the balance between maintenance and operational costs, and the increased cost of producing and maintaining a highly productive employee.

On many of the carriers operating with pilot-flight engineers, there seems to be a definite trend towards increased technical qualifications, an indication that the economic equation balances in that direction.

Experience in the past has conclusively shown that professional flight engineers have more interest in the technical aspects of their profession, and therefore perform their analysing and trouble shooting tasks better. In addition, pilots occupying the flight engineer's seat, knowing that it is only a transitional phase for them, may not be stimulated to make a thorough study of their temporary function.

On the other hand, it is obvious that the longer the flight engineer remains a flight engineer, acquiring experience and maturity in that function, the more valuable will be his contribution to safety, efficiency and economy.

Studies in the past have shown that crew members who are trained for dual functions require more time for training and a more frequent retraining than crew members assigned for a specific function.

The only way to compensate for this increase in training costs is to utilize the crew member involved for a longer period in his assigned function. This, however, is definitely not the intention of a pilot occupying the flight engineer's seat.

As experience is gained with any type of aircraft, new technical problems tend to appear as fast as old ones are solved. This fact has been most clearly demonstrated by the present generation of subsonic jets, where each new model of any basic design has been more complex than its predecessor. There is no indication that this trend towards greater complexity will be reversed, or even slowed down, in the future. On the contrary, the next generation of supersonic transports promises a significant increase in mechanical and electronic complexity and, consequently, will make even greater demands on the technical qualifications of the flight engineer.

In conclusion, it can be said that the training of pilots for a flight engineer's function is inefficient and uneconomic, while employing a professional flight engineer, particularly for the aircraft of the future, guarantees the highest value at the lowest cost.

Any approach, therefore, to flight engineer personnel policy which would provide the carriers with a more highly motivated, more technically qualified flight engineer, would clearly provide improved economic benefits and safer flight operation, now and in the future: and, purely from the standpoint of management's self-interest, should be pursued vigorously, with imagination and firm purpose.

16. Multiple Flight Deck Functions

HAVING NOTED the continuing increase in technical complexity of flight deck crew functions, both piloting and engineering, in civil air transport, and
RECALLING the Amersfoort Resolution on Crew Complement;
EXPRESSES ITS VIEW that the performance of multiple flight deck functions by one air crew member on more than one type of aircraft during the same period of time places an excessive burden on human capacity and thereby diminishes safety to an unacceptable degree, and therefore

REQUESTS the Civil Aviation Section as a matter of policy to oppose such multiple flight deck functions or maintenance of multiple qualifications by one air crew member.

17. Minimum Crew Complement

This Flight Engineers' Technical Committee of the ITF Civil Aviation Section, meeting in London on 21 and 22 March, 1973:

TAKES NOTE of moves towards changes in the Certificate of Airworthiness of some United States manufactured aircraft in response to commercial pressures originating with certain operators in the United Kingdom, abetted by the United Kingdom Civil Aviation Authorities;

CONDEMNNS any alteration of the minimum crew complement of any aircraft in response to commercial pressure; and

DIRECTS the ITF Secretariat to make the contents and intent of this resolution known to ICAO.

18. Alteration of minimum flight deck crew complement

This Flight Engineers' Technical Committee of the ITF Civil Aviation Section, meeting in London on 21 and 22 March, 1973:

BEING INFORMED that – notably in the United Kingdom – under pressure from certain operators and with the knowledge of the national Civil Aviation Authorities, so-called economic reasons have been used as a pretext for modifying the Certificate of Airworthiness for commercial aircraft already in service by lifting the obligation to include a properly licensed and qualified Flight Engineer as a member of the minimum qualified Flight Deck Crew Complement;

UTTERLY CONDEMNNS such practices, which are contrary to Flight safety and to the profit earning capacity of companies;

REQUESTS THE ITF SECRETARIAT to alert public opinion to the dangers of these changes;

AND TO COMMUNICATE THIS WARNING TO ICAO AND ITS MEMBER STATES, insisting that all large transport aircraft be manned by a minimum technical operating crew which includes a properly licensed and qualified Flight Engineer.

19. ITF Policy Statement on Flight Data Recorders

1. The Flight Engineers' Technical Committee of the International Transport Workers' Federation believe that the carriage of Flight Data Recorders (FDR) must be mandatory for all Public Transport C of A category aircraft both Passenger and Cargo.
2. FDR's should record at least the parameters set out below.
3. The following is the minimum list of recorded parameters:
 - (1) Time
 - (2) Indicated Altitude
 - (3) Airspeed
 - (4) Normal Acceleration – 3G to +6G
 - (5) Compass Heading
 - (6) Gyro Pitch Attitude
 - (7) Gyro Roll Attitude
 - (8) Engine Power

- (9) Flap Angle
- (10) 'Press to Transmit' Action
- (11) Lateral Acceleration
- (12) Longitudinal Acceleration
- (13) Reverse—Each Engine
- (14) Leading Edge High Lift Devices—Control Position
- (15) Airbrake or Spoiler—Control Position
- (16) Pitch Trim
- (17) Temperature
- (18) Undercarriage
- (19) Primary Flying Control Position
- (20) ILS Localiser Signal
- (21) ILS Glide Slope Signal
- (22) Radio Altitude
- (23) Essential AC Volt and Frequency
- (24) Warnings: Fire each Engine of APU
Cabin Pressurization
Other Red Light Warning
Fuselage Smoke
Essential Hydraulic/Pneumatic Power
- (25) Automatic Flight Control System Engagement
- (26) Automatic Flight Control System Mode

NOTE: This is a very brief list and a list giving full details, scales, ident. etc. is in the hands of the ITF.

- 4. The FETC meeting recommends to the ITF member organizations that each make every effort to negotiate in working agreements, contractual provisions precluding the use of Flight Data Recorders as the basis for any disciplinary actions against the air crew members whatsoever.

Technischer Ausschuss des Kabinenpersonals

20. Policy Statement on Cabin Attendants' Working Conditions

1. Preamble

The policy set out below represents the considered consensus of opinion of the organizations representing cabin attendants affiliated with the ITF. The organizations subscribing to this policy pledge themselves both to work for its implementation within their airlines as well as to assist one another by all means available to them (including trade union solidarity) in achieving its uniform implementation on the widest possible international basis.

2. Crew Complement

The minimum number of cabin attendants shall be related to the total seating capacity of the aircraft. On narrow-bodied aircraft, one cabin attendant should be carried for every twenty seats available or the major portion of twenty seats. For details of the ITF's policy on wide-bodied aircraft see 13 below.

3. Seasonal staff

Seasonal staff should only be employed when absolutely necessary to meet the additional flights at peak periods. They should only be engaged under the terms of the national collective agreement in force for permanent staff, or, in the absence of such agreements, under the same working and wage conditions as for permanent staff and in consultation with the unions concerned. They must receive the same training for the performance of their duties as the permanent staff, especially for the carrying out of emergency procedures.

4. Employment of foreign nationals

The increasingly widespread practice of airlines employing foreign nationals to undercut nationals of the home country should be resisted. Where, however, the employment of foreign nationals is envisaged, this should be implemented in agreement with the trade unions concerned and such personnel should be employed under the working conditions and pay scales established by trade union agreement in the home country of the airline, except in such cases where local conditions or legislation are more favourable.

5. Interchange of cabin crews.

The interchange of cabin crews between airlines should be resisted in principle. If, however, despite this, such an interchange is proposed, it should be subject to the following conditions:—

- (a) It must concern airlines of different States of Registry.
- (b) All the unions involved must be in agreement on the terms and conditions of such interchange.

The ITF should be informed of all such developments in order to be able to provide any necessary assistance.

6. *Flight time limitations*

ITF policy on flight time limitations for cabin attendants will be found under item 14 below.

7. *Seating facilities*

The following facilities should be provided for cabin attendants:

- (a) A suitably equipped private area for crew meals etc. where the duty period is up to 8 hours duration.
- (b) A reclining passenger seat for every two cabin attendants where the duty period is over 8 hours duration.

8. *Sick Pay*

8.1 In cases of sickness or accidents which occur during a tour of duty. **WHETHER ARISING OUT OF OR DURING THE COURSE OF THE EMPLOYMENT, OR NOT**, the airline should provide the cabin attendant with appropriate maintenance and medical care and, when necessary, hospitalization, until the cabin attendant is cured or repatriated to his/her home. The airline should be responsible for transportation and other costs connected with the sickness or injury.

The cabin attendant should receive his/her full pay during this period. The responsibility for repatriating the cabin attendant to his/her home rests with the airline.

8.2 In cases of sickness or accidents, which have arisen out of or during the course of the employment of a cabin attendant, medical care, hospitalization and costs in connection with the sickness or injury incurred in the home country of the cabin attendant should be borne by the airline. *Full pay should continue until either the cabin attendant is cured or a compensation settlement is reached.*

8.3 In the case of sickness or accidents not mentioned in paragraphs 1 and 2, the cabin attendant should receive his/her full salary for a minimum period of six months.

Thereafter the cabin attendant should receive at least half pay for a minimum period of six months.

After the termination of these two periods, further payments to be made to the cabin attendant shall be subject to discussion between the airline and the appropriate representative organizations.

Payments received by the cabin attendant from any national sickness scheme could be taken into consideration when making these payments.

9. *Retirement scheme*

In view of the physiological and psychological strains on cabin attendants which cause deterioration in working capacity more quickly than in most other industries, cabin attendants should be given the option of retiring on full pension at an earlier age than the normal pensionable age in the country concerned. Employers' contributions must be the major factor in financing such schemes.

10. *Physical inability*

If a cabin attendant loses his/her job due to physical incapacity on medical grounds, he/she should be offered the option of alternative employment at a similar level where possible, or should receive adequate severance pay, which should be negotiated between the airline and the appropriate representative organization.

11. *Discrimination on the grounds of sex*

There should be no discrimination between cabin attendants doing similar work on the basis of sex. Female staff should be guaranteed security of employment, and should never have their employment terminated solely on account of marriage or age. They should have the same pay, prospects of promotion and conditions of retirement as male staff. They should receive time off on full pay during maternity.

12. *Annual Leave*

There should be provided annual leave of at least 30 days. The main leave period should be at least 21 days and should be scheduled at the cabin attendant's option, during the normal holiday season.

Statutory holidays should be in addition to annual leave and as far as possible be arranged in conjunction with annual leave.

21. **Policy Statement on Wide Bodied Jets concerning Cabin Attendants**

1. *Crew complement*

The minimum number of cabin attendants on wide-bodied jets shall be related to the total number of passenger seats on that aircraft and one cabin attendant shall be carried for every twenty-five seats available or the major portion of twenty-five seats. In addition, a chief-in-flight purser shall be carried. The chief-in-flight purser shall not normally perform cabin service duties except supervisory functions.

2. Safety

All possible emergency equipment including adequate numbers of certified life rafts or slide rafts shall be carried where necessary.

3. Training

Since in wide-bodied aircraft a larger number of lives are dependent on the efficiency of the cabin attendants, greater attention must be paid to the qualifications and training of cabin attendants. The training should be of a very high standard and should take the following major factors into account:

- 3.1 Constant surveillance of passengers to prevent dangerous acts.
- 3.2 Taking action in the event of decompression, turbulence, mechanical malfunctions or other disturbing circumstances: controlling undue group tension or a panic situation among passengers by assuming effective leadership.
- 3.3 Providing first aid and simple medical treatment plus all-round care and supervision of passengers in cases of illness, injury and unconsciousness or other medical emergencies.
- 3.4 Carrying out of emergency procedures in preparation for emergency landings and ditching.
- 3.5 Handling passenger evacuation in the event of such emergency landings or ditchings.

22. Policy Statement on Licensing of Cabin Attendants

All Cabin Attendants shall be licensed by the State Registry of the aircraft. An applicant for a Cabin Attendant's Licence should fulfil the following minimum qualifications:

- (a) Minimum age 19 years.
- (b) Proper physical standards with at least yearly medical examinations.
- (c) Knowledge of survival requirements in isolated regions.
- (d) Knowledge of group and individual behaviour.
- (e) Optimum knowledge and utilization of emergency and survival equipment and procedures.
- (f) Comprehensive First-Aid training
- (g) Type(s) of aircraft on which the licence holder is permitted to perform duties as a crew member to be stated on the licence.
- (h) Applicants should have completed 60 flying hours as a supernumerary crew member.

23. Policy Statement on Flight and Duty Time Limitations on Safety Grounds

The following figures are based on ITF policy on Flight and Duty Time Limitations for all categories of flying staff. The Flight and Duty Times mentioned below are maximum figures based on safety grounds and are designed to be urged at ICAO and for national legislation.

1. <i>Maximum flight time</i>	<i>Piston</i>	<i>Jet</i>	<i>SST</i>
(a) Per four-week period	80	75	50
(b) Per quarter	240	225	150
(c) Per year	850	800	530
2. <i>Maximum duty time</i>		<i>Jet</i>	<i>SST</i>
(a) Daily Maximum		14	9 hrs.
(b) Maximum four-weekly		140 hrs.	95 hrs.

N.B. (SST figures are provisional as Research may show need for further reduction.)

24. Recommended Code of Practice on Hijacks and Similar Contingency Situations

First principle in any contingencies: the safety of passengers and crew is of prime importance

IN THE EVENT OF HIJACK OR ATTEMPTS THERETO

1. In the absolute interests of passenger/crew safety, all instructions given by the hijacking party to be followed to the letter (heroic bids to be discouraged).
2. No action to be taken which may aggravate or provoke retaliation from hijackers.
3. At the earliest opportunity the airline company and/or intermediary authority should negotiate with the hijackers for the removal from the aircraft of passengers and cabin crew.

Security Provision

1. The ITF urges that airport screening measures to detect possible hijackers be developed to highest possible standards and installed at *all* major airports.
2. The adequacy of security measures should be continually monitored and revised in the light of experience. Global machinery for monitoring and revising security should involve both flight crew and cabin and ground staff representatives.
3. All major airports should have a security programme which, at the very least, conforms with the provisions of the ICAO Manual on Security (Document 8973).

Training Implications

Major airlines should recognise that hijacking has become an uncomfortably frequent occurrence on some airlines, and that the political situation existing in various countries will perpetuate and possibly add to the number of such incidents. Accordingly, airlines should incorporate as part of their basic training programme for cabin crew, training which would equip cabin crew to deal with hijack situations consistent with maximum passenger/cabin crew safety.

IN THE EVENT OF A BOMB SCARE

Cabin Crew duties: If the bomb is located whilst airborne

1. Cabin Crew should remove passengers from the vicinity of the bomb, at the same time making efforts to placate and alleviate passenger anxiety.
2. On no account should Cabin Crew approach, touch or attempt to "blanket" the bomb.
3. If the bomb is associated with particular passengers or a group of passengers then the instructions of these passengers should be followed – no attempts to overpower or grapple with such passengers should be made.
4. The aircraft should be landed at the earliest opportunity – consistent with the wishes of any associated group – and passengers and cabin crew evacuated immediately.

If the bomb is located or suspected before take-off

5. Cabin Crew and passengers should be evacuated from the aircraft immediately. *On no account* should cabin crew be involved in any search for bombs.

Security aspects

1. Screening techniques for bomb detection should be developed to the highest possible standards and their refinement given the utmost priority.
2. Screening/detection machinery of the highest quality should be mandatory at every international airport. The efficiency of such machinery should be monitored and its continual development urged.
3. Fully trained specialist staff for dealing with bombs should be mandatory at every airport.
4. Special emergency procedures for passenger evacuation with the utmost speed should be implemented at every national airport.

Training implications

It must be anticipated that, like hijacking, bomb-scare dangers are likely to continue. Accordingly, emergency procedures consistent with the maxim of ultimate passenger safety, should be included as part of the basic training programme for Cabin Crew.

THE SEARCH OF SUSPECTS

The attention of the ITF has been drawn to certain airline operators who have required cabin crew to search suspects for possible firearms or explosives. This has even extended to airhostesses being asked to search women companions of suspected passengers. Accordingly, the ITF would make the following recommendations:

- (a) Under no circumstances are cabin crew to be required to search suspected passengers or their companions for firearms or explosives, etc.
- (b) Similarly, cabin crew should not be required to search an aircraft for suspected bombs, etc.
- (c) "Search" function should solely be carried out by specially trained security staff.

HEALTH CHECKS AND AFTER-CARE FOR CABIN CREW INVOLVED IN HIJACKS AND SIMILAR ACTS OF TERRORISATION

The ITF urges that world airline operators should recognise the effects of shock and duress caused by hijacks or similar acts of terrorisation, on both the physical and mental health and the morale of cabin crew members victim of such acts. Accordingly, the ITF calls upon all world airline operators to provide and implement the following provisions:

1. As soon as possible after the termination of the emergency, cabin crew involved should be given an extensive medical check-up to examine both their physical and mental conditions.
2. All cabin crew who have been involved in a hijack or similar act should immediately receive at least two weeks paid leave (*in addition* to normal leave) and those individuals most severely affected – physically or mentally by the incident, should be granted sufficient paid leave to assure their complete recovery.
3. Periodic physical and mental medical checks should be made on cabin crew after the incident, to monitor the progress of such individuals and further to detect any delayed shock effects which may arise.

INSURANCE

In association with proper after-care arrangements for cabin crew, the ITF urges world airline companies to set up an insurance fund to adequately recompense those cabin crews most severely incapacitated either mentally or physically by hijack or similar terrorist acts.

Konferenz der europäischen Mitgliedsverbände der ITF

25. Empfehlung

Die Konferenz der europäischen Mitgliedsverbände der ITF, versammelt in Salzburg am 9. und 10. Oktober;

Nach Erörterung der Auswirkungen der bevorstehenden Erweiterung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft;

IM BEWUSSTSEIN der Notwendigkeit, in Anbetracht dieser Entwicklung geeignete Vorkehrungen zu treffen;

EMPFIEHLT dem Vorstand der ITF:

- (a) die europäischen Mitglieder des ITF-Vorstandes, zusätzlich je eines Vertreters aus Irland und Dänemark, zu beauftragen, in Zusammenarbeit mit drei Vertretern des Brüsseler Ausschusses Vorschläge inbezug auf die Schaffung eines Apparates innerhalb der ITF zu formulieren, der es gestattet, die Interessen aller europäischen ITF-Gewerkschaften zu wahren und zu vertreten; und
- (b) diese Vorschläge einer weiteren, in der ersten Hälfte des Jahres 1973 einzuberufenden Konferenz der europäischen Mitgliedsverbände der ITF sowie dem nächsten ITF-Kongress zur Beratung und Beschlussfassung zu unterbreiten.

Gegenstand der Untersuchung sollten insbesondere folgende Aspekte sein:

- 1) Stationierung eines hauptamtlichen ITF-Funktionärs in Brüssel mit einer Sekretärin und geeigneten Büroräumlichkeiten;
- 2) die Zusammensetzung des Ausschusses und die Art der Mitgliedschaft;
- 3) die Frage der Finanzierung.