

XXXII C-7

I T F

32. K O N G R E S S

Dublin, 21.-29. Juli 1977

T Ä T I G K E I T S B E R I C H T

1974 - 1975 - 1976

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION (ITF)

MARITIME HOUSE • OLD TOWN • CLAPHAM • LONDON SW4 0JR

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

<u>Todesfälle</u>	1
<u>Einleitung</u>	7
<u>Leitende Gremien und interne Organisationen</u>	13
Kongreß	13
Generalrat	15
Vorstand	18
Geschäftsführender Ausschuß	19
Forschungs- und Presseabteilung	19
Sekretariat	20
ITF-Vertretung	22
<u>Mitgliedschaft</u>	27
Neubeitritte	27
Liste der Mitgliedsverbände...zwischen Seiten 30/31	
<u>Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen</u>	31
Allgemeines	31
Griechenland	31
<u>Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen</u>	33
Streik der Hafenarbeiter von Grenada	33
Arbeitskonflikt der amerikanischen	
Flugzeugmechaniker mit Air France	33
ITF unterstützt britische Bergleute	34
Streik des japanischen Kabinenpersonals	
gegen JAL	34
Streik der indischen Eisenbahner	35
Arbeitskonflikt der schwedischen Schiffsingenieure mit der Waxholm-Dampfschiffahrts-	
gesellschaft	35
Streik der Hafenarbeiter von Karatschi	35
Arbeitskonflikt der norwegischen Lotsen	36
Streik der IAM gegen Transair	36
Opposition britischer Seeleute gegen Schließung einer Fährverbindung mit Nordirland	36
Arbeitskonflikt der britischen Gewerkschaften	
mit ODECO	37
Streik der isländischen Fischer	37
Arbeitskonflikt mit Air Canada (Frankreich)	38
Arbeitskonflikt des Kabinenpersonals der	
Mexicana Airlines	38
Streik des U-Bahnpersonals von Madrid	38
Arbeitskonflikt der spanischen Eisenbahner	39
Streik des mexikanischen Kabinenpersonals gegen Canadian Pacific Airlines	39
Streik der Lastwagenchauffeure von Madrid	39
Streik der finnischen Seeleute	40
Arbeitskonflikt des französischen Kabinenpersonals mit UTA	40
Generalstreik der spanischen Arbeiter	41
Streik der norwegischen Schiffsingenieure	42
Streik des japanischen Personals der öffentlichen Dienste	(siehe die Punkte 89 bis 93) 60

<u>Regionaltätigkeit</u>	44
Allgemeines	44
Afrika	44
Asien	53
Lateinamerika und Karibischer Raum	62

<u>Tätigkeiten der Sektionen</u>	79
Sektion Eisenbahn	79
Sektion Straßentransport	97
Sektion Binnenschifffahrt	111
Sektion Häfen	120
Sektion der Seeleute	125
Sektion der Fischer	153
Sektion Zivilluftfahrt	161
Sektion des Reisebüropersonals	179
Sondersektion der Seeleute	182

<u>Beziehungen zu offiziellen internationalen</u>	
<u>Organisationen</u>	203
IAO	203
ICAO	203
IMCO	203
Internationaler Fernmeldeverein (ITU)	203
Europäische Verkehrsminister-Konferenz	203

<u>Beziehungen zu internationalen Gewerkschafts-</u> <u>organisationen</u>	205
IBFG	205
Internationale Berufssekretariate	205
Europäischer Ausschuß der ITF und Ausschuß der Verkehrsgewerkschaften der EWG	205

<u>Allgemeines</u>	209
ITF-Konferenz über Probleme der arbeitenden ..	
Frau	209
Zypern	209
Portugal	210
Spanien	211

ANHANG

Wortlaut der während der Berichtszeit angenommenen Entscheidungen und Erklärungen

Vorstand	215
Fachsektionen	217
Sonderkonferenzen und Unterausschüsse von	
Fachsektionen	274

TODESFÄLLE

1974

Richard Freund, Ehrenobmann der Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs; am 28. Januar im Alter von 82 Jahren. Er war bereits in jungen Jahren aktiver Gewerkschafter und wurde im Februar 1934 der letzte frei gewählte Obmann der Freien Eisenbahnergewerkschaft. Kurz darauf wurde er bereits verhaftet, führte den Kampf für die Rechte der Arbeiter jedoch nach der Enthaftung in der Illegalität gemeinsam mit seinem Freund Andreas Thaler fort und wurde während der Ära des Nationalsozialismus in ein Konzentrationslager eingeliefert. Nach der Befreiung 1945 wurde er wieder zum Vorsitzenden der Eisenbahnergewerkschaft gewählt und nahm auch seine bereits vor dem Kriege bestehenden Verbindungen zur ITF wieder auf. Er war Vorsitzender der Sektion Eisenbahn der ITF und trat 1962 in den Ruhestand.

Werner Schneiter, ehemaliger Kassenwart des schweizerischen VHTL; am 4. April. Kollege Schneiter war vom Jahre 1933 bis zu seinem Rücktritt im Alter von 62 Jahren ein hauptamtlicher Funktionär seiner Organisation.

Bill Riordan, Kassenwart des britischen Eisenbahnverbandes NUR; in einem Arbeitsunfall am 8. April im Alter von 61 Jahren.

John Slater, Generalsekretär der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt (MNAOA); am 24. April im Alter von 53 Jahren. Er starb infolge der Verletzungen, die er in einem Unfall in seinem Büro erlitt. Kollege Slater war aufgrund seiner Mitarbeit in der ITF-Seeleutesektion und im Fair-Practices-Ausschuß eine bekannte ITF-Persönlichkeit.

Wim van der Heuvel, Sekretär der Abteilung Straßentransport des Niederländischen Transportarbeiterverbandes; am 9. Mai.

Harry Jarlsnäs, ehemaliger Kassenwart des Schwedischen Seeluteverbandes; am 18. Mai im Alter von 65 Jahren. Er war 47 Jahre bei seiner Organisation tätig und trat Anfang 1974 in den Ruhestand.

Trygve Kristiansen, ehemaliger Vizepräsident der Norwegischen Eisenbahnergewerkschaft; am 1. Juni im Alter von 76 Jahren. Er hielt sein Amt von 1953 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1963 inne.

Anthony Archer, Stellvertretender Generalsekretär der Britischen Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere seit Juni 1974; am 15. Juni nach einer kurzen Erkrankung im Alter von 47 Jahren.

John Hawk, bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1971 Kassenwart der amerikanischen Seeleutengewerkschaft SIU; am 28. Juni im Alter von 67 Jahren.

Gunvald Hauge, ehemaliger Vorsitzender der Norwegischen Seeleutengewerkschaft; am 8. Juni im Alter von 71 Jahren. Seine gewerkschaftliche Laufbahn erstreckt sich über 45 Jahre. Er trat der Gewerkschaft 1919 bei, wurde 1938 ihr Vizevorsitzender und war von 1958 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1966 ihr Vorsitzender. Während seiner Amtszeit als Vorsitzender war er auch Mitglied des ITF-Vorstandes.

Odd Helland, 37 Jahre lang bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1972 ein Funktionär des Norwegischen Seeleutverbandes; am 30. August im Alter von 67 Jahren.

Henry Kjellvard, ehemaliger Redakteur der schwedischen Eisenbahnerzeitschrift "Signalen"; im September im Alter von 71 Jahren. Er war der Verfasser mehrerer Bücher über die Geschichte der schwedischen Eisenbahnen und der schwedischen Gewerkschaftsbewegung.

Karl Klus, von 1947 bis 1953 Stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED); am 13. November. Er war in der Gewerkschaftsbewegung der Eisenbahner vom Jahre 1918 an aktiv und war unter dem Hitlerregime ein unermüdlicher und mutiger Bekämpfer des Faschismus.

Ernst Ulbrich, seit 1959 Zentralsekretär der Österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, Vorsitzender des Zentralaussschusses des ÖGB, Nationalrat und ein großer und treuer Freund der ITF; am 5. Dezember im Alter von 59 Jahren.

1975

Daniel J. Sullivan, seit 1969 Sekretär und Kassenwart der amerikanischen BRAC; am 18. Januar im Alter von 59 Jahren.

Reint Laan senior, ehemaliger Vorsitzender des Niederländischen Zentralverbandes der Arbeitnehmer im Verkehr (jetzt Teil der Niederländischen Transportarbeiterföderation); am 11. Februar im Alter von 84 Jahren.

Staf de Wilde, ehemaliger Vorsitzender der Abteilung Binnenschifffahrt des Belgischen Transportarbeiterverbandes; im März im Alter von 85 Jahren.

Jayant Dayaram Randeri, Generalsekretär der Indischen Seeleutegewerkschaft (MUI); am 25. März im Alter von 64 Jahren. Kollege Randeri war viele Jahre lang ein entschlossener und treuer Gewerkschafter. Dank seiner Bemühungen zählen die Beschäftigungsbedingungen der indischen Schiffs-offiziere zu den besten im gesamten asiatischen Raum. Auf dem Stockholmer ITF-Kongreß 1974 wurde ihm in Anerkennung seiner Verdienste um die Föderation das Goldene Abzeichen der ITF verliehen.

Dr. Walter Auerbach, von 1933 bis 1946 Redakteur der ITF-Zeitschrift "Faschismus" und ein Aktivist in der Untergrundbewegung der deutschen Gewerkschaften in der Zeit des Nazismus; im März im Alter von 63 Jahren.

Peter Alvares, ehemaliger Generalsekretär und bis 1973 Präsident der All-Indischen Eisenbahnerföderation; im Mai im Alter von 67 Jahren. Er war viele Jahre lang eine führende Persönlichkeit in der Gewerkschaftsbewegung der indischen Eisenbahner und vertrat seine Heimatprovinz Goa sowohl im indischen Parlament als auch in der sozialistischen Partei.

Leopold Brosch, ehemaliger Zentralsekretär der Österreichischen Gewerkschaft HTV; am 8. Mai im Alter von 72 Jahren. Kollege Brosch war viele Jahre lang eine bekannte Persönlichkeit in der ITF-Sektion Straßen-transport.

Gerhard Nürnberg, ehemaliges Mitglied des geschäftsführenden Hauptvorstandes der deutschen Gewerkschaft ÖTV; am 17. Mai im Alter von 62 Jahren. Von 1956 bis zu seinem Tode war er Mitglied des Verwaltungsrates der Bundesanstalt für Arbeit und seit 1965 jedes zweite Jahr auch Vorsitzender dieses Gremiums.

Raimund Gryc, ehemaliger Hafensekretär und Vizevorsitzender der österreichischen Gewerkschaft HTV; im Oktober im Alter von 64 Jahren.

Arne Andreasson, seit 1965 Redakteur der Verbandszeitschrift 'Statsanställ'd der Schwedischen Gewerkschaft der Staatsbediensteten; im Oktober im Alter von 58 Jahren.

Dave Shenton, Regionalsekretär für Nordengland der Britischen Transportarbeitergewerkschaft (TGWU); im Oktober im Alter von 52 Jahren. Kollege Shenton war das britische Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion der Fischer.

Herman Blomgren, ehemals stellvertretender Vorsitzender des schwedischen Gewerkschaftsbundes LO und früherer Vorsitzender der Schwedischen Eisenbahnergewerkschaft; im Herbst im Alter von 70 Jahren.

Gösta Hilding, 25 Jahre lang bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1970 Vertreter der Interessen der dem Schwedischen Schiffsoffiziersverband angehörenden Funkoffiziere; Anfang November nach einer mehrjährigen Erkrankung.

Hermann Leuenberger, Ehrenpräsident des schweizerischen VHTL und viele Jahre lang Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes; am 30. Dezember im Alter von 74 Jahren.

1976

Arne Hoem, Vertreter der Norwegischen Seeleutegewerkschaft in London; am 27. Januar im Alter von 41 Jahren.

Ryo Kamisawa, ehemaliger Direktor der Bildungsabteilung der All-Japanischen Seeleutegewerkschaft und von 1962 bis 1968 Mitglied des ITF-Vorstandes; am 11. Februar im Alter von 57 Jahren.

Børge Jensen, ehemaliger Vorsitzender der Abteilung Straßentransport der Dänischen Transportarbeitergewerkschaft; Anfang Juni im Alter von 69 Jahren.

Frank Stillwell, der erste Redakteur der Verbandszeitschrift der Britischen Transportarbeitergewerkschaft und Sekretär der Rechtsabteilung dieser Organisation bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1953; im Juni.

Hjalmar Baaw, fast 30 Jahre lang Redakteur der Verbandszeitschrift der Schwedischen Vereinigung der Schiffsoffiziere; Anfang Juli im Alter von 71 Jahren.

R.R. Smeal, ehemaliger Sekretär der Kanadischen Vereinigung der Flugbegleiter; am 2. Juli. Kollege Smeal war außerdem Vorsitzender des Technischen Ausschusses des ITF-Kabinenpersonals und ein Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion Zivilluftfahrt.

A.E. Lyon, Zentralsekretär und Kassenwart der amerikanischen 'Railway Labor Executives' Association von 1945 bis 1962 und Mitglied des ITF-Exekutivkomitees von 1948 bis 1962; am 10. Juli nach einer längeren Krankheit im Alter von 76 Jahren.

Lawrence White, von 1960 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1966 Stellvertretender Generalsekretär der ITF; am 19. Juli im Alter von 75 Jahren. Er trat im Jahre 1952 in den Dienst der ITF, um die Leitung der Kampagne gegen Schattenflaggen zu übernehmen. Später wurde er Sektionssekretär, und seine Ernennung zum Stellvertretenden Generalsekretär erfolgte auf dem ITF-Kongreß 1960 in Bern. Während seiner Dienstzeit bei der ITF betreute er nicht nur die Sondersektion für Seeleute, sondern war auch Sekretär der Sektion Zivilluftfahrt und ein aktiver Mitarbeiter in den Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter. Als er 1966 in den Ruhestand trat, verlor die internationale Gewerkschaftsbewegung einen tatkräftigen Verteidiger der sozialen Gerechtigkeit.

Lina Kant-Clutterbuck; am 30. Juli im Alter von 78 Jahren. Lina war bis zu ihrer Pensionierung im Jahre 1968 zweiundvierzig Jahre lang bei der ITF beschäftigt. Sie war außerordentlich sprachkundig und hatte sich ursprünglich auf orientalisch Sprachen konzentriert (sie sprach Arabisch, Persisch sowie Englisch, Französisch und Niederländisch). Im ITF-Sekretariat erfüllte sie eine Vielzahl von Funktionen, war jedoch später vorwiegend als Chefstenotypistin tätig. Sie war stets gewissenhaft und eine tatkräftige Unterstützerin der Gewerkschaftsbewegung. Ihr Mann, Gordon Clutterbuck, war bis zu seinem Tode im Jahre 1955 auch bei der ITF beschäftigt, und zwar als englischer Dolmetscher und Berichterstatte.

J.N. Chegge, Generalsekretär der Transportarbeitergewerkschaft von Kenia; am 30. Juli.

P.K. From Hansen, ehemaliger Vorsitzender der Dänischen Eisenbahnergewerkschaft; am 5. August im Alter von 87 Jahren.

Marius Trana, ehemaliger Vorsitzender der Norwegischen Eisenbahnergewerkschaft; am 28. August im Alter von 78 Jahren. Kollege Trana war ein ehemaliger Präsident der Norwegischen Föderation der Gewerkschaften der öffentlichen Dienste und fast 10 Jahre lang ein aktiver Mitarbeiter im Ausschuß der ITF-Eisenbahnersektion.

Bo Lööv, Kassenwart der Schwedischen Seeleutegewerkschaft; am 1. Oktober.

Trygve Böhn, ein Mitbegründer und seit 1960 Ehrenmitglied der Norwegischen Vereinigung der Schiffsoffiziere; am 8. Oktober im Alter von 90 Jahren.

Wim Hulsker, ehemaliger Vorsitzender der Hafenarbeitersektion der Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft und während der letzten Jahre Leiter der Hafenarbeiterschule in Renesse in Seeland; am 6. November im Alter von 58 Jahren. Er war viele Jahre lang ein aktiver Mitarbeiter und auch Vizevorsitzender in den ITF-Sektionen der Hafenarbeiter und Fischer.

Alida de Jager, ehemalige Vertreterin der ITF in Mexiko und Delegierte der mexikanischen Mitgliedsverbände auf dem ITF-Kongreß 1946 in Zürich; im Oktober im Alter von über 80 Jahren.

EINLEITUNG

Die meisten Mitgliedsverbände werden wissen, daß dies der letzte Tätigkeitsbericht an den Kongreß ist, den ich vorlege, weil ich als Generalsekretär der ITF in den Ruhestand treten werde. Ich hoffe daher, daß Ihr Verständnis dafür aufbringen werdet, wenn ich mich diesmal nicht strikt auf einen Überblick über die Tätigkeit während der letzten drei Jahre beschränke, sondern auch einige Betrachtungen über die Entwicklungen anstelle, die während meiner gesamten Amtszeit als Generalsekretär eingetreten sind.

Ich möchte von vornherein feststellen, daß die letzten drei Jahre -- gleich der gesamten Zeitspanne während der ich für die ITF tätig war -- äußerst anregend und stimulierend waren. Der Anlaß zur Anregung braucht jedoch nicht unbedingt eine erfreuliche Entwicklung sein, und die Überlegungen, die durch ein Ereignis ausgelöst werden, sind nicht immer sorgenfrei, wie realistisch sie auch sein mögen.

Diese Feststellung gilt nicht nur für die letzten drei Jahre, sondern für meine gesamte Amtszeit. Wie die meisten Dinge im Leben, so ist auch die Arbeit in der internationalen Gewerkschaftsbewegung eine Mischung großer Ermutigungen und tiefer Enttäuschungen. Wenn ich die ITF einfach aus organisatorischer Sicht betrachte, durchdringt mich ein Gefühl des Stolzes, weil kein Zweifel darüber bestehen kann, daß unsere Internationale immer stärker, aktiver und -- was vielleicht noch wichtiger ist -- wirksamer wird. Wenn ich mich aber in der Welt umsehe und die ITF in erster Linie als eine Familie der Transportarbeitergewerkschaften betrachte, muß ich feststellen, daß sich die allgemeine gewerkschaftliche Lage aufgrund der Zerstörung demokratischer Rechte in vielen Ländern -- besonders den Entwicklungsländern -- sehr verschlechtert hat.

Zu Beginn des Berichtes über die Regionale Tätigkeit wird im besonderen auf die äußerst schwierige Lage verwiesen, in der sich die Gewerkschafter in vielen Teilen Lateinamerikas, Asiens und Afrikas befinden. Die Ausbreitung totalitärer Regime mit den üblichen Begleiterscheinungen, wie strikte Zensur der Presse und Medien, willkürliche Verhaftungen, Attentate und Folterungen, hat den jungen und etablierten Transportarbeitergewerkschaften dieser Länder einen schweren Rückschlag versetzt und zum Tode oder zur Ausschaltung von Tausenden von Gewerkschaftern geführt.

In Anbetracht solcher Tendenzen ist es äußerst schwierig, von gewerkschaftlichen Fortschritten zu sprechen, da Entwicklungen dieser Art die grundlegende Struktur der freien und demokratischen Gewerkschaftsbewegung gefährden

und somit letzten Endes eine Bedrohung für alle darstellen, die sich für die Verteidigung der Grundsätze der Freiheit und Demokratie einsetzen. Ich würde sogar noch weiter gehen und sagen: wenn es uns nicht gelingt, die Flut der Intoleranz und Unmenschlichkeit einzudämmen, die einen so großen Teil unserer Welt überschwemmt hat, wird ein Großteil unserer Errungenschaften umsonst gewesen sein. Die Gewerkschaftsbewegung kann nur im Rahmen einer echten demokratischen Gesellschaftsordnung gedeihen, und gerade dieser Rahmen der Demokratie wird in mehr und mehr Ländern der Welt untergraben.

Andererseits sind auf diesem Gebiet auch ermutigende Entwicklungen zu verzeichnen. In Spanien und Portugal waren wir Zeugen des Endes zwei der ältesten Diktaturen der Welt, die in beiden Fällen durch Regierungen ersetzt worden sind, welche sich fest den Grundsätzen der Demokratie und gewerkschaftlichen Rechte verschrieben haben. Die ITF ist stolz darauf, daß es ihr möglich war, den neuen demokratischen Gewerkschaften auf die Beine zu helfen, damit sie eine gebührende Rolle in der internationalen Gewerkschaftsbewegung spielen können. Auch waren die jüngsten politischen Entwicklungen in Indien für uns eine große Ermutigung, da das indische Volk nunmehr die Tendenz in Richtung eines Einpartei-Systems und der Einschränkung demokratischer und gewerkschaftlicher Rechte mit Entschlossenheit abgelehnt hat.

Wenn man mich fragt, auf welchem Gebiet die ITF während der letzten Jahre am erfolgreichsten war, dann kann ich ohne Zögern auf die Kampagne der ITF gegen Schattenflaggen verweisen, die außerordentlich ausgedehnt worden ist und den Besatzungen von Schattenflaggenschiffen entsprechend große Vorteile gebracht hat. Der Fortschritt auf diesem Gebiet überschreitet alle unsere Erwartungen. Rund 1000 Schiffe stehen jetzt unter ITF-Kollektivvertrag (über zweimal soviel wie vor drei Jahren), und über einen Zeitraum von etwa 12 Monaten war es der ITF und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter möglich, für Besatzungsmitglieder von Schattenflaggenschiffen die Nachzahlung ausstehender Heuern in Höhe von insgesamt £3.000.000 durchzusetzen. Dazu kommt, daß die ITF in vielen Fällen erfolgreich interveniert hat, um sicherzustellen, daß Seeleute bei Arbeitsunfällen eine ausreichende Entschädigung erhalten oder daß solche Entschädigung an Hinterbliebene gezahlt wird, wenn Seeleute tödlich verunglückt sind. Die obigen Erfolge sind jedoch auch ein direkter Beweis dafür, daß die Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter entschlossener denn je zuvor sind, das Übel der Schattenflaggen und die damit verbundene Gefährdung vertraglicher Normen der Seeleute in aller Welt zu bekämpfen. Aktionen gegen Schattenflaggenschiffe sind heute fast ein alltägliches Ereignis, wogegen sie früher verhältnismäßig selten waren, und mehr und mehr Mitgliedsverbände haben Funktionäre als ITF-Schiffsinspektoren bereitgestellt.

Diese Entwicklung ist aus zwei Gründen besonders erfreulich. Sie zeigt erstens, daß die ITF und ihre Mitgliedsverbände sehr wohl in der Lage sind, wirksam einer Gefahr zu begegnen, die sich auf die in der Schifffahrt anerkannten Normen genauso zerstörend auswirken könnte wie der Totalitarismus auf die freie Gewerkschaftsbewegung, und zweitens ist der Erfolg unserer Kampagne ein erneuter Beweis für die ausgezeichnete Zusammenarbeit der maritimen Arbeitnehmer. Diese Zusammenarbeit besteht jedoch unter allen Mitgliedern der ITF, wenn sie sich einem weltweiten Problem dieser Art gegenübergestellt sehen. Meines Erachtens könnten viele andere internationale Organe in dieser Hinsicht einiges von der ITF lernen.

Dies ist jedoch nur ein Beispiel für die aktive internationale Solidarität, die von den Mitgliedern aller Verkehrsträger zu verzeichnen ist und während der Berichtszeit wiederholt demonstriert wurde. Die Solidarität ist unsere größte Stärke: ohne sie würden wir zu einem bloßen Diskussionsforum herabsinken, wie dies in der Vergangenheit das Schicksal vieler ähnlicher Organisationen gewesen ist. Dann ist es nur noch ein kurzer Schritt zum Aussterben. Aus diesem Grunde bin ich fest davon überzeugt, daß wir alles tun müssen, um unsere traditionelle Einigkeit zu stärken, denn in unserer heutigen Welt der politischen Regressionen und des internationalen Zusammenschlusses der Arbeitgeber ist dies für das Überleben der freien Gewerkschaften von ausschlaggebender Bedeutung. Wir verurteilen daher einen jeden Versuch, die Einigkeit der Transportarbeiter zu zerstören oder sie durch die Bildung pseudogewerkschaftlicher Organisationen -- wie die vor kurzem unter sehr merkwürdigen Umständen gebildete sogenannte Internationale Vereinigung der Flugbegleiter -- zu spalten.

Damit soll nicht gesagt werden, daß die Organisierung internationaler gewerkschaftlicher Aktionen die einzige Aufgabe der ITF ist. Sie hat in der heutigen Welt viele andere große Aufgaben, denn wir leben in einer äußerst komplizierten und eng verzweigten Welt, in der viele politische und sozialpolitische Beschlüsse, die früher von einzelnen Staaten gefaßt wurden, auf internationaler Ebene diskutiert werden und es zahlreiche Probleme gibt, die in einer sehr großen Anzahl von Ländern -- wenn auch nicht in allen -- die gleichen sind. Hier hat die ITF die besonders bedeutungsvolle Aufgabe, die Argumente der Transportarbeiter vorzutragen und ihre Interessen zu verteidigen. Ich glaube, daß man sich nicht allgemein bewußt ist, wieviel Zeit und Mühe das ITF-Sekretariat und ihre Regionalvertreter diesem Aspekt unserer Tätigkeit widmen.

Es geht hier nicht nur um die Vertretung auf zahllosen internationalen Konferenzen und Tagungen, wo Probleme

diskutiert werden, die die Interessen unserer Mitglieder unmittelbar berühren, obwohl dies allein viel Zeit in Anspruch nimmt. Darüber hinaus bedarf es jedoch umfassender Vorbereitungen, um zu einer klaren und überzeugenden Stellungnahme zu gelangen. Beispiele für solche vorbereitenden Arbeiten sind: die Vornahme von Studien; die Untersuchung spezifischer Probleme; die Analyse und Auswertung der Ansichten einzelner Mitgliedsverbände; die Formulierung allgemeiner gewerkschaftspolitischer Richtlinien usw. Um als Beispiel nur drei Sektionen zu erwähnen: die Seeleute, Eisenbahner und das Luftfahrtspersonal. Die Sekretäre dieser Sektionen haben einen beachtlichen Teil ihrer Arbeitszeit auf Sitzungen solcher Organisationen wie IMCO, IAO, ICAO, ECAC und EWG verbracht, weil die ITF ihre Beteiligung an der Tätigkeit dieser Organisationen während der Berichtszeit intensiviert hat.

Ich möchte in diesem Zusammenhang ferner darauf verweisen, daß während der Berichtszeit umfassende Studien und Berichte über spezifische Probleme erstellt worden sind, darunter eine große Studie über die menschlichen Auswirkungen des technischen Wandels bei den Eisenbahnen; eine ganze Reihe verkehrspolitischer Erklärungen; ein Bericht über die Tätigkeit multinationaler Unternehmen im Verkehr; eine Übersicht über die Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen in der Luftfahrt und eine weitere Übersicht über die Beschäftigungsbedingungen des Kabinenpersonals.

Dies ist eine beachtliche Leistung, wenn man bedenkt, daß die ITF zur gleichen Zeit in eine ungewöhnlich große Anzahl nationaler oder regionaler Arbeitskonflikte verwickelt war und darüber hinaus die enorme Aufgabe der Koordinierung einer verstärkten Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe bewältigte. Dazu kommt das äußerst umfassende Programm von Seminaren und anderen Schulungsprojekten, die während der letzten drei Jahre besonders in den Entwicklungsländern zur Durchführung gelangten.

Ich erwähne dies alles in meiner letzten Einführung eines Tätigkeitsberichtes, um zwei Punkte zu betonen: erstens wurde der Umfang und die Intensivität der Arbeit der ITF in den letzten Jahren außerordentlich ausgedehnt und zweitens haben wir uns bei unserer täglichen Arbeit stets bemüht, ein vernünftiges und praktisches Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Aufgabenbereichen zu gewährleisten, da alle diese Aufgabenbereiche in der Gesamtstrategie der ITF von Bedeutung sind und ihren Platz in dieser Strategie haben. Die Wahrung eines solchen angemessenen Gleichgewichts ist oft sehr schwierig und wird bedingterweise noch weiter erschwert, da unsere Geldmittel und Personalressourcen beschränkt sind. Daß es uns möglich war, trotz dieser Beschränkung auf so vielen Gebieten

soviel zu leisten, ist der Treue und Opferbereitschaft unserer Mitgliedsverbände und aller Mitarbeiter zu verdanken, die für die ITF im Hauptbüro und den Regionen tätig sind.

Ich möchte daher für die während meiner Amtszeit gemachten Errungenschaften kein besonderes Lob beanspruchen, denn ich weiß sehr wohl, daß diese Errungenschaften der Teamarbeit zu verdanken sind und ihr auch weiterhin zu verdanken sein werden.

C.H. Blyth
Generalsekretär

I

LEITENDE GREMIEN UND INTERNE

ORGANISATIONEN

K O N G R E S S

Am 31. Kongreß der ITF, der vom 7. bis 15. August 1974 in Stockholm stattfand, nahmen über 450 Delegierte und Berater von 168 Mitgliedsverbänden aus folgenden Ländern teil: Argentinien, Australien, Belgien, Bermuda, Bolivien, Brasilien, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Estland, Färöer Inseln, Finnland, Frankreich, Ghana, Großbritannien, Guatemala, Honduras, Indien, Irische Republik, Island, Israel, Italien, Jamaika, Japan, Luxemburg, Malta, Mexiko, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Österreich, Pakistan, Panama, Peru, Philippinen, Schweden, Schweiz, Singapur, Spanien, Taiwan (Chinesische Republik) Türkei, Tunesien, USA, Venezuela, Zimbabwe.

Fritz Prechtl (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich) wurde als Präsident der ITF wiedergewählt. J. Richard Baiden (Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaft TUC, Ghana), Thomas W. Gleason (amerikanische Hafenarbeitergewerkschaft ILA) und J.L. Jones (britische Transportarbeitergewerkschaft TGWU) wurden zu Vizepräsidenten der ITF gewählt, nachdem der Kongreß einer Satzungsänderung zugestimmt hatte, gemäß der die ITF künftig drei Vizepräsidenten haben sollte, anstatt einen. Heinz Klumcker (ÖTV, Deutschland) hatte bereits vorher erklärt, daß er sich nicht wieder als Vizepräsident zur Wahl stellen würde. Der Kongreß dankte ihm für die der ITF in seinem Amt als Vizepräsident geleisteten Dienste. Charles Elyth wurde als Generalsekretär der ITF wiedergewählt.

Der Kongreß nahm Entschließungen zu folgenden Fragen an:

- (a) ITF-Politik betreffend multinationale Unternehmen
- (b) Demokratisierung der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen
- (c) Grundlegende Gewerkschaftsrechte
- (d) Betriebliche Sicherheit
- (e) Probleme der jungen Arbeitnehmer im Verkehr
- (f) Probleme der arbeitenden Frauen
- (g) Internationale Zusammenarbeit
- (h) Hilfeleistung an schwarze Arbeitnehmer in der Republik Südafrika
- (i) Portugal
- (j) Portugiesische Kolonialgebiete
- (k) Terrormaßnahmen in Italien
- (l) Zypern

- (m) Chile
- (n) Arbeitskonflikt zwischen der Schwedischen Gewerkschaft der Schiffsmaschinisten und der Waxholm-Dampfschiffahrtsgesellschaft
- (o) Sicherheitsaspekte der Bemannung von Schiffen
- (p) Einkommenssteuerermäßigung für Seeleute
- (q) Erfüllung von ITF-Verträgen

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

- (i) Regionaltätigkeit
- (ii) ITF-Tätigkeit im Karibischen Raum
- (iii) Einberufung jährlicher ITF-Konferenzen im Karibischen Raum
- (iv) Die indischen Eisenbahner

Im Entschließungsantrag über Regionaltätigkeit wurde vorgeschlagen, daß das ITF-Sekretariat die regionale Tätigkeit verstärken und bei der Planung künftiger Regionalprojekte sektionalen Fragen mehr Gewicht beimessen sollte. Der Vorstand befaßte sich mit dieser Entschließung auf seiner Sitzung im Januar 1975 und beschloß, daß die jetzige Regionalpolitik der ITF bereits dem Sinne dieser Entschließung entspricht und es somit nicht notwendig ist, in Weiterverfolgung dieser Entschließung zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

In der Entschließung über die ITF-Tätigkeit im Karibischen Raum wurde die ITF ersucht, nach Rücksprache mit den angeschlossenen Gewerkschaften des Karibischen Raumes einen Koordinator zu ernennen, dessen Aufgabe es sein sollte, eine soziale und wirtschaftliche Integration der Transportarbeiter des Karibischen Raumes herbeizuführen.

Die Entschließung über die Einberufung jährlicher ITF-Konferenzen im Karibischen Raum enthielt den Vorschlag, daß die karibischen Mitgliedsverbände der ITF jährlich zusammentreten sollten, um die von ihnen erzielten Fortschritte zu prüfen; daß die erste solche Tagung im Juli 1974 in Bermuda stattfinden sollte und daß ein ständiger Ausschuß von sieben Vertretern aus Barbados, Trinidad und Tobago, Guyana, Curacao, Bermuda, Jamaika, St. Lucia und Grenada ernannt und beauftragt werden sollte, die bevorstehende Tagung zu planen und sicherzustellen, daß die auf der Tagung angenommenen Entschließungen erfüllt werden.

Auf seiner Sitzung im Januar 1975 behandelte der Vorstand diese beiden Entschließungen zusammen. Dem Vorstand wurde mitgeteilt, daß die beantragte Konferenz in Bermuda im Oktober 1974 stattgefunden hatte und daß die Konferenz beschlossen hatte, ein ständiges Koordinierungsorgan

für den Karibischen Raum zu bilden, das den Namen "Regionalkonferenz der karibischen Transportarbeiter-, Hafenarbeiter- und Seeleutegewerkschaften" trägt. In der geplanten Organisation würden alle karibischen Länder, in denen die ITF Mitgliedsverbände hat, vertreten sein. Der Vorstand beschloß, daß es nicht notwendig ist, in Weiterverfolgung dieser Entschließung zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Die Dringlichkeitsentschließung über die indischen Eisenbahner enthielt den Antrag, daß der ITF-Vorstand eine repräsentative internationale Delegation nach Indien entsenden sollte, um am Ort und Stelle eine Untersuchung der Lage der indischen Eisenbahner nach dem Eisenbahnerstreik vom Mai 1974 vorzunehmen. Der Vorstand befaßte sich mit dieser Entschließung erstmalig auf seiner Sitzung am 15. August 1974 in Stockholm und beschloß, entweder im Oktober oder November des gleichen Jahres eine Mission nach Indien zu entsenden. Der nächsten Sitzung des Vorstandes (Januar 1975) wurde mitgeteilt, daß die in London befindliche Hohe Kommission für Indien zu unserem Ansuchen auf Zulassung einer solchen Mission erst im Oktober 1974 Stellung genommen hatte, und zwar ablehnend. Die Kommission erklärte, daß die indische Regierung nicht in der Lage sei, dem Besuch einer internationalen Untersuchungskommission von Gewerkschaftern zuzustimmen. Das Schreiben der Kommission enthielt keinerlei Gründe für dieses Verhalten. Auf eine weitere Anfrage der ITF wurde erklärt, daß die indische Regierung Missionen der vorgeschlagenen Art grundsätzlich nicht zulasse, weil solche Missionen eine Einmischung in die internen Angelegenheiten Indiens darstellen.

Dem Vorstand wurde jedoch ausführlich über den Hintergrund des Eisenbahnerstreiks berichtet. Nach einer langen und gründlichen Diskussion beschloß der Vorstand:

- (a) vorläufig keine weiteren Maßnahmen zu ergreifen;
 - (b) die Lage in Indien sorgfältig weiterzuverfolgen, um zu sehen, ob die indische Regierung bereit ist, ihre Haltung zu ändern;
 - (c) im Lichte künftiger Entwicklungen zu entscheiden, ob es angebracht wäre, daß die ITF schärfere Maßnahmen ergreift.
- (Sh. auch die Punkte 72 bis 83.)

GENERALRAT

Die Zusammensetzung des am 31. Kongreß in Stockholm gewählten Generalrates war wie folgt:

<u>Europa und Naher Osten</u>	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Stellvertretende Mitglieder</u>
1. Österreich	F. Prechtl	J. Roposs

<u>Europa und Naher Osten</u>	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Stellvertretende Mitglieder</u>
2. Belgien, Luxemburg und Niederlande	J. Post (Niederlande) J. Schneider (Luxemburg) W. Cassiers (Belgien)	W.Ch.van Zuylen (Niederlande) M. Vergracht (Belgien) P. Herin (Belgien)
3. Dänemark, Färöer Inseln, Island, Finnland	P. Oivio (Finnland) K. Ellegaard (Dänemark) A.C. Hansen (Dänemark)	S-E Nylund (Finnland) B. Aanaes (Dänemark) O. Jacobsen (Färöer Inseln)
4. Frankreich	L. Buonaccorsi	R. Decoudun
5. Deutschland	H. Kluncker K.H. Hoffmann Ph. Seibert H. Smuda	W. Murche W. Matthies L. Raupp F. Fasshauer
6. Großbritannien und Irland	J.L. Jones S.F. Greene D. Mackenzie C. Kirwan (Irland)	E. Nevin R.W. Buckton G. Kiely J. Slater
7. Italien, Malta, Zypern	P. Iannone (Italien)	A. Ortolani (Italien)
8. Norwegen	H. Aasarød	M.A. Bakke
9. Schweden	H. Ericson	O. Jansson
10. Schweiz	W. Meier	K. Rebsamen
11. Israel, Türkei	Y. Woschina (Israel) S. Akova (Türkei)	S. Perry (Israel) A. Basaran (Türkei)
12. Estland, Polen, Spanien	N. Metslov (Estland)	S.L. Lopez (Spanien)
<u>Afrika</u>		
13. Arabische Republik Ägypten, Ghana, Kenia, Madagaskar, Malawi, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, Südafrika, Tunesien, Zimbabwe	J.R. Baiden (Ghana) A. Ayoub (Tunesien)	D. Oyeyemi (Nigeria) A.J. Mhungu (Zimbabwe)

<u>Asien und Australien</u>	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Stellvertretende Mitglieder</u>
14. Japan	K. Kihata Y. Murakami	M. Yamamoto I. Tomita
15. Australien, Bangla Desch, Birma, Fidschi-Inseln, Gilbert und Ellice Inseln, Indien, Indonesien, Korea, Malaysia, Neusee- land, Pakistan, Philippinen, Singapur, Sri Lanka, Taiwan, Vietnam	C.S. Nair (Singapur) C.H. Fitzbibbon (Australien) R.S. Oca (Philippinen)	Hong Dah Ih (China - Taiwan) M. Yasin (Pakistan) B. Mohan Rao (Indien)
<u>Lateinamerika und der Karibische Raum</u>		
16. Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Costa Rica, Curacao, Dominika- nische Republik, Ekuador, Guatemala, Honduras, Kolumbien, Mexiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, El Salvador, Uruguay, Venezuela	M. Ramirez (Peru) A. Victoria (Mexiko) E. Tolosa (Argentinien)	M. Tulio Alvarado (Costa Rica) M. Chepote (Panama) H. Rodriguez (Ekuador)
17. Barbados, Bermuda, Grenada, Guyana, Jamaika, St. Lucia, Trinidad	R. Francis (Jamaika)	E. Blakeney (Bermuda)
<u>Nordamerika</u>		
1. Kanada	W.C.Y. McGregor D.N. Secord R.R. Smeal	M. Rygus R. Gingerich D. Kennedy
2. USA	E. Shepard S.J. Wall C.L. Dennis J. Peterpaul M. Guinan D.S. Beattie T.W. Gleason	C. Tanner M. Barisic R.T. McKay D.J. Mahoney Jr. J. Wahle J.F. Otero J. Bowers

VORSTAND

Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des ITF-Vorstandes wie folgt:

F. Prechtel (Österreich), Präsident
J.R. Baiden (Ghana), Vizepräsident
T.W. Gleason (USA), Vizepräsident
J.L. Jones (Großbritannien), Vizepräsident
H. Aasarød (Norwegen)
A. Ayoub (Tunesien)
S. Barendregt (Niederlande) - kooptiert Oktober 1976
D. S. Beattie (USA)
L. Buonaccorsi (Frankreich)
H. Ericson (Schweden)
K. Kihata (Japan)
H. Kluncker (Deutschland)
W.C.Y. McGregor (Kanada)
W. Meier (Schweiz)
C.S. Nair (Singapur)
J. Peterpaul (USA)
P. Potums (Belgien) - kooptiert Februar 1976
M. Ramirez (Peru)
D. Secord (Kanada)
Ph. Seibert (Deutschland)
E. Tolosa (Argentinien)
S. Weighell (Großbritannien) - kooptiert November 1976
Y. Woschina (Israel)
C.H. Blyth, Generalsekretär

Die am 31. ITF-Kongreß (Stockholm, 7. bis 15. August 1974) gewählten neuen Vorstandsmitglieder waren: H. Ericson, C.S. Nair, J. Peterpaul, M. Ramirez und E. Tolosa.

Aus dem Vorstand schieden aus: C. Gallardo (Mexiko), C. Melgarejo (Argentinien), R.S. Oca (Philippinen) und E. Svensson (Schweden).

S. Weighell wurde im November 1975 als Nachfolger von Lord Greene, der beim Erreichen des Rücktrittsalters seinen Sitz im Vorstand aufgab, in den Vorstand kooptiert. P. Potums wurde im Februar 1976 als Nachfolger von W. Cassiers, der beim Erreichen des Rücktrittsalters seinen Sitz im Vorstand aufgab, in den Vorstand kooptiert. S. Barendregt wurde im Oktober 1976 als Nachfolger von Jelte Post, der beim Erreichen des Rücktrittsalters seinen Sitz im Vorstand aufgab, in den Vorstand kooptiert. D. Secord gab seinen Sitz im Vorstand nach Erreichen des Rücktrittsalters im Oktober 1976 auf. Sein Nachfolger wird auf der im Frühjahr 1977 stattfindenden Sitzung des Vorstandes kooptiert werden.

Während der Berichtszeit fanden folgende Tagungen des Vorstandes statt: Stockholm, 5. und 6. August und 15. August 1974 (im Rahmen des Kongresses);

London, 21. und 22. Januar 1975; London, 13. und 14. November 1975; Leangkollen, Norwegen, 10. und 11. Februar 1976 und Paris, 19. und 20. Oktober 1976. Berichte über diese Sitzungen erschienen in den Veröffentlichungen der ITF.

GESCHÄFTSFÜHRENDER AUSSCHUSS

Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Geschäftsführenden Ausschusses wie folgt:

F. Prechtel, Präsident
J.R. Baiden, Vizepräsident
T.W. Gleason, Vizepräsident
J.L. Jones, Vizepräsident
D.S. Beattie (USA)
L. Buonaccorsi (Frankreich)
Ph. Seibert (Deutschland)
S. Weighell (Großbritannien)
C.H. Blyth, Generalsekretär

Der Geschäftsführende Ausschuss tagte am 17. und 18. April 1974 in London; am 21. Januar 1975 in London; am 13. Mai 1975 in London und am 2. und 3. Juni 1976 in London.

FORSCHUNGS- UND PRESSEABTEILUNG

Am Ende des Jahres 1976 bestand das Personal dieser Abteilung aus dem Abteilungssekretär, Ken Golding, zwei vollzeitigen Mitarbeitern und einer Bibliothekarin. Eine weitere vollzeitige Mitarbeiterin, die während der Berichtszeit aus dem Dienst der ITF ausschied, wurde nicht ersetzt, und das Beschäftigungsverhältnis einer teilzeitigen Mitarbeiterin wurde beendet, nachdem der Vorstand beschlossen hatte, aus Kostengründen die Veröffentlichung der ITF-Zeitung einzustellen.

Die letzte Nummer der ITF-Zeitung erschien (in Englisch und Deutsch) im Frühjahr 1975. Die Möglichkeit der Veröffentlichung einer billigeren alternativen Publikation wird weiterhin untersucht. In der Zwischenzeit wurde versucht, mehr Informationen in die ITF-Nachrichten aufzunehmen, die weiterhin in Deutsch, Englisch, Französisch und Schwedisch erscheinen.

Während der Berichtszeit befaßte sich die Abteilung wiederum mit einer großen Anzahl von Fragen über verschiedene gewerkschaftliche Aspekte. Die Mehrzahl dieser Anfragen kamen von Verbänden der Seeleute und des Luftfahrtspersonals. Außerdem wurden den Gewerkschaften in Portugal und Spanien umfangreiche Informationen bereitgestellt, um ihnen beim Aufbau einer freien Gewerkschaftsbewegung behilflich zu sein.

Graham Brothers (einer der beiden vollzeitigen Mitarbeiter in der Abteilung) war für die Vorbereitung eines Seminars für portugiesische Hafenarbeiter, das gemeinsam von der ITF und der Hafenarbeiterföderation von Lissabon organisiert wurde, verantwortlich und referierte auf diesem Seminar, das im November 1974 stattfand. Der Abteilungssekretär unternahm im Juli 1975 eine zweiwöchige Reise nach Portugal, um mit den dortigen Transportarbeitergewerkschaften aktuelle Probleme und die Organisation weiterer Seminare zu erörtern.

Ferner erstellte die Abteilung Dokumente für die erste ITF-Konferenz über Probleme der arbeitenden Frauen (London, November 1975, sh. auch die Punkte 366 und 367) und war für die Vorbereitung dieser Konferenz verantwortlich. Das Personal der Abteilung hat Informationen für Sektionskonferenzen, IAO-Tagungen und Seminare bereitgestellt und war auch an der Erstellung von Berichten und Fragebögen für die einzelnen Sektionen beteiligt.

In Weiterverfolgung einer auf dem Stockholmer Kongreß angenommenen EntschlieÙung wurde ein Fragebogen über die Tätigkeit multinationaler Unternehmen im Verkehrssektor ausgesandt. Das Ergebnis dieser Umfrage war ziemlich unbefriedigend, aber der ITF-Vorstand beauftragte das Sekretariat, einen Bericht über die multinationale Tätigkeit im Verkehrssektor zu erstellen, um die Mitgliedsverbände zu einer weiteren Diskussion der einschlägigen Probleme anzuregen. Der Bericht wird gegenwärtig in die verschiedenen ITF-Arbeitssprachen übersetzt.

Auf Antrag der Sondersektion für Seeleute hat die Abteilung zwei Aufklärungsbroschüren (an Seeleute bzw. Hafenarbeiter gerichtet) über die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen erstellt. Diese Broschüren werden am Ende in 14 Sprachen vorliegen. Sie befanden sich Ende 1976 noch in Druck.

Die bereits vor dem Stockholmer Kongreß begonnene Studie über Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen in der Zivilluftfahrt wurde fertiggestellt, in alle ITF-Sprachen übersetzt und den angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals zugestellt.

SEKRETARIAT

Auf dem 31. Kongreß der ITF (Stockholm, 7. bis 15. August 1974) wurde C.H. Blyth als Generalsekretär wiedergewählt. Auf der im Januar 1975 abgehaltenen Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses wurde

M. Fitzgerald zur Leiterin der Finanzabteilung befördert. Am 1. Januar 1975 wurde W. Curd zum Assistenten des Verwaltungssekretärs befördert und A. Collarbone (bisher Privatsekretärin) im Mai 1976 zur Sektionsassistentin. E. Thomas (Büroangestellter) trat im Oktober in den Ruhestand.

Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung der Treuhänder der ITF-Rentenversicherung wie folgt:
Für die ITF — F. Cousins und S. Weighell; für ITF-Funktionäre und Personal — K.A. Golding und M. Fitzgerald

Folgende Personalmitglieder traten während der Berichtszeit aus dem Dienst der ITF aus: Fräulein R. Meuter, Stenotypistin (April 1974); Frau G. Paul, Stenotypistin (Oktober 1974); Frau S. Doria, Stenotypistin/Büroangestellte (Mai 1975); Fräulein M.F. Deguiche, Stenotypistin (Juni 1975); G. Gray, Bürogehilfe (April 1976); Fräulein J. Owen, Stenotypistin (Juni 1976). Das Arbeitsverhältnis der Frau J. Kelly (teilzeitige Mitarbeiterin in der Presseabteilung) wurde im Februar 1976 beendet, nachdem der Vorstand beschlossen hatte, die Veröffentlichung der ITF-Zeitung aus Kostengründen einzustellen.

Folgende Personalmitglieder traten während der Berichtszeit in den Dienst der ITF: Fräulein W. Beckfeld, Stenotypistin (April 1974); Fräulein M.F. Deguiche, Stenotypistin (September 1974); Fräulein T. Kennedy, Stenotypistin (Januar 1975); G. Gray, Bürogehilfe (April 1975); Frau M. Cossa und Fräulein C. Page, Stenotypistinnen (Mai 1975); Fräulein J. Owen, Stenotypistin (Juli 1975); Fräulein D. Narain, Büroangestellte (August 1975); Fräulein C. Easty, Büroangestellte (Januar 1976); D. Reid, Büroangestellter (April 1976); Frau M. Gough, teilzeitige Stenotypistin (Juni 1976); Frau A. Sachs, Sektionsassistentin (September 1976); Frau S. Ghai, Büroangestellte (November 1976); Fräulein L. Hedges, Stenotypistin (November 1976).

Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des ITF-Sekretariats wie folgt:

BLYTH, C.H.

LEWIS, H.

GOLDING, K.A.

HAUF, J.

HODA, M.S.

Generalsekretär

Stellvertretender

Generalsekretär

Sekretär der

Presseabteilung

Sekretär der Sektionen

Eisenbahnen, Straßen-

transport und Binnen-

schifffahrt

Sekretär der Sektionen

Zivilluftfahrt und Reise-

büropersonal

LAUGHTON, B.	Verwaltungssekretär
SELANDER, A.	Sekretär der Sektionen der Seелеute und Fischer
BERGER, Frau I.	Stenotypistin
BORODAIKO, Frau W.	Stenotypistin
(geb. Beckfeld)	
BROTHERS, G.N.	Sektionsassistent
BUSSELL, Frau M.	Büroangestellte
COLLARBONE, Frau A.	Sektionsassistentin
COOMBS, Frau A.	Übersetzer/Dolmetscher
COSSA, Frau M.	Stenotypistin
CURD, W.R.	Assistent des Verwaltungs- sekretärs
EADY, Frau G.	Typistin
EARNEY, Fräulein A.	Privatsekretärin
EASTY, Fräulein C.	Büroangestellte
ENGLUND, Fräulein I.	Stenotypistin
FITZGERALD, Frau M.	Leiterin der Finanzabteilung
GHAI, Frau S.	Büroangestellte
GOUGH, Frau M.	Stenotypistin
GUINANE, Frau M.	Telephonistin/Büroangestellte
HEDGES, Fräulein L.	Stenotypistin
HERM, Fräulein L.	Stenotypistin
KENNEDY, Fräulein T.	Stenotypistin
LEIGH, Frau E.M.	Persönliche Mitarbeiterin des Generalsekretärs
MORE, Frau E.	Angestellte in der Finanz- abteilung
MORGAN, Frau G.	Büroangestellte
NARAIN, Fräulein D.	Büroangestellte
PAGE, Fräulein C.	Stenotypistin
REID, D.	Büroangestellter
ROBINSON, S.R.	Übersetzer/Dolmetscher
SACHS, Frau A.	Sektionsassistentin
WALSH, Frau H.	Angestellte in der Presse- abteilung
(geb. Whiteley)	
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:

1974

12. Januar	Jubiläumsfeier des Norwegischen Eisenbahnverbandes, Oslo - durch F. Prechtl
13. Februar	IBFG/IBS-Tagung über Südafrika, Genf - durch H. Lewis
24. - 27. Februar	9. Ordentlicher Kongreß des Schwedischen Seелеuteverbandes, Göteborg - durch A. Selanders und B. Laughton

6. März IBFG/IBS-Beratersitzung über Japan, Brüssel - durch H. Lewis
11. - 14. März 12. Kongreß der Histadrut, Tel-Aviv - durch F. Prechtl
15. - 16. März Seminar der Dänischen Vereinigung der Navigationsoffiziere, Kobaek - durch J. Slater (MNAQA, Großbritannien)
4. - 5. Mai Kongreß des finnischen Luftfahrtpersonals, Helsinki - durch K.A. Golding
10. Mai IBS/IBFG-Tagung über Portugal, Brüssel - durch G. Brothers
13. - 17. Mai Jahreskonferenz der Britischen Gewerkschaft der Gehaltsempfänger im Transport und Verkehr Eastbourne - durch J. Hauf
14. - 16. Mai 75. Jubiläumskongreß der Dänischen Lokführergewerkschaft, Kopenhagen - durch C.H. Blyth
23. - 25. Mai EGB-Kongreß, Kopenhagen - durch C.H. Blyth
24. - 25. Mai 8. Ordentlicher Kongreß der österreichischen Gewerkschaft HTV, Wien - durch H. Lewis
28. Mai IBS/IBFG-Tagung über Portugal, Brüssel - durch H. Lewis und G. Brothers
6. - 7. Juni Ordentlicher Kongreß des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Luzern - durch F. Prechtl
7. - 9. Juni Ordentlicher Kongreß des Schwedischen Handelsarbeiterverbandes, Stockholm - durch H. Aasaróð
10. - 14. Juni IAO-Arbeitskonferenz und IBFG-Tagung über multinationale Unternehmen, Genf - durch H. Lewis
11. - 13. Juni 6. Kongreß des Finnischen Transportarbeiterverbandes, Espoo - durch H. Aasaróð
29. - 30. Juni 50. Kongreß der Luxemburgischen Eisenbahner- und Transportarbeiterföderation, Luxemburg - durch C.H. Blyth
6. - 13. Juli Jahreskongreß des britischen Eisenbahnerverbandes NUR, Plymouth - durch C.H. Blyth und J. Hauf
12. - 19. September 37. Kongreß des Dänischen Transportarbeiterverbandes (DASF), Kopenhagen - durch J.L. Jones
21. - 23. Oktober Internationales Eisenbahnerseminar der GdED, Frankfurt - durch K.A. Golding
21. - 25. Oktober Kongreß der Neuseeländischen Hafenarbeiterföderation, Auckland - durch C.H. Blyth

23. - 24. Oktober 75. Jubiläumskongreß der
dänischen Eisenbahnergewerkschaft
Kopenhagen - durch S.F. Greene
11. - 13. November Konferenz des skandinavischen
Luftfahrtspersonals, Lysebu -
durch K. Golding
5. - 6. Dezember IBS-Generalkonferenz, London -
durch C.H. Blyth

1975

10. - 13. März ÖTV-Seminar über Verkehrspolitik,
Berlin - durch J. Hauf
17. - 19. März Kongreß der türkischen Eisenbahner,
Ankara - durch J. Hauf
22. April IBFG/IBS-Sitzung, Brüssel - durch
H. Lewis
5. - 10. Mai 25. Ordentlicher Kongreß der BRAC,
Washington - durch H. Lewis
12. - 16. Mai Gewerkschaftstag der TSSA,
Scarborough (Großbritannien) -
durch J. Hauf
13. - 16. Mai Generalversammlung der MNAOA
(Großbritannien), Liverpool -
durch A. Selander
30. Mai IBFG/IBS-Sitzung über Portugal,
Genf - durch K. Golding
12. - 13. Juni 11. Kongreß der Französischen
Transportarbeiterföderation,
Paris - F. Prechtl
26. - 17. Juni 10. Ordentlicher Kongreß des
Belgischen Transportarbeiter-
verbandes (BTB), Antwerpen - durch
B. Laughton
30. Juni - 4. Juli 22. Kongreß der IPTT, Oslo - durch
H. Aasarød
12. - 19. Juli Gewerkschaftstag der britischen
Eisenbahnergewerkschaft NUR,
Jersey - durch C.H. Blyth
17. - 19. Juli 7. Gewerkschaftstag der Japanischen
Gewerkschaft des Luftfahrtspersonals,
Tokio - durch M.S. Hoda
21. - 24. Juli 83. Gewerkschaftstag der amerika-
nischen Hafenarbeitergewerkschaft
ILA, Miami Beach - durch C.H. Blyth
31. August - Gewerkschaftstag der österreichischen
Eisenbahner, Wien - durch C.H. Blyth
4. September 20. Ordentlicher Kongreß der VHTL,
Basel - durch H. Lewis
5. - 7. September IBFG/IBS-Tagung über multinationale
Unternehmen, Brüssel - durch K. Golding
11. - 12. September IBFG/IBS-Sitzung über Portugal,
Genf - durch K. Golding
2. Dezember

1976

17. - 18. Januar ASLEF-Seminar, York - durch J. Hauf

6. - 8. Februar Kongreß der Skandinavischen Transportarbeiterföderation, Kopenhagen - durch B. Laughton
24. Februar IBFG-Koordinierungsausschuß über Südafrika, Brüssel - durch H. Lewis
10. März IBFG/IBS-Sitzung über Spanien, Luxemburg - durch C.H. Blyth
6. - 9. April 11. Kongreß der Französischen Eisenbahnerföderation (FO), Paris - durch F. Prechtel
15. - 18. April Kongreß der spanischen UGT, Madrid - durch C.H. Blyth und E.M. Leigh
6. - 9. Mai Ordentlicher Kongreß der Abteilung Eisenbahn des belgischen CGSP, Brüssel - durch J. Hauf
10. - 14. Mai Gewerkschaftstag der Britischen Vereinigung der Gehaltsempfänger im Verkehr, Scarborough - durch H. Lewis
13. - 15. Mai Kongreß der Finnischen Seeleutegewerkschaft, Espoo - durch C.H. Blyth
17. - 21. Mai Jugendkonferenz angeschlossener Eisenbahnergewerkschaften, Luxemburg - durch H. Walsh
19. - 21. Mai Kongreß der Dänischen Eisenbahnergewerkschaft, Kopenhagen - durch L. Buonaccorsi
23. - 30. Mai Internationales Eisenbahnerseminar, Rom - durch J. Hauf
24. - 25. Mai IBS-Generalkonferenz, Genf - durch C.H. Blyth und H. Lewis
3. - 5. Juni Kongreß der Schwedischen Schiffingenieursgewerkschaft, Stockholm - durch A. Selander
8. - 11. Juni Gewerkschaftstag der Irischen Transportarbeitergewerkschaft, Killarney - durch C.H. Blyth
13. - 19. Juni 8. Gewerkschaftstag der ÖTV, Hamburg - durch F. Prechtel und C.H. Blyth
15. - 17. Juni Kongreß der Irischen Vereinigung des Verkehrspersonals, Tralee - durch J. Hauf
17. - 17. Juli Gewerkschaftstag der britischen Eisenbahnergewerkschaft NUR, Paignton - durch J. Hauf
21. - 22. Juli Internationales Jugendseminar für Eisenbahner, Wien - durch J. Hauf
16. - 17. August Internationales Jugendseminar für Eisenbahner, Berlin - durch J. Hauf

29. August - 3. September	10. Ordentlicher Gewerkschaftstag der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), Hamburg - durch C.H. Blyth
7. - 16. September	29. Kongreß der amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM, Hollywood - durch H. Lewis
20. September - 1. Oktober	10. Gewerkschaftstag der Australischen Hafenarbeiter- föderation, Sydney - durch H. Lewis
25. - 26. September	Kongreß der Skandinavischen Transportarbeiterföderation, Leangkollen - durch C.H. Blyth und B. Laughton
18. - 22. Oktober	Kongreß der Neuseeländischen Hafenarbeiterföderation, Port of Nelson - durch B. Laughton
28. - 29. Oktober	7. Kongreß der Niederländischen Transportarbeiterföderation (NVV/NKV) Utrecht - durch H. Lewis
2. November	IBFG/IBS-Sitzung über Südafrika, Brüssel - durch H. Lewis
8. - 11. November	Kongreß der FEIA, Las Vegas - durch M.S. Hoda
15. bis 19. November	Kongreß der Norwegischen Eisenbahnergewerkschaft, Oslo - durch F. Prechtl

II

MITGLIEDSCHAFT

Ende 1976 hatte die ITF 378 Mitgliedsverbände mit einer Gesamtmitgliedschaft von 4.409.883 in 83 Ländern.

Neubeitritte 1974

<u>Land</u>	<u>Organisation</u>
Argentinien	Asociación de Señaleros Ferroviarios de Argentina Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas
Ecuador	Sindicato Ferroviario Quito-San Lorenzo
Guatemala	Sindicato General de Trabajadores del Transporte Pesado
Indien	Air India Cabin Crew Association National Federation of Indian Railwaymen (NFIR)
Irische Republik	Seamen's Union of Ireland
Kolumbien	Federación Nacional de Chóferes y Asalariados del Transporte
Liberia	National Maritime Seamen and General Workers' Union
Malaysia	Senior Officers' Association
Neuseeland	Airline Stewards and Hostesses of New Zealand
Nigeria	Nigerian Merchant Navy Officers' Association
Norwegen	Norsk Handels- og Kontorfunksjonærers Forbund
Pakistan	Airline Cabin Crew Association of Pakistan
El Salvador	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores Salvadoreños
Sierra Leone	Transport, Agricultural and General Workers' Union

Neubeitritte 1975

Bangla Desch	Bangladesh Launch Labour Association
Dänemark	Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark Jernbaneforeningen

<u>Land</u>	<u>Organisation</u>
Dominikanische Republik	Waterfront and Allied Workers' Union
Ecuador	Asociación de Empleados de la Autoridad Portuaria de Guayaquil
Indien	Air India Employees' Guild
Korea	Korean Automobile Workers' Union
Mexiko	Sindicato Gremio Unido de Alijadores de Tampico y Ciudad Madera
Neuseeland	Federates Cooks' and Stewards' Union of New Zealand
Papua-Neuguinea	Central District Waterside Workers' Union
Paraguay	Federación de Trabajadores del Transporte Colectivo
Schweden	Sveriges Arbetsledareförbund
Uruguay	Unión Ferroviaria de los Ex-FF.CC. Midland Noroeste y Norte

Neubeitritte 1976

Australien	Australian Institute of Marine and Power Engineers
Dänemark	Dansk Metalarbejderforbund
Gambia	Motor Drivers', Mechanics' and Allied Workers' Union
Kenia	Transport and Allied Workers' Union
Kolumbien	Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Colombia (FEDEPUERTOS)
Malaysia	Union of Employees of Port Ancillary Services Suppliers
El Salvador	Unión de Trabajadores de Líneas Aéreas (UTLA)
St. Vincent	Commercial, Technical and Allied Workers' Union
Sierra Leone	Sierra Leone Motor Drivers' and General Workers' Union
Venezuela	Organización de Aeromozas y Sobrecargos de VIASA (OSASV)

Übersetzung der englischen Überschriften in der folgenden Liste der angeschlossenen Organisationen

ITF aff number	=	Mitgliedschaftsnummer
Organizations	=	Mitgliedsverbände
Membership	=	Mitgliedschaft
Sections represented	=	vertreten in Sektionen
	*	zahlt Beiträge zum reduzierten Satz
	**	1. Eisenbahn
		2. Straßentransport
		3. Binnenschifffahrt
		4. Hafen
		5. Schifffahrt
		6. Fischerei
		7. Luftfahrt
		8. Reisebüros

LIST OF AFFILIATED ORGANIZATIONS

ITF aff. number	Organizations	Membership 31.12.76	Sections represented**							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Argentina										
10	Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras "La Fraternidad"	15,000	x							
11	Sindicato Unico Portuarios Argentinos "SUPA"	22,000		x						
13	Sindicato Encargados Apuntadores Maritimos	690		x						
14	Asociacion de Capataces Estibadores Portuarios	800								
15	Sindicato de Obreros Maritimos Unidos (SOMU)	15,000		x	x	x				
16	Sindicato de Electricistas—Electronicistas Navales	579		x	x					
18	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (CAOMAR)	1,025								
22	Asociación del Personal Aeronáutico ...	4,500*								x
23	Asociación Argentina de Aeronavegantes	650								x
24	Centro de Comisarios Navales de Argentina	360					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			
28	Asociación de Señaleros Ferroviarios de Argentina	1,671	x							
29	Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas ...	10,000								
Australia										
385	Federated Clerks' Union of Australia	10,991	x	x						x
386	Professional Radio and Electronics Institute of Australasia	250			x					
387	Australasian Airline Flight Engineers' Association	395								x
388	Flight Stewards' Association of Australia	1,200								x
389	Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia	1,040				x				
390	Motor Transport and Chauffeurs' Association	2,000		x						
391	Merchant Service Guild of Australia	2,500								
392	Australian Licensed Aircraft Engineers' Association	1,582								
392/1	Waterside Workers' Federation of Australia	11,826								
392/2	Australian Institute of Marine and Power Engineers	1,830								
* Affiliation fees paid at a reduced rate.										
** 1 Railways, 2 Road Transport, 3 Inland Navigation, 4 Ports and Docks, 5 Shipping, 6 Fisheries, 7 Civil Aviation, 8 Travel Bureaux.										

* Affiliation fees paid at a reduced rate.

** 1 Railways, 2 Road Transport, 3 Inland Navigation, 4 Ports and Docks, 5 Shipping, 6 Fisheries, 7 Civil Aviation, 8 Travel Bureaux.

ITF aff. number	Organizations	Membership 31.12.76	Sections represented**							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Austria										
501	Gewerkschaft der Eisenbahner	120,000	x	x						
502	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr...	27,058	x	x	x	x	x	x	x	x
Bangladesh										
300	Bangladesh Launch Labour Association	12,300*		x						
362	National Seamen's Union	915*							x	
Barbados										
36	The Barbados Workers' Union	2,519		x	x	x	x	x	x	x
Belgium										
505	Belgische Transportarbeidersbond	19,804								
506	Secteur Tramways, Vicinaux et Autobus de la Centrale Générale des Services Publics	10,000		x	x	x	x	x	x	x
507	Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics	27,000	x							
508	Secteur Aviation de la Centrale Générale des Services Publics	500								x
509	Centrale des Métallurgistes de Belgique	1,500								x
Bermuda										
37	Bermuda Industrial Union	1,012		x	x	x				x
Bolivia										
43	Confederación Sindical de Trabajadores Ferroviarios, Aeronavegación, Luz-Fuerza y Telefonas de Bolivia	1,100	x							x
44	Federación Nacional de Maquinistas 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								
46/4	Sindicato de Tripulantes del Lloyd Aéreo Boliviana	67	x							x
46/5	Federación de Ferroviarios, Ramas Anexas y Aeronavegación de la Paz	200	x							x

ITF aff. number	Organizations	Membership 31.12.76	Sections represented**							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Costa Rica										
76	Unión Ferroviaria Nacional Ferrocarril Eléctrico al Pacífico	825	x							
77/0	Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril Nacional al Atlántico	1,000	x							
77/1	Sindicato de 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 Atlántico (UTBA)	300				x				
Curacao										
74	Algemene Haven Unie	350				x				
78	Federatie van Curacaoshe Vervoer en Transport Curacao	160		x						
79	Bond van Haven en Loodsboot Personeel	138				x				
Cyprus										
515	Cyprus Turkish Port and Transport Workers' Trade Union	329				x				
517	Cyprus Airways Employees' Trade Union	200								x
518	Federation of Transport, Petroleum and Agricultural Workers	370		x		x				
Denmark										
520	Specialarbejderforbundet i Danmark (SID)	38,000								
521	Dansk Jernbaneforbund	8,580		x		x				
522	Dansk Lokomotivmands Forening	1,650		x						
523	Sømaendenes Forbund i Danmark	5,089					x			
524	Dansk Maskinbesaetningsforbund	1,400					x			
525	Dansk Sø-Restaurations Forening	1,652					x			
526	Privatbanefunktionaernes Forbund	273								
527	Dansk Lokomotivmands Forbund	130								
528	Skandinavisk Flygnavigatør Forening	22								
529	Radiotelegrafistforeningen	1,010								x
530	Maskinmestrenes Forening	3,000					x			
531	Danmarks Skibsførerforening	560					x			
532	Dansk Funktionærforbund	812								
533	Dansk Styrmandsforening	2,034								
534	Handels- og Kontorfunktionaernes Forbund i Danmark	1,000								
535	Jernbaneforeningen	3,994								
536	Dansk Metalarbejderforbund	4,250								

Dominica

80/0 Waterfront and Allied Workers' Union 400 x x x

Dominican Republic

80 Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO) 5,000* x x

Ecuador

82 Sindicato Ferroviario Ecuatoriano 1,500 x
84 Comité de Empresa "Branniff International Airways" 65 x
88 Sindicato General de Trabajadores de Ecuatoriana de Aviación 75 x
89 Federación de Choferes Profesionales del Ecuador 3,000* x
89/0 Asociación Nacional de Trabajadores de Ecuatoriana de Aviación 150 x
89/1 Sindicato Ferroviario Quito—San Lorenzo 700 x
89/2 Asociación de Empleados de Autoridad Portuaria de Guayaquil 200 x

Estonia (Exile)

540 Eesti Meremeeste Union 900 x

Faeroe Islands

541 Føroya Fiskemannafelag 3,027 x

Fiji Islands

901 Transport Workers' Union 405 x

Finland

542 Rautatieäisten Liitto (Railwaymen) 22,127 x
543 Suomen Veturimesten Liitto r.y. (Locomotivemen) 5,112 x
544 Suomen Konepäällystiliitto (Engineer Officers) 1,300 x
545 Suomen Merimies-Unioni r.y. (Seamen) 12,525 x
546 Suomen Laivanpäällystiliitto r.y. (Ships' Officers) 2,527 x
547 Suomen Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto r.y. (Transport Workers) 27,000 x
548 Luotsiliitto (Pilots) 538 x
549 Suomen Satamatyöjyhätien Liitto r.y. (Dockers) 975 x
550 Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y. (Radio Officers) 200 x
552 Ilmailualan Unioni r.y. (Civil Aviation Workers) 2,002 x

581	National Union of Railwaymen	...	...	...	...	...
582	National Union of Seamen	...	...	...	...	...
583	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen	...	...	...	...	...
584	Transport Salariat Staffs' Association	...	...	...	...	...
585	Union of Shop, Distributive and Allied Workers	...	...	...	...	...
586	Transport and General Workers' Union	...	...	...	...	...
587	The Merchant Navy and Airline Officers' Association	...	...	...	...	...
588	Radio and Electronic Officers' Union	...	...	...	...	...
591	United Road Transport Union	...	...	...	...	...
592	Association of Scientific, Technical and Managerial Staffs	...	...	...	...	...

600	Fédération Panhellénique des Cheminots	...	...	...	9,030
601	Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)	...	...	...	75,000
602	Federation of Loaders and Unloaders of Greece	...	...	...	3,000
603	Flight Stewards' Union	...	...	...	306
604	Airline Licensed Technicians' Union (ETEM & II)	...	...	...	7,000
606	Greek Air Professionals' Union	...	...	...	2,209

90	Grenada Seamen and Waterfront Workers' Union	...	...	...	350

91	Sindicato de Acción y Mejoramiento Ferrocarriero (SAMF)	...	...	...	2,643
99	Sindicato de Trabajadores de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico (STEPNCH)	...	...	...	500
100	Sindicato Unión de Trabajadores en Servicios Aéreos (UTSA)	...	...	...	275
101	Sindicato General de Trabajadores del Transporte Pesado	...	...	...	100

92	Transport Workers' Union	...	...	...	1,850*
94	General Workers' Union	...	...	...	200
95	Clerical and Commercial Workers' Union	...	...	...	204

Organizations

Membership
31.12.76

Sections represented**

1 2 3 4 5 6 7 8

Honduras

105	Sindicato Industrial de Trabajadores de Transportes Aéreos de Honduras	...	200
106	Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril Nacional de Honduras (SITRAFENAL)	...	422
107	Sindicato de Trabajadores de la Tela Railroad Company (SITRATERCO)	...	563
108	Sindicato Marítimo Nacional de Honduras (Sindimar)	...	385
108/0	Sindicato Gremial de Motoristas del Transporte de Derivados del Petróleo...	...	50
108/1	Sindicato de Trabajadores de la Empresa Nacional Portuaria (SITRAEPN)	...	468

Hong Kong

308 Kowloon Canton Railway Workers' Union 206*

Iceland

617	Siðmannasamband Íslands	...	...	...	...	...	3,150	x

India

311	All India Railwaymen's Federation	...	...	...	...	50,000*
312	The Maritime Union of India	...	...	...	...	5,310
314	Calcutta Port Shamik Union	...	...	...	...	7,500*
315	The Indian Flight Navigators' Guild	...	...	...	58	118
316	Indian Flight Engineers' Association	...	...	...	...	12,600*
317	Transport and Dock Workers' Union	...	...	...	...	10,728*
319	National Union of Seamen of India	...	...	...	...	24,000*
320	National Union of Seafarers of India	...	...	...	...	300,000*
324	National Federation of Indian Railwaymen	...	...	...	...	800
325	Air India Cabin Crew Association	...	...	...	...	2,000*
326	Air India Employees' Guild	...	...	...	...	...

Indonesia

371	Persatuan Buruh Kereta Api (Railwaymen)	...	...	...	1,500*

Irish Republic

618	Irish Transport and General Workers' Union ...	...	...	20,001	X	X	X
619	National Association of Transport Employees...	...	...	5,000	X	X	X
620	Seamen's Union of Ireland	...	...	1,000	X	X	X

ITF aff. number	Organizations	Membership 31.12.76	Sections represented**							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Lebanon										
289	Syndicate of Middle East Airlines (MEA)—Air Liban Labourers	1,846								x
Liberia										
207	National Maritime Seamen and General Workers' Union	1,000							x	
Luxembourg										
647	Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport Luxem- bourgeois	5,899	x	x						x
Malawi										
213	Transport and General Workers' Union	150		x						
Malaysia										
347	Airlines Workers' Union Sarawak	101								x
348	Georgetown City Council Transport Employees' Union	370								
349	Port Klang Authority Staff Union	2,909		x		x				
350	Transport Workers' Union	4,000*			x					
351	Railwaymen's Union of Malaya	9,116								
353	Port Klang Authority Harbour Workers' Union	2,400						x		
353/0	Penang Port Workers' Union	1,139						x	x	
353/1	Senior Officers' Association	172						x	x	
353/2	Union of Employees of Port Ancillary Services Suppliers Port Klang	191							x	
355	Airline Employees' Union	2,000								x
Malta										
648	General Workers' Union Port and Transport Section	1,110		x	x	x	x	x	x	x

Mexico

1110	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores	...	...	...	...	...	740
1111	Unión Nacional de Marineros, Fogoneros, Mayordomos, Cocineros, Camareros y Similares del Golfo de México	...	...	...	...	...	250
1113	Sindicato Nacional de Alijadores Empleados en Agencias Aduanales Marinos, Cargaduría y Similares de la R.M.	...	...	...	...	...	5,000*
1114	Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana	...	...	...	...	...	32,500
1118	Sindicato de Empleados de Radio Aeronáutica Mexicana (SERAM)	...	...	...	...	...	250
1119	Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (SNTAS)	...	...	...	...	...	3,980
1120	Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México...	...	...	...	...	...	1,500
1121	Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronavales de México (SNTIAM)	...	...	...	...	...	3,000
121/0	Asociación Sindical Oficiales de Maquinas de la Marina Mercante Nacional	...	...	...	...	...	370
121/1	Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la Republica Mexicana	...	...	...	...	...	755
121/2	La Unión de Maquinistas Ayudantes y Mecánicos de Combustion Interna del Golfo de México y Terrestres del Estado de Veracruz	...	...	...	...	...	285
121/3	Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz	...	...	...	...	...	120
121/4	Sindicato Gremio Unido de Alijadores de Tampico y Ciudad Madero	...	...	...	...	...	500

xi
Netherlands[illegible]

New Zealand

395	New Zealand Seamen's Union	...	...	...	...	1,500
396	Federated Cooks' and Stewards' Union	...	...	...	...	700
397	New Zealand Waterside Workers' Federation	...	...	...	...	6,100
398	New Zealand Merchant Service Guild	...	...	...	...	788
399	Airline Stewards and Hostesses of New Zealand	...	...	...	...	1,136

Nicaragua

1116	Sindicato de Trabajadores y Empleados de Líneas Aéreas y Similares (STELAS)	125
1117	Sindicato de Trabajadores de Agencias Marítimas, Oficinas Varios	200
1117/0	Sindicato de Estibadores Empleados y Oficinistas del Muelle de Corinto	800
1117/1	Sindicato de Trabajadores Unidos de San Juan del Sur	240

ITF aff.
number

Organizations

*Membership
31.12.76*

*Sections represented***
1 2 3 4 5 6 7 8

Nigeria

222	Railway Technical Staff Association of Nigeria	...	...	...	...	...	...	...	...	1,713*
223	Nigerian Transport Staff Union	...	...	...	...	...	...	...	...	1,250*
225	Nigerian Railway Permanent Way Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	...	6,500*
226	Railway and Ports Transport and Clerical Staff Union of Nigeria	...	...	...	...	...	...	...	...	6,050
227	Nigerian Port Authority Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	...	5,654*
229	Amalgamated Union of Lagos Municipal Bus Workers	...	...	...	...	...	...	...	...	3,500
234	Nigerian Maritime Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	...	1,000
235	Delta Pilots' Union	...	...	...	...	...	...	...	...	30
237	Amalgamated Dockworkers', Transport and General Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	...	2,000
238	Nigerian Union of Seamen	...	...	...	...	...	...	...	...	800
240	Association of Locomotive Drivers, Firemen, Yard Staff and Allied Workers	...	...	...	...	...	...	...	...	3,500
240/0	Deck Staff' Union Inland Waterways Department	...	...	...	...	...	...	...	...	600
240/1	Nigerian Union of Shipping, Forwarding Agencies, Maritime and Allied Employees	...	...	...	...	...	...	...	...	520
240/2	Association of Airline Technologists of Nigeria	...	...	...	...	...	...	...	...	350
240/3	Owerri Station Wagon/Pick-up Taxi Fownship Service Drivers' and Allied Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	...	1,000
240/4	Nigerian Merchant Navy Officers' Association	...	...	...	...	...	...	...	...	300

Norway

657	Norsk Jernbaneforbund	...	...	...	...	...	...	...	...	15,031
658	Norsk Lokomotivmandsforbund	...	...	...	...	...	...	...	...	1,830
659	Norsk Sjømannsforbund	...	...	...	...	...	...	...	...	24,524
660	Det Norsk Maskinistforbund	...	...	...	...	...	...	...	...	3,600
661	Norsk Styrmandsforening	...	...	...	...	...	...	...	...	4,408
662	Norsk Transportarbeiderforbund	...	...	...	...	...	...	...	...	16,778
663	Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund	...	...	...	...	...	...	...	...	970
664	Norsk Handels- og Kontorfunksjonærs Forbund	...	...	...	...	...	...	...	...	700

Pakistan

359	Pakistan Merchant Navy Officers' Association	...	...	...	...	...	...	...	...	1,001
361	Flight Engineers' and Navigators' Association	...	...	...	...	...	...	...	...	123
363	Society of Aircraft Engineers of Pakistan	...	...	...	...	...	...	...	...	450
364	Organization of Karachi Port Trust Workers	...	...	...	...	...	...	...	...	3,510*
368	Airlines Cabin Crew Association of Pakistan	...	...	...	...	...	...	...	...	400

Panama

122	Sindicato Industrial de Conductores de Taxis de Panama	...	...	...	...	500	x	
123	Sindicato de Conductores de Taxis Pequeños	...	...	...	...	50	x	
125	Sindicato Industrial de Empleados de Líneas Aéreas y Similares (SIELAS)	...	...	...	...	1,000		x
126	Federación Industrial de Trabajadores del Transporte Terrestre, Aéreos, Marítimos, Portuarios y Similares (FITTAMPS)	...	...	...	...	561	x	x x x

Papua New Guinea

920	Central District Waterside Workers' Union	...	...	...	...	632*	x	

Paraguay

127/0	Asociación de Profesionales Taximetristas del Paraguay	...	...	...	...	400	x	
127/1	Asociación de Empleados de Aviación del Paraguay	...	...	...	...	100		x
127/2	Federación de Trabajadores del Transporte Colectivo del Paraguay	...	...	...	...	1,000	x	

Peru

129	Sindicato Unico de Empleados y Obreros de la Cia. de Aviación "Braniff Airways"	...	...	...	...	200		x
132	Federación de Chóferes y Anexos del Peru	...	...	...	...	40,353*	x	
133	Sindicato Unico de Trabajadores Marítimos y Portuarios Puerto Chimbote	...	...	...	...	310		x x
140	Federación Nacional de Trabajadores Ferroviarios del Peru	...	...	...	...	7,000*	x	
142/1	Asociación de Oficiales de la Marina Mercante Nacional—CPV	...	...	...	...	250		x
142/4	Federación de Trabajadores Marítimos y Portuarios Fluviales y Lacustres del Peru	...	...	...	...	3,000	x x	
142/5	Sindicato Unico de Trabajadores "LAN Chile"	...	...	...	...	65		x
142/6	Sindicato de Empleados de la Cia. Ecuatoriana de Aviación	...	...	...	...	22		x

Philippines

375	Philippine Transport and General Workers' Organization	...	...	...	...	5,001	x x x x x x x	

Poland (Exile)

669	Association of Polish Merchant Navy Officers in London, Seamen incorporated ...					182		x

St. Lucia

151	St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union	...	...	...	...	675*		x

St. Vincent

156	Commercial, Technical and Allied Workers' Union	...	...	...	...	298	x	x x

ITF aff. number *Organizations* *Membership 31.12.76* *Sections represented***
1 2 3 4 5 6 7 8

El Salvador

143 Sindicato de la Industria Portuaria de El Salvador (SIPES) ...
145 Sindicato de la Industria Pesquera (SIP) ... x x
146 Asociación Sindical de Pilotos Aviadores Salvadoreños ... x x
147 Unión de Trabajadores de Lineas Aéreas (UTLA) ... x x

Sierra Leone

251 Sierra Leone National Seamen's Union ... 1,001* x
253 Dock Workers' Union ... 2,010 x
255 Transport, Agricultural and General Workers' Union ... 500 x
256 Sierra Leone Motor Drivers' and General Workers' Union ... 720 x

Singapore

352 Singapore Air Transport Workers' Union ... 3,785 x
354/0 Singapore Industrial Labour Organization ... 3,335 x x
354/1 Singapore Maritime Officers' Union ... 327 x x
354/2 Singapore Organization of Seamen ... 2,507 x x
357 Singapore Portworkers' Union ... 5,000 x x x

South Africa

261 South African Council of Transport Workers ... 2,500 x
262 Trawler and Line Fishermen's Union ... 630 x
263 Transport and Allied Workers' Union ... 450 x

Spain

670/1/2 Federación de Transportes UGT ... 2,643* x x

Sri Lanka

328 Independent Harbour Workers' Union ... 2,889 x

Sweden

673	Statsansälls Förbund ...	...	...	...	...	...	35,660	x	x	x
674	Svenska Sjöfolksförbundet	...	...	...	...	...	14,304		x	
676	Svenska Maskinfälsförbundet	...	...	...	...	...	3,633		x	
677	Sveriges Fartygsbefälsförening	...	...	...	...	...	4,239		x	
678	Svenska Transportarbetareförbundet	...	...	...	...	...	40,939		x	x
679	Handelstjänstemannaförbundet	...	...	...	...	...	16,962		x	x
680	Sveriges Arbetsledareförbund	...	...	...	...	...	1,422		x	x

Switzerland

685	Schweizerischer Eisenbahnverband	...	...	...	...	...	40,094	x		
686	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	...	...	...	...	...	6,743		x	x
687	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste	...	...	...	...	...	1,350		x	x

Taiwan (Republic of China)

377	National Chinese Seamen's Union	...	...	...	...	...	22,841		x	
380	Chinese Federation of Railway Workers' Unions	...	...	...	...	...	5,500	x		

Trinidad

153	Seamen and Waterfront Workers' Trade Union	...	...	...	...	...	3,500		x	x
154	Communication, Transport and General Workers' Trade Union	...	...	...	...	...	913			

Tunisia

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	...	...	...	...	...	5,950		x	x

Turkey

689	Turkish Railway Workers' Trade Union Federation (DYF-IS)	...	...	...	...	...	44,177	x		
690	Turkish Civil Aviation Trade Union (HAVA-IS)	...	...	...	...	...	1,447			x

United Arab Republic

278	United Arab Navigation Company Trade Union Committee...	...	...	...	...	...	5,575*		x	

ITF aff. number *Organizations* *Membership 31.12.76* *Sections represented***
1 2 3 4 5 6 7 8

United States

420	International Organization of Masters, Mates and Pilots	...	...	...	...	...	...	...	...
421	American Radio Association	...	...	...	...	...	...	...	8,380
422	Transport Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	1,000
423	The Radio Officers' Union	...	...	...	...	...	...	...	75,000
424	International Association of Machinists and Aerospace Workers	...	...	...	...	...	...	...	500
426	Flight Engineers' International Association	...	...	...	...	...	...	...	200,000
427	National Maritime Union of America	...	...	...	...	...	...	...	1,800
428	Seafarers' International Union of North America	...	...	...	...	...	...	...	30,000
430	Airline Dispatchers' Association...	...	...	...	...	...	...	...	62,500
431	International Longshoremen's Association	...	...	...	...	...	...	...	90
432	National Marine Engineers' Beneficial Association	...	...	...	...	...	...	...	50,000
433	Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks	...	...	...	...	...	...	...	20,400
434	Railway Labor Executives' Association...	...	...	...	...	...	...	...	123,600
		...	...	...	...	...	...	...	227,000

Uruguay

162	Sindicato Autónomo de Obreros del Omnibus	...	...	...	...	...	...	...	700*
163	Organización de Empleados y Obreros de Omnibus Interdepartamentales	...	...	...	...	...	...	...	640*
164	Unión Centros de Marineros	...	...	...	...	...	...	...	700
165	Sindicato Autónomo Estibadores de Ultramar del Uruguay (SAEDU)	...	...	...	...	...	...	...	500
166	Asociación de Apuntadores del Puerto de Montevideo	...	...	...	...	...	...	...	84
168	Sociedad de Obreros Tonderos del Puerto de Montevideo	...	...	...	...	...	...	...	40
170	Sociedad de Capataces de Estiba Sección Carga Blanca	...	...	...	...	...	...	...	50
175	Asociación de Guardianes de Agencias Marítimas del Puerto de Montevideo	...	...	...	...	...	...	...	79
176	Unión Ferroviaria de los Ex-FF. CC. Midland Noroeste y Norte	...	...	...	...	...	...	...	700

Venezuela

182	Federación de Trabajadores del Transporte de Venezuela	...	...	...	...	...	...	...	14,000
183	Organización Sindical de Aeromoas y Sobrecargos de Viasa (OSASV)	...	...	...	...	...	...	...	300

Zimbabwe

245	Air Transport Workers' Association	...	...	...	...	...	...	...	200*
247	Railway Associated Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	10,500*
248	Rhodesian Transport Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	707*

III

BEZIEHUNGEN ZU ANGESCHLOSSENEN ORGANISATIONEN

Allgemeines

1. Während der drei Jahre seit dem Stockholmer 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 ernsten finanziellen Schwierigkeiten befanden oder aufgrund strikter Devisenvorschriften nicht in der Lage waren, ihre Mitgliedsbeiträge zu überweisen, wurde in dieser Hinsicht jedoch Verständnis entgegengebracht. In keinem Fall wurde eine Gewerkschaft ausgestoßen, die mit der Zahlung ihrer Beiträge nicht mindestens 2 Jahre im Rückstand war.

Griechenland

2. Am 3. Dezember 1974 sprach im ITF-Sekretariat eine PNO-Delegation vor, um mit uns die Möglichkeit einer Aufhebung der Suspendierung der PNO durch den ITF-Vorstand zu besprechen. Der Generalsekretär teilte der PNO-Delegation mit, daß der Vorstand dies nur in Erwägung ziehen könne, wenn die PNO bereit sei, bestimmte Bedingungen zu erfüllen, nämlich:
 - 1) Sie müsse sicherstellen, daß die Wahlen der Funktionäre ihrer Organisation frei, demokratisch und ohne jegliche Einnischung von außen, sei es seitens der Regierung oder von anderer Seite her, erfolgen.
 - 2) Sie müsse, soweit ihnen es die Gesetzgebung ihres Landes gestattet, die Politik der ITF-Kampagne gegen Schattenflagen befolgen.
 - 3) Sie müsse sicherstellen, daß alle auf griechischen Schiffen beschäftigten nicht-griechischen Seeleute, in Übereinstimmung mit dem griechischen Gesetz, die vom Kollektivvertrag für griechische Seeleute vorgesehenen Steuern und Arbeitsbedingungen erhalten.
 - 4) Sie sollte die Möglichkeit einer Ausdehnung der griechischen Sozialversicherungsbedingungen für die auf griechischen Schiffen dienenden nicht-griechischen Seeleute konstruktiv untersuchen.

Die PNO-Delegation stimmte diesen Bedingungen zu und lud den Präsidenten und den Generalsekretär ein, bei frühester Gelegenheit Griechenland zu besuchen, damit sie sich persönlich von den geänderten Verhältnissen überzeugen können.

Verschiedene andere griechische Gewerkschaften beantragten ebenfalls eine Aufhebung ihrer Suspendierung.

In diesem Zusammenhang hatte der Generalsekretär eine Unterredung mit dem Kollegen Kimon Poutous von der Griechischen Föderation der Flugbegleiter, der sich unter dem Militärregime kategorisch geweigert hatte, irgendwelche gewerkschaftliche Funktionen zu übernehmen. Er hatte den Kontakt zur ITF seit 1967 aufrechterhalten und war der Ansicht, daß die in Griechenland vorherrschenden Bedingungen es dem Vorstand ermöglichen sollten, die Suspendierung der griechischen Gewerkschaften aufzuheben.

Auf seiner Sitzung am 21. und 22. Januar 1975 befaßte sich der ITF-Vorstand mit dieser Frage und bevollmächtigte den Generalsekretär, die im Jahre 1968 vorgenommene Suspendierung der Mitgliedschaft der griechischen Gewerkschaften aufzuheben. Infolge dieses Beschlusses wurden folgende griechische Gewerkschaften wieder in die ITF aufgenommen:

Panhellenische Eisenbahner-Föderation
Panhellenische Seeleute-Föderation
Föderation des Ladepersonals
Gewerkschaft der Flugstewards
Gewerkschaft der Luftfahrtsmechaniker
Greek Air Professionals' Union

ARBEITSKONFLIKTE UND GEWERKSCHAFTLICHE KAMPFMASSNAHMEN

Streik der Hafenarbeiter von Grenada

3. Die Mitglieder der uns angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaft von Grenada traten Anfang 1974 zusammen mit anderen Gewerkschaften des Landes als Protest gegen das totalitäre und unterdrückerische Regime des Premierministers Gairy in den Streik. Sie nahmen die Arbeit im April wieder auf, nachdem die Regierung eine Reihe von Versprechen in bezug auf Gewerkschafts- und Bürgerrechte geleistet hatte. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände unterstützten diese Protestaktion nicht nur durch die Entsendung von Solidaritätsbekundungen, sondern auch durch die Nichtabfertigung von Schiffen aus Grenada. Am 15. März 1974 erhielt die ITF ein Telegramm, in dem uns die Gewerkschaft um Hilfe ansuchte. Daraufhin wurden £1.000 zur Linderung der Not der Familien der Streikteilnehmer überwiesen. Durch diese Aktion war es der Gewerkschaft möglich, ihr von der Regierung beschlagnahmtes Hauptbüro zurückzuerlangen, die Wiederaufnahme einer vertagten Untersuchung über Polizeibrutalität durchzusetzen und die Auflösung der Geheimpolizei zu bewirken.

Arbeitskonflikt der amerikanischen Flugzeugmechaniker mit Air France

4. Die uns angeschlossene amerikanische Mechanikergewerkschaft IAM sah sich am 9. Januar 1974 gezwungen, ihre im Dienste der Air France stehenden Mitglieder aufzufordern, in den Streik zu treten, weil die Air France über 16 Monate hinweg bei Verhandlungen mit der IAM eine äußerst unbiegsame Haltung eingenommen hatte. Die Air France bestand darauf, daß sie allein für die Dienstenteilung zuständig sei und jederzeit das Recht habe, teilzeitiges Aushilfspersonal anzustellen und bestimmte Arbeiten, die vom IAM-Bodenpersonal verrichtet wurden, an Außenfirmen zu geben. Vor Beginn des Streiks hatte die Air France ein Schlichtungsangebot der amerikanischen Regierung abgelehnt. Während des Streiks, der mehrere Monate dauerte, sandte die ITF Kabel und Rundschreiben an alle angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals, um sicherzustellen, daß die Unterstützung dieser Aktion nicht versieckert. Anfang Juni 1974 teilte uns die IAM mit, daß der Arbeitskonflikt beendet und ein Vertrag mit der Air France abgeschlossen worden sei.

ITF unterstützt britische Bergleute

5. Im Februar 1974 traten die britischen Bergleute in Unterstützung einer Forderung auf eine beachtliche Erhöhung ihrer Löhne in den Streik. Der Internationale Bergarbeiterverband (MIF) ersuchte die ITF, ihre Mitgliedsverbände zu bitten, während des Streiks die Ausfuhr von Kohle nach Großbritannien zu verhindern. Am 19. Februar 1974 fand im ITF-Hauptbüro zwecks Diskussion des Ansuchens des MIF eine Sitzung von Vertretern angeschlossener Hafenarbeitergewerkschaften aus Frankreich, den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland statt. Nach Entgegennahme eines ausführlichen Berichtes über diesen Arbeitskonflikt bekundeten die Vertreter der Hafenarbeiter einstimmig ihre Solidarität mit den britischen Bergleuten. Der Streik endete Anfang März, kurz nachdem eine Labour-Regierung gewählt worden war, und brachte den Bergleuten eine wesentliche Erhöhung ihrer Löhne und Zulagen. Der MIF hat uns für die Unterstützung dieses Konfliktes gedankt.

Streik des japanischen Kabinenpersonals gegen JAL

6. Im März 1974 führte die uns angeschlossene Gewerkschaft des Kabinenpersonals der Japan Airlines (JAL) unter ihren Mitgliedern eine Streik-Urabstimmung durch, weil das Unternehmen auf Verhandlungen über verbesserte Arbeitsbedingungen wiederholt eine unbiegsame Haltung eingenommen hatte. Insbesondere handelte es sich um Forderungen auf Gewährung von mehr Freizeit und längeren Ruhezeiten; Beschränkung der Flug- und Dienstzeitbegrenzung; Reduzierung der Wartezeit in ausländischen Flughäfen und Erhöhung der Spesen und Flugzulagen.

Am 11. April 1974 veranstaltete die Gewerkschaft einen 24-stündigen Streik. Am 26. April begann eine weitere 48-stündige Streikaktion, die auch von anderen Kategorien des Flug- und Bodenpersonals unterstützt wurde, die ihrerseits bessere Bedingungen forderten. Die angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals wurden von diesem Arbeitskonflikt in Kenntnis gesetzt und ersucht, internationale Unterstützung bereitzustellen.

Im Mai 1974 verwies die Geschäftsleitung der JAL diesen Streitfall ohne Zustimmung der Gewerkschaft an eine Schlichtungsinstanz. Dadurch wurde die Gewerkschaft gezwungen, von weiteren Proteststreiks abzusehen. Erst im Juni 1974 konnte der Konflikt befriedigend geregelt werden, nachdem die Gewerkschaft ein Angebot annahm, das im großen und ganzen ihren ursprünglichen Forderungen entsprach.

Streik der indischen Eisenbahner

7. Die der ITF angeschlossene All-Indische Eisenbahnerföderation (AIRF) erließ am 8. Mai 1974 einen Streikaufruf an ihre Mitglieder. George Fernandes, der Präsident der AIRF berichtete auf dem 31. ITF-Kongreß in Stockholm Juli/August 1974 ausführlich über den Hintergrund dieses Streiks, seinen Verlauf und die von der indischen Regierung gegen die streikenden Eisenbahner ergriffenen Vergeltungsmaßnahmen, die dazu führten, daß die AIRF am 27. Mai den Streik einstellte. Die ITF richtete einen scharfen Protest an die indische Premierministerin, Frau Gandhi, der auf Ansuchen der ITF von vielen angeschlossenen Gewerkschaften der Eisenbahner unterstützt wurde.

Arbeitskonflikt der schwedischen Schiffsingenieure mit der Waxholm-Dampfschiffahrtsgesellschaft

8. Die auf den Fährschiffen der Waxholm-Dampfschiffahrtsgesellschaft (die die Inselgruppe um die schwedische Hauptstadt Stockholm bedient) beschäftigten Ingenieure haben einen vier Wochen langen Streik am 23. August 1974 eingestellt, nachdem sich die Schwedische Gewerkschaft der Schiffsmaschinisten mit den Reedern über einen neuen Heuervertrag geeinigt hatte, der den Ingenieuren (ab 31. März 1977) eine Heuer in gleicher Höhe bietet, wie sie andere Ingenieure auf ähnlichen Schiffen bereits erhalten. Weitere Verbesserungen sind: Zahlung einer Einzeldienstzulage auf Schiffen, die keinen Heizer mitführen; Anspruch auf 35 Tage bezahlten Urlaub nach vier Dienstjahren; Einführung von zwei neuen Dienstaltersprämien (nach 12 bzw. 15 Jahren) und Erhöhung des Verpflegungsgeldes. Der Streik der Schiffsingenieure wurde von der uns angeschlossenen Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft konkret unterstützt, indem sie sich weigerte, die bestreikte Firma mit Treibstoff zu versorgen. Auf dem Stockholmer Kongreß der ITF wurde eine Dringlichkeitsentschließung über diesen Konflikt angenommen.

Streik der Hafenarbeiter von Karatschi

9. Am 10. September 1974 begann ein Streik der uns angeschlossenen Organisation of Karachi Trust Workers, nachdem die Hafenarbeitgeber beschlossen hatten, Forderungen der Gewerkschaft auf Zahlung höherer Löhne und verbesserte Zulagen an eine Schiedsinstanz zu verweisen, in der die Hafenarbeiter absolut kein Vertrauen hatten. Nur einige Stunden vor Beginn des Streiks verhafteten die pakistanischen Behörden die führenden Funktionäre der Gewerkschaft, einschließlich deren Präsidenten, Generalsekretär, Vizepräsidenten und Pressesekretär. Dennoch begann die Streikaktion wie geplant und wurde trotz der Belästigungspolitik

der Regierung gegen die Streikenden und ihre Familien fortgesetzt. Am Ende konnte der Konflikt durch einen Kompromiß gelöst werden. Unser Regionalvertreter für Asien, Kollege Donald U'ren, begab sich während des Streiks nach Karatschi und protestierte bei der Regierung schärfstens gegen die vorgenommenen Verhaftungen und die Belästigung der Streiker und ihrer Familien. Die ITF ersuchte ihre Mitgliedsverbände, die streikenden Hafenarbeiter von Karatschi mit allen Mitteln zu unterstützen.

Arbeitskonflikt der norwegischen Lotsen

10. Am 4. November 1974 endete ein Arbeitskonflikt zwischen der uns angeschlossenen Norwegischen Seeleutegewerkschaft und der für Lotsendienste zuständigen norwegischen Behörde über die Beschäftigungsbedingungen der Besatzungen norwegischer Lotsenschiffe. Während des Konfliktes ersuchte die ITF ihre Mitgliedsverbände, den norwegischen Direktor für Lotsendienste aufzufordern, sich für eine schnelle Beilegung des Konfliktes einzusetzen, um zu vermeiden, daß internationale Maßnahmen gegen Schiffe ergriffen werden, die in Häfen ohne Lotsen ein- und auslaufen. Der Konflikt endete, bevor es sich als notwendig erwies, direkte Unterstützungsmaßnahmen zu ergreifen.

Streik der IAM gegen Transair

11. Im März 1975 traten die kanadischen Mitglieder der uns angeschlossenen amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM gegen die Luftfahrtsgesellschaft Transair in den Streik, nachdem die Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag gescheitert waren. Die Transair erhielt jedoch den Flugbetrieb aufrecht, indem sie dafür Vorkehrungen traf, daß die erforderlichen Wartungsarbeiten in Guatemala und Dublin erfolgten. Die ITF trat daraufhin mit den dortigen Gewerkschaften in Verbindung, und die Irische Arbeitergewerkschaft, zu der die ITF freundliche Beziehungen hat, gab ihren Mitgliedern die Anweisung, keine Wartungsdienste an Flugzeugen der Transair zu verrichten. Aufgrund dieser solidarischen Unterstützung konnte der Konflikt am 5. Juni 1974 befriedigend beigelegt werden.

Opposition britischer Seeleute gegen Schließung einer Fährverbindung mit Nordirland

12. Als Teil ihrer Kampagne gegen die geplante Schließung der von den Britischen Staatsbahnen unterhaltenen Fährverbindung zwischen Heysham und Belfast ersuchten

die drei britischen Seeleutegewerkschaften ihre Brudergewerkschaften in Belgien, Irland und den Niederlanden über die ITF, am 27. und 28. März während des Streiks gegen alle britischen Fährschiffe keine zusätzlichen Fahrten zu übernehmen. Ferner beschlossen die drei britischen Gewerkschaften (NUS (Mannschaften), MNAOA (Offiziere) und REOU (Funkoffiziere)), durch eine gemeinsame Aktion zu verhindern, daß die zwei auf dieser Fährverbindung zum Einsatz gelangenden Schiffe nach einer eventuellen Schließung der Fährverbindung nach einem anderen Hafen auslaufen können. Diese Blockade begann am 6. April mit der Stilllegung der Fährverbindung.

Arbeitskonflikt der britischen Gewerkschaften mit ODECO

13. Nachdem mehrere Unternehmen, die im britischen Sektor der Nordsee Ölbohranlagen haben, sich geweigert hatten, Gewerkschaftsvertretern zwecks Organisation der Besatzungen solcher Bohranlagen Zugang zu den in Frage kommenden Bohrtürmen zu geben, ersuchten die zuständigen britischen Mitgliedsverbände (Transportarbeitergewerkschaft - TGWU, Seeleutegewerkschaft - NUS, Gewerkschaft der Offiziere - MNAOA, und Funkoffiziersgewerkschaft - REOU) die ITF um Unterstützung. Das ITF-Sekretariat verständigte die Mitgliedsverbände in den Niederlanden und Norwegen von den Einzelheiten dieses Konfliktes und ersuchte sie auf Wunsch der britischen Gewerkschaften, die Versorgung und Bedienung sowie Wartungsarbeiten an Bohrtürmen der ODECO-Gesellschaft zu verweigern. Nachdem außerhalb Großbritanniens Druck auf das Unternehmen ausgeübt worden war, gewannen die britischen Gewerkschaften im April 1975 ihre Anerkennung als berechnigte Interessenvertreter. Später jedoch wurde ein auf einem Bohrturm beschäftigter Arbeitnehmer wegen seiner gewerkschaftlichen Tätigkeit entlassen, so daß sich die britischen Gewerkschaften erneut gezwungen sahen, um internationale Solidarität anzusuchen, um die Wiedereinstellung dieses Arbeitnehmers zu erzwingen.

Streik der isländischen Fischer

14. Am 9. April 1975 forderte die der ITF angeschlossene isländische Seeleutegewerkschaft ihre auf Hochseetrawlern über 500 BRT beschäftigten Mitglieder auf, in Unterstützung von Forderungen auf eine wesentliche Verbesserung ihres Kollektivvertrages in den Streik zu treten. Die ITF wurde um moralische und finanzielle Unterstützung angesucht und machte einen finanziellen Beitrag zur Linderung der Not der Familien der Streikteilnehmer. Der Streik endete am 28. Juni erfolgreich, da die Gewerkschaft Erhöhung der Grundheuern um 58% bis 60% erzwingen.

Arbeitskonflikt mit Air Canada (Frankreich)

15. Die Französische Föderation des Personals im Verkehr und öffentlichen Dienst FO forderte ihre im Dienste der Air Canada stehenden Mitglieder am 23. April 1975 auf, in den Streik zu treten, weil das Unternehmen beschlossen hatte, die Verrichtung eines Großteils seiner Tätigkeiten an Außerfirmen zu übertragen und ihr eigenes Personal entsprechend zu reduzieren. Unser Mitgliedsverband betrachtete dies als vollkommen unakzeptabel und hatte bereits am 5. April einen Warnstreik durchgeführt, um zu zeigen, daß er fest entschlossen war, sich etwaigen Entlassungen zu widersetzen. Am 2. Juni 1975 endete der Streik, nachdem das in Frage kommende Personal revidierten Plänen des Unternehmens zugestimmt hatte. Die ITF verständigte alle angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals von den Einzelheiten des Konfliktes und leitete das Ansuchen der Streikenden um solidarische Unterstützung weiter.

Arbeitskonflikt des Kabinenpersonals der Mexicana Airlines

16. Nachdem die uns angeschlossene Mexikanische Vereinigung des Kabinenpersonals (ASSA) aufgrund der ungerechten Entlassung von vier Stewardessen im Juli 1975 Streikmaßnahmen angekündigt hatte, sandte der Generalsekretär der ITF Telegramme an den mexikanischen Verkehrsminister, den Arbeitsminister und den Generalmanager der Mexicana Airlines, in denen sie aufgefordert wurden, diesen Konflikt auf dem Verhandlungswege zu regeln. Dies geschah, und die entlassenen Stewardessen wurden wieder eingestellt. Die der ITF angeschlossenen amerikanischen Gewerkschaften versprachen, die ASSA im Falle eines Streiks zu unterstützen.

Streik des U-Bahnpersonals von Madrid

17. Die bei der Untergrundbahn von Madrid beschäftigten Arbeiter begannen am 5. Januar 1976 in Unterstützung ihrer Forderungen auf höhere Löhne und Einführung der 40-Stunden-Woche einen 5-tägigen Streik, der äußerst erfolgreich war und von anderen Gruppen der spanischen Arbeiterschaft moralisch unterstützt wurde. Die Regierung versuchte, die Wirksamkeit des Streiks durch den Einsatz von Truppen auf einer der Hauptstrecken zu verhindern. Nach fünf Tagen wurde der Streik zeitweilig eingestellt, vorausgesetzt, daß die Verhandlungen wieder aufgenommen und keine Vergeltungsmaßnahmen gegen die Streikteilnehmer ergriffen würden.

Während des Streiks forderte die ITF den spanischen Premierminister telegraphisch auf, sich für eine gerechte Regelung dieser Forderungen einzusetzen und betonte, daß die Ergreifung irgendwelcher Zwangs- oder Unterdrückungsmaßnahmen seitens der Regierung unter den Transportarbeitern der Welt heftigen Unwillen auslösen würde.

Arbeitskonflikt der spanischen Eisenbahner

18. Am 19. Januar 1976 erließ die spanische Regierung einen Einberufungsbefehl an 70.000 Eisenbahner, um einen von den Eisenbahnern angedrohten Streik zu verhindern. In einem Telegramm an die ihr angeschlossene, derzeit in Toulouse stationierte, Spanische Transportarbeiterföderation (UGT) verurteilte die ITF die Handlungsweise der spanischen Regierung als schockierend, antigewerkschaftlich und undemokratisch. Der Einberufungsbefehl wurde am 24. Mai 1976 zurückgezogen.

Streik des mexikanischen Kabinenpersonals gegen Canadian Pacific Airlines

19. Am 18. Februar 1976 trat die uns angeschlossene Mexikanische Vereinigung des Kabinenpersonals (ASSA) gegen Canadian Pacific Airlines in den Streik, weil sich das Unternehmen weigerte, mit der Gewerkschaft einen Kollektivvertrag für die auf Flügen nach Peru, Chile und Argentinien beschäftigten Stewardessen abzuschließen. Kurz vor Beginn des Streiks hatte das Unternehmen 19 Stewardessen wegen ihres Beitritts zur Gewerkschaft entlassen. Auf Ansuchen der ITF weigerte sich die uns angeschlossene Kanadische Gewerkschaft der Flugbegleiter (CALFAA), Kabinenpersonal für die bestreikten Flüge bereitzustellen und bot ihre Dienste als Vermittler an. Nach langen und schwierigen Verhandlungen konnte dieser Streitfall befriedigend geregelt werden, und das Unternehmen unterzeichnete einen Vertrag mit der ASSA.

Streik der Lastwagenchauffeure von Madrid

20. Am 21. Februar 1976 traten 80% der Lastwagenchauffeure von Madrid (teils Eigenunternehmer, teils bei kleinen Transportunternehmen beschäftigt), die der uns angeschlossenen Spanischen Transportarbeiterföderation (UGT) angehören, in den Streik, um die Abschaffung bestimmter hoher Steuern, unfairer Wettbewerbsbedingungen zu bewirken und die spanische Regierung zu zwingen sicherzustellen, daß die von ihr festgelegten Mindesttarife und Sicherheitsvorschriften ordnungsgemäß beachtet werden. Der Streik breitete sich auch auf mehrere Provinzstädte aus, in denen er von 60% bis 70% der Fahrer unterstützt wurde.

Am 7. März wurde der Streik zeitweilig eingestellt, nachdem die spanische Regierung versprochen hatte, die an die Spanischen Staatsbahnen (RENFE) zu entrichtende Wettbewerbssteuer zu reduzieren, die Beförderung von Gütern für dritte Parteien durch Werkverkehrsfahrzeuge zu verhindern und geeignete Maßnahmen zwecks Überwachung der Erfüllung der bestehenden Mindest- und Höchstarife zu treffen. Ferner erklärte sich die Regierung bereit, prompt zu den übrigen Forderungen der Fahrer Stellung zu nehmen.

Am 3. März 1976 bekundete die ITF in einem Telegramm an den spanischen Premierminister Arias Navarro ihre Solidarität mit den Fahrern und forderte die Regierung mit Nachdruck auf, mit den freigewählten Vertretern der Fahrer über deren Forderungen zu diskutieren. Ferner wurde die Regierung aufgefordert sicherzustellen, daß ihre eigenen Vorschriften über Beförderungstarife und die Überladung von Transportfahrzeugen strikt beachtet werden.

Streik der finnischen Seeleute

21. Am 10. April 1976 endete ein 12 Tage langer Streik der auf finnischen Hochseeschiffen beschäftigten Offiziere und Mannschaften (Mitglieder der folgenden vier ITF-Gewerkschaften: Seeleutegewerkschaft, Schiffsoffiziersgewerkschaft und Funkoffiziersgewerkschaft) mit der Unterzeichnung eines neuen Tarifvertrages und Einführung bestimmter Verbesserungen im Zusammenhang mit der Gewährung von Freizeit für Arbeit auf See am Wochenende. Außerdem wurde eine Arbeitsgruppe beauftragt, die noch ungelöste Frage der Zahlung einer Sonderzulage für Arbeit zwischen 18.00 Uhr und 06.00 Uhr zu untersuchen. Nachdem die Arbeitsgruppe ihren Bericht vorlegte, beantragten die Gewerkschaften weitere Gespräche mit den Arbeitgebern. Diese Gespräche sollen noch vor Ende der Verhandlungsrunden über den Tarifvertrag 1977 stattfinden. Zu Beginn des Streiks wurden die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter ersucht, ihre Solidarität mit den in den Konflikt verwickelten Mitgliedsverbänden zu bekunden.

Arbeitskonflikt des französischen Kabinenpersonals mit UTA

22. Ein bereits seit langer Zeit bestehender Konflikt zwischen Mitgliedern der uns angeschlossenen Französischen Gewerkschaft des Kabinenpersonals (SNPNC) und der französischen Fluggesellschaft UTA veranlaßte die Gewerkschaft, am 19. und 20. Juni 1976, am 10. und 11. Juli 1976 und am 15. und 16. September 1976 drei 48-stündige Streiks durchzuführen. Dieser Streitfall ging bis zum August 1975 zurück, als die Arbeitgeber

der SNPNC mitteilten, daß die in Paris stationierten Flugbegleiter in Zukunft nicht länger nach dem Pazifischen Raum versetzt werden würden. Dieser Beschluß widersprach einer im Jahre 1960 getroffenen Vereinbarung, gemäß der das in Paris stationierte Kabinenpersonal Anspruch auf Versetzung nach Noumea (Neukaledonien) und Papeete (Tahiti) hatte, um auf Flügen zwischen Noumea und Sydney bzw. auf der Strecke Tahiti-Honolulu-Los Angeles Dienst zu tun. Kurz nach Unterzeichnung dieser Vereinbarung begannen die Arbeitgeber jedoch, im Fernen Osten lokales Kabinenpersonal einzustellen und die Zahl der aus Frankreich nach dem Pazifischen Raum versetzten Flugbegleiter entsprechend zu reduzieren. Bis jetzt ist es der Gewerkschaft nicht möglich gewesen, eine allseits gerechte Lösung dieses Konfliktes zu erzwingen. Auf Antrag der SNPNC verständigte die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals von diesem Konflikt und ersuchte sie, ihn mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln zu unterstützen und Protesttelegramme an die Geschäftsleitung der UTA zu entsenden. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes war der Konflikt noch nicht beigelegt worden.

Generalstreik der spanischen Arbeiter

23. Über zweieinhalb Millionen spanische Arbeiter (Mitglieder "illegaler" Oppositionsgewerkschaften) haben am 12. November 1976 einen 24-stündigen Streik durchgeführt. Dieser Streik, der als die erfolgreichste Streikaktion der spanischen Arbeiter in 37 Jahren bezeichnet werden muß, war ein Protest gegen Maßnahmen, die die Regierung ergriffen hatte, um die wirtschaftlichen Probleme des Landes zu lösen. Bei den Maßnahmen handelte es sich u.a. um einen Lohnstopp, Reduzierung des Personalbestandes und die Einschränkung von Kollektivverhandlungen. Der Streik diente ferner der Verteidigung allgemeiner gewerkschaftlicher Rechte.

Die Regierung hat Vergeltungsmaßnahmen ergriffen. Bereits vor dem 12. November wurden einige UGT-Mitglieder wegen Mitarbeit an der Vorbereitung des Streiks verhaftet, und unter den insgesamt 94 verhafteten Personen befanden sich 5 Mitglieder der UGT-Transportarbeiterföderation. Viele Verhaftete erhielten außerdem noch ihre Kündigung am Arbeitsplatz.

Alle ITF-Mitgliedsverbände wurden ersucht, Appelle an die spanischen Behörden zu richten, um die Freisetzung der Verhafteten und ihre Weiterbeschäftigung an ihren Arbeitsplätzen zu bewirken.

Streik der norwegischen Schiffsingenieure

24. Am 11. Dezember 1976 endete ein 5 Tage langer Streik der auf Zubringerfahrzeugen für Ölbohranlagen, Forschungsschiffen und Kranschiffen in der Nordsee beschäftigten Schiffsingenieure (Mitglieder der uns angeschlossenen Norwegischen Vereinigung der Schiffsingenieure), nachdem sich die Gewerkschaft bereit erklärte, mit den Arbeitgebern über neue Schlichtungsvorschläge zu diskutieren, die später von beiden Seiten akzeptiert wurden. Die Schlichtungsformel sieht u.a. die Bildung eines Ausschusses zwecks Untersuchung der Heuern und Arbeitsbedingungen der Deckoffiziere und Ingenieure im allgemeinen vor. Außerdem wurden Lohnunterschiede in den Heuern der Chefingenieure und 1. Ingenieure berichtigt. Die Mitgliedsverbände der britischen Nordseehäfen, in denen die genannten Fahrzeuge oft einlaufen, wurden von diesem Arbeitskonflikt verständigt und ersucht, während des Streiks kein Ersatzpersonal bereitzustellen.

Streik des japanischen Personals der öffentlichen Dienste

(Siehe die Punkte 89 bis 93.)

REGIONALTÄTIGKEITAllgemeines

25. Die Regionaltätigkeit der ITF während der letzten drei Jahre hat sich weiterhin vorwiegend auf die Bildungsarbeit konzentriert, weil wir überzeugt sind, daß die Gewerkschaften der noch im Entwicklungsstadium befindlichen Länder sich nur behaupten können, wenn sie über eine aufgeklärte und aktive Mitgliedschaft verfügen. Ein Mangel an Willen und Arbeitsbereitschaft kann nicht durch Hilfe von außen -- wie wohlgemeint sie auch immer sein mag -- wettgemacht werden.
26. Aus diesem Grunde konzentrieren sich die Regionalvertreter der ITF darauf, der eigentlichen Tätigkeit der Gewerkschaften Antrieb zu verleihen und sie, wenn immer notwendig, zu beraten. Der nachstehende Bericht ist zwar ausführlich, aber durchaus nicht erschöpfend. Wir hoffen jedoch, daß er ein Bild von der Art und dem Umfang der Tätigkeit der ITF in der Dritten Welt sowie von den Umständen gibt, unter denen unsere Regionalvertreter arbeiten.
27. Es ist nur allzu wahr, daß der Hintergrund ihrer Tätigkeit in vielen Fällen äußerst schwierig, um nicht zu sagen gewerkschaftsfeindlich ist. Im Bericht wird u.a. ausführlicher über die Lage in Indien, Chile und Südafrika berichtet. Dies sind jedoch nur die augenscheinlichsten Beispiele für eine zunehmende Tendenz in Richtung der Vorenthaltung von Gewerkschafts- und Bürgerrechten im Namen der "Wirtschaftsstabilität" oder "öffentlichen Ordnung" oder "des Interesses der Öffentlichkeit" oder welcher Vorwand einer autoritären Regierung zum gegebenen Zeitpunkt am dienlichsten erscheinen mag. Fast ganz Lateinamerika steht gegenwärtig unter autoritären Regimen, die wenig Verständnis und noch weniger Toleranz für die gewerkschaftlichen Grundsätze der ITF haben. Gegen Ende des Jahres 1976 gab vor allem die Lage in Argentinien zunehmenden Grund zu Befürchtungen. In Asien und Afrika sind seit längerer Zeit ähnliche Tendenzen erkennbar und die Unterschiede zwischen ihnen sind eher quantitativ als qualitativ.
28. Um so größer sind somit die Verdienste unserer Regionalvertreter Ben Udogwu in Afrika, Donald U'ren in Asien und Medardo Gomero in Lateinamerika und dem Karibischen Raum, die trotz enormer Schwierigkeiten so guten Fortschritt erzielt haben. Ferner möchten wir dem Kollegen Masuda vom Tokio-Büro nicht unerwähnt lassen, da die guten und langen Beziehungen der ITF zu ihren japanischen Mitgliedsverbänden weitgehend seiner unermüdlichen Arbeitsbereitschaft zu verdanken sind.

AFRIKA

29. Vom 10. bis 31. März 1974 besuchte Udogwu Nigeria, Sierra Leone und Liberia, um mit den dortigen Gewerkschaften der Transportarbeiter Fühlung zu nehmen und die gewerkschaftliche Situation an Ort und Stelle beurteilen zu können.
30. Vom 18. bis 23. März 1974 fand in der Arbeiterhochschule in Takoradi (Ghana) ein Gewerkschaftsseminar (von Udogwu vorbereitet) statt, an dem 40 Kollegen von 5 ghanesischen Mitgliedsverbänden der ITF teilnahmen (Maritime and Dockworkers' Union; Railway and Ports Workers' Union; Railway Enginemen's Union; General Transport and Petroleum Workers' Union and National Union of Seamen). Diskutiert wurden u.a. folgende Themen: die ghanesische Arbeitsgesetzgebung vom Jahre 1965, mit besonderem Bezug auf Schlichtungs- und Schiedsverfahren; Streiks und Aussperrungen; gewerkschaftliche Finanzen; Kollektivverhandlungen und Behandlung von Beschwerden; Aufgaben von Zweigstellenfunktionären; Lohn- und Tarifpolitik; Aufgaben und Struktur von Kreditgenossenschaften; gewerkschaftliche Zusammenarbeit; Geschichte der internationalen Gewerkschaftsbewegung und Tätigkeit der ITF.
31. Vom 9. bis 15. Juni 1974 brachte die ITF, in Zusammenarbeit mit der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung, in der ghanesischen Provinz Volta ein einwöchiges Gewerkschaftsseminar zur Durchführung, an dem 30 Kollegen von vier ghanesischen Mitgliedsverbänden (Railway and Port Workers- Union, Maritime and Dock Workers' Union, General Transport and Petroleum Workers' Union and National Union of Seamen) der ITF teilnehmen. Zur Diskussion standen: Gewerkschaftliche Zielsetzung, Struktur der ghanesischen Gewerkschaftsbewegung; Aufgaben und Funktionen eines Gewerkschaftsfunktionärs; Behandlung von Beschwerden; Finanzverwaltung von Gewerkschaften; Mitbestimmung; multinationale Unternehmen; Kollektivverhandlungen und die Tätigkeit der ITF.
32. Vom 24. bis 28. Juni 1974 fand in Freetown ein von Ben Udogwu (ITF-Regionalvertreter für Afrika) organisiertes Seminar statt, an dem 31 Vertrauensleute von fünf Transportarbeitergewerkschaften des Landes teilnahmen. Zur Diskussion standen u.a. folgende Fragen: Aufgabe eines Vertrauensmannes; Behandlung von Beschwerden; Kollektivverhandlungen; Verwaltung von Gewerkschaften; Zusammenhang zwischen Regierung und Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen; Aufgaben eines Gewerkschaftsfunktionärs und die Geschichte der internationalen Gewerkschaftsbewegung mit besonderem Bezug auf die ITF.
33. Vom 1. bis 7. September fand im Gewerkschaftsinstitut für wirtschaftliche und soziale Entwicklung in Lagos ein einwöchiges Seminar für Mitglieder der Gewerkschaft des afrikanischen Personals der Elder Dempster Agencies statt. Für die Vorbereitung des Seminars war unser Regionalvertreter für Afrika, Ben Udogwu, verantwortlich. Das Seminar muß, trotz der Schwierigkeiten, die während des Planungsstadiums von einigen Managern der Elder Dempster Agencies bereitet

wurden, als ein großer Erfolg bezeichnet werden. Am Seminar nahmen am Ende, wie geplant, 25 Kollegen teil. Diskutiert wurden folgende Themen: Kollektivverhandlungen; gewerkschaftliche Finanzen; Struktur; Verwaltung und Leitung; sozial-ökonomische Aspekte; Aufgaben eines Gewerkschaftsfunktionärs; Zusammenarbeit von Gewerkschaftern; Behandlung von Beschwerden; nigerische Arbeitsgesetzgebung und Geschichte; Struktur und Aufgaben der ITF. Während des Seminars erfolgte außerdem eine Untersuchung der Gründe dafür, daß die Gewerkschaft in letzter Zeit eine beachtliche Anzahl von Mitgliedern verloren hat. In diesem Zusammenhang wurden realistische Abhilfsmaßnahmen vorgeschlagen.

34. Vom 8. bis 14. Sept. 1974 fand in Kumasi (Ghana) ein ITF-Seminar statt, an dem 30 Funktionäre der uns angeschlossenen Ghanesischen Gewerkschaft der Eisenbahner und Hafenarbeiter teilnahmen. Das erste Seminar dieser Art fand im Jahre 1971 statt. Hauptdiskussionsgegenstand waren die im Jahre 1973 angenommenen Satzungen der Gewerkschaft und die Bestimmungen des mit der Eisenbahnverwaltung und Hafenbehörde von Ghana im Juli 1974 abgeschlossenen Kollektivvertrages. Außerdem wurden folgende Themen behandelt: Leitung von Gewerkschaften; Verwaltung; Finanzen; Kontakt zur Mitgliedschaft; Kollektivverhandlungen; Behandlung von Beschwerden auf betrieblicher Ebene; sozial-ökonomische Aspekte; Sozialversicherung; die internationale Gewerkschaftsbewegung und die Rolle der ITF. Am dritten Tage des Seminars fand eine große Versammlung statt, an der über 1.000 Mitglieder der Zweigstelle Kumasi teilnahmen. Hauptzweck der Versammlung war es, die Seminarteilnehmer und den ITF-Regionalvertreter für Afrika den Mitgliedern der Zweigstelle vorzustellen.
35. Mit Hilfe der ITF wurde im Jahre 1965 in Nigeria die Amalgamated Dockworkers', Transport and General Workers' Union gebildet, um die verschiedenen Gewerkschaften der Transportarbeiter unter ein Dach zu bringen. Zwei Jahre später wurde diese Gewerkschaft offiziell anerkannt und vom Arbeitsministerium bevollmächtigt, die Abziehung der Gewerkschaftsbeiträge vom Lohn zu veranlassen. Im Jahre 1968 kam es zwischen den Funktionären zu Meinungsverschiedenheiten, die mehr oder weniger zur Auflösung der Organisation führten. Eine von der Regierung beauftragte Kommission untersuchte die Gründe für die genannten Spannungen und empfahl, daß die Gewerkschaft so schnell wie möglich wieder aktiviert werde. Nach dem nigerischen Bürgerkrieg kam es mit Hilfe der ITF gegen Ende 1973 erneut zu einer Einigung, und Kollege Jonas K. Abam wurde zum Generalsekretär der Gewerkschaft gewählt.
36. Seitdem hat sich die Gewerkschaft mit vielen Problemen auseinandersetzen müssen, darunter Mangel an Geld und Büroausstattungen, Streitigkeiten zwischen Stämmen und Verzögerungen im Zusammenhang mit der Einführung einer neuen landesweiten Regelung der Hafenarbeit durch die Regierung. Ben Udogwu berät und unterstützt die Gewerkschaft nach bestem Vermögen und ist der Ansicht, daß ihre Funktionäre unter äußerst schwierigen Umständen gute

Arbeit leisten. Im September 1974 organisierte Udogwu zwei sehr erfolgreiche Seminare (in Lagos und Warri), um die Mitglieder der Gewerkschaft über deren Ziele und Aufgaben zu unterrichten und somit die organisatorische Tätigkeit zu fördern.

37. Vom 2. bis 7. Dezember 1974 fand in Lagos ein vom ITF-Regionalvertreter, Ben Udogwu, und Herrn Kurt Husemeyer von der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung gemeinsam organisiertes Seminar für die nigerischen Mitgliedsverbände der ITF statt, an dem insgesamt 24 Gewerkschafter von 11 angeschlossenen Organisationen teilnahmen. Referiert wurde über folgende Themen: Kollektivverhandlungen; grundlegende Ziele der Gewerkschaften; Tarifpolitik und Tarifstruktur in Nigeria; Geschichte der nigerischen Gewerkschaftsbewegung; Geschichte und Aufgaben der ITF; Beziehungen zwischen Gewerkschaften; multinationale Unternehmen; Leitung und Verwaltung von Gewerkschaften; die Aufgaben eines Gewerkschaftsfunktionärs (mit besonderem Bezug auf Zweigstellenfunktionäre) und die nigerische Arbeitsgesetzgebung.
38. Vom 7. bis 11. April 1975 fand in Freetown, Sierra Leone, ein äußerst erfolgreiches ITF-Seminar für westafrikanische Hafenarbeiter statt. Dieses Seminar gelangte mit der Unterstützung der uns angeschlossenen amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM zur Durchführung. Die Seminarsteilnehmer kamen von Hafenarbeitergewerkschaften in Ghana, der Elfenbeinküste, Liberia, Nigeria und Sierra Leone. Diskutiert wurden u.a. folgende Themen: Anheuerungsmethoden; Beschäftigungssicherheit; Auswirkung des technischen Wandels, Kollektivverhandlungen in westafrikanischen Häfen und diverse organisatorische Fragen. Die Diskussion stützte sich auf das IAO-Übereinkommen und die IAO-Empfehlung über die Hafenarbeit (1973), die als Vergleichsbasis mit den eigentlichen Beschäftigungsbedingungen der westafrikanischen Hafenarbeiter dienten. Der Großteil der Diskussion war informell, aber es wurden auch Referate gehalten. Mister M.M. King, Amtierender Generalmanager der Hafenbehörde von Sierra Leone, sprach über die Tätigkeit der Vereinigung der Hafenarbeiter von West- und Zentralafrika, und Bill Hotchkiss, ein Gastreferent an der Hochschule Fourah Bay, sprach über den Zusammenhang zwischen wirtschaftlichen Faktoren und Kollektivverhandlungen. Die Schlußfolgerungen des Seminars wurden in einer Entschließung zusammengefaßt, in der die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit der westafrikanischen Gewerkschaften betont wird.
39. Vom 4. bis 9. Mai 1975 fand im Ghana Labour College in Accra ein gewerkschaftliches Seminar statt, an dem 29 Personen von fünf ghanesischen Mitgliedsverbänden (Seeleute, Hafenarbeiter, allgemeine Transportarbeiter, Petrouleumarbeiter und Lokführer) teilnahmen.

Für die Organisation des Seminars waren die deutsche Friedrich-Ebert-Stiftung und unser Regionalvertreter für Afrika, Kollege Ben Udogwu, gemeinsam verantwortlich. Das Labour College hatte für dieses Seminar eine Anzahl instruktiver Beispiele aus der Praxis gewählt. Die Seminarsteilnehmer spielten somit bestimmte Rollen. Sie waren unterteilt in vier Gruppen, je zwei als Arbeitgeber bzw. Gewerkschaftsvertreter. Diese Unterrichtsmethode gelangte erstmalig auf einem Bildungsseminar zur Anwendung und erwies sich als äußerst erfolgreich.

40. In der Zeit vom 20. bis 25. Oktober 1975 fanden in Sekondi und Takoradi zwei ITF-Seminare für Zweigstellenfunktionäre der Eisenbahner- und Hafenarbeitergewerkschaften von Ghana statt. Die zwei Hauptdiskussionsthemen waren die Behandlung von Beschwerden und der gegenwärtige Kollektivvertrag der genannten Gewerkschaft. Ein Seminar erfolgte in der Sprache des Landes; das andere in Englisch. Im Raum Sekondi/Takoradi sind seit längerer Zeit wiederholt Konflikte aufgetreten, weil die lokalen Mitglieder der Gewerkschaft nicht immer die Meinungen und Politik des zentralen Sekretariats teilen. Die beiden Seminare boten somit Vertrauensleuten und anderen Lokalfunktionären eine willkommene Gelegenheit, ihre Beschäftigungsbedingungen mit nationalen Funktionären zu diskutieren und mit ihnen auch Mittel und Wege zur Verbesserung dieser und zur Vermeidung von Mißverständnissen in bezug auf die Auslegung des Kollektivvertrages zu erörtern. Außerdem wurden auf den beiden Seminaren Fragen der Sicherheit sowie die finanzielle Lage der Eisenbahnen des Landes diskutiert, die sich aufgrund des Mangels an ausländischen Devisen, die sie für die Reparatur bzw. Ersetzung defektiven und veralteten Zubehörs benötigen, großen betrieblichen Schwierigkeiten gegenübergestellt sehen.
41. Im Frühjahr 1976 besuchte Kollege Udogwu voraussichtliche Mitgliedsverbände in Liberia, Sierra Leone, Gambia und der Elfenbeinküste. Während seines Aufenthaltes in Liberia und Sierra Leone hielt er zwei Seminare für Vertrauensleute ab.
42. An dem Seminar in Liberia nahmen 26 Vertrauensleute teil. Zur Diskussion standen u.a. folgende Themen: Verfahren für die Beilegung von Streitigkeiten; Untersuchung von Beschwerden; Aufgaben der Vertrauensleute, liberische Arbeitsgesetzgebung; Kollektivverhandlungen; Aufgaben der Gewerkschaftsfunktionäre, mit besonderem Bezug auf gewerkschaftliche Erfassung der Arbeitnehmer; die IAO und die Geschichte und Rolle der ITF. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Beilegung von Streitigkeiten und der Untersuchung von Beschwerden zuteil sowie der Rolle der ITF und IAO im Zusammenhang mit der Erfüllung des IAO-Übereinkommens Nr. 87 über Vereinigungsfreiheit. In einer vom Seminar angenommenen Entschließung wird die liberische Regierung aufgefordert, alle Einschränkungen der gewerkschaftlichen Rechte abzuschaffen. In einer Erklärung verurteilten die Seminarsteilnehmer die Rolle Liberias auf dem Gebiete der Schifffahrt im Zusammenhang mit Schatten-

43. 28 Vertrauensleute von der uns ungeschlossenen Transport and Agricultural Workers' Union nahmen an dem Seminar in Sierra Leone teil, das im nördlichen Teil des Landes (Makeni) stattfand. Zur Diskussion standen folgende Fragen: grundlegende Ziele der Gewerkschaften; Aufgaben von Gewerkschaftsfunktionären und organisierenden Funktionären; Verwaltung von Gewerkschaften; Auslegung der Satzungen der Gewerkschaft; Leitung von Gewerkschaften; Schieds- und Schlichtungsverfahren; gewerkschaftliche Finanzen; Kollektivverhandlungen; Struktur und Rolle der ITF; Struktur und Aufgaben der IAO; sozialökonomische Probleme und die Struktur der Gewerkschaftsbewegung in Sierra Leone. Besondere Aufmerksamkeit wurde der organisatorischen Tätigkeit, finanziellen Problemen, den Satzungen der Gewerkschaft und den Aufgaben der Vertrauensleute zuteil. Außerdem wurde eine gründliche Prüfung der von der Gewerkschaft abgeschlossenen Kollektivverträge vorgenommen.
44. Die ITF und die Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) haben vom 19. bis 30. Juli 1976 an der Ghunesischen Hochschule für Arbeit in Akkra zwei Seminare über praktische Volkswirtschaft und Managementmethoden durchgeführt. Die 25 Teilnehmer kamen von den sechs ghunesischen Mitgliedsverbänden der ITF. Der Hauptzweck des volkswirtschaftlichen Seminars, das vom 19. bis 24. Juli stattfand, bestand in einer Einführung in ökonomische Grundsätze und Konzepte, um den Teilnehmern ein besseres Verständnis von der wirtschaftlichen Situation Ghanas zu vermitteln. Die Rolle der Gewerkschaft im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung sowie das Verhältnis zwischen Lohnniveau und gewerkschaftlichen Forderungen wurde besonders hervorgehoben. Auf dem Managementseminar (25. bis 30. Juli) wurden mehrere Referate gehalten, um den Teilnehmern umfassende Kenntnisse über Managementmethoden und -verfahren zu vermitteln.
45. In Zusammenarbeit mit der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) hat die ITF vom 16. bis 20. August 1976 in Freetown (Sierra Leone) ihr drittes Seminar für westafrikanische Transportarbeiter abgehalten. An dem Seminar nahmen 35 Kollegen aus sechs westafrikanischen Ländern (Elfenbeinküste, Gambia, Ghana, Liberia, Nigeria und Sierra Leone) teil. Zur Diskussion standen folgende Themen: Rolle der Industriegewerkschaften Westafrikas; Aufgaben der Gewerkschaften in Entwicklungsländern; Verbrauchergenossenschaften; Strategie für wirtschaftliche Entwicklung; Sozialökonomie; Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen in Westafrika; Kollektivverhandlungen; Geschichte, Struktur und Arbeit der ITF; Tätigkeit der Friedrich-Ebert-Stiftung in Entwicklungsländern; Geschichte der internationalen Arbeiterbewegung; Rolle und Struktur der IAO; und die Tätigkeit internationaler Berufssekretariate in Westafrika.

46. Um die zunehmende Nachfrage unter den afrikanischen Mitgliedsverbänden nach Informationen über allgemeine Aspekte der Verkehrspolitik zu befriedigen, fand vom 27. September bis 1. Oktober 1976 in Akkra, Ghana, ein Verkehrspolitisches Seminar statt, an dem 23 führende Funktionäre aus acht afrikanischen Ländern teilnahmen. Zur Diskussion standen u.a. folgende Fragen: Methoden der Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger; erforderliche Investitionen für die einzelnen Verkehrsträger; und verkehrspolitische Maßnahmen seitens der Regierung. Die am Ende des Seminars gefaßten Schlußfolgerungen wurden in einer umfassenden Erklärung zusammengefaßt. Die Niederländische Gewerkschaftsstiftung für Entwicklungsarbeit (SOSV) leistete einen finanziellen Beitrag zur Durchführung dieses Projektes. Die ITF war durch Sektionssekretär Hans Hauf vertreten.
47. Unmittelbar im Anschluß an das obengenannte Verkehrspolitische Seminar nahmen Eisenbahnvertreter aus sechs afrikanischen Ländern an einer Konferenz über die Gesundheit und Sicherheit der Arbeit teil. Diese Konferenz wurde in Zusammenarbeit mit der amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM organisiert, die zwei Referenten bereitstellte -- Ben Sharman (Internationaler Vertreter) und Jim Austin (lokaler Funktionär mit umfassender Erfahrung auf dem Gebiete der Sicherheit und Gesundheit). Am Ende der Konferenz wurde eine Erklärung angenommen, in der besonders betont wird, daß die afrikanischen Eisenbahnergewerkschaften und die zuständigen Geschäftsleitungen geeignete paritätische Einrichtungen schaffen müssen, um die gegenwärtigen Normen der beruflichen Sicherheit und Gesundheit zu verbessern (siehe Nr. 59 im Anhang). Auf dieser Tagung war die ITF durch den Sektionssekretär Hans Hauf vertreten.
48. Am 4. Dezember 1975 hat die Regierung von Nigeria bekanntgegeben, daß es den Gewerkschaften des Landes künftig nicht gestattet sein würde, 'ausländischen' Organisationen wie dem IBFG, dem WGB, den WVA und Internationalen Berufssekretariaten beizutreten. Sie würden ihre internationalen Beziehungen künftig auf die IAO und die Organisation der gewerkschaftlichen Einigkeit in Afrika (OATUU) beschränken müssen. Später jedoch modifizierten Vertreter der Regierung in privater Eigenschaft dies insofern, als sie es unter Umständen für möglich hielten, daß nigerische Gewerkschaften auch anderen 'von der Regierung spezifisch befürworteten' Organisationen angehören könnten. Es ist somit keineswegs klar, was das gegenwärtige Verhältnis der ITF zu ihren nigerischen Mitgliedsverbänden ist. Die ITF hat ihnen jedoch seit mehreren Jahren keine direkte materielle Hilfe geleistet, und da das oben erwähnte Verbot der Regierung angeblich

auf Umstände zurückzuführen ist, die im Zusammenhang mit der Überweisung internationaler Geldspenden aufgetreten sind, haben wir einigen Grund zu hoffen, daß es unseren Mitgliedsverbänden gestattet sein wird, weiterhin der ITF anzugehören, und daß es der ITF weiterhin erlaubt sein wird, in Nigeria Projekte auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit zur Durchführung zu bringen.

49. Am 18. und 19. Dezember 1975 fand in Lagos die Gründungskonferenz des neuen Nigerischen Gewerkschaftsbundes (NLC) statt. Der NLC entstand durch den Zusammenschluß der bisherigen vier gewerkschaftlichen Dachorganisationen: United Labour Congress (ULC), Nigerian Trade Union Congress (NTUC), Nigerian Workers' Council (NWC) und Labour Unity Front (LUF).
50. Auf den Zusammenschlußverhandlungen zwischen den früheren nigerischen Gewerkschaftsbünden war vereinbart worden, daß der neugebildete Gewerkschaftsbund (NLC) dem IBFG, dem WGB und der Christlichen Internationale (WCI) beitreten sollte. Diese Vereinbarung konnte jedoch aufgrund des Gesetzeserlasses der nigerischen Regierung über die internationalen Beziehungen der nigerischen Gewerkschaften nicht verwirklicht werden. Im August 1976 erließ die Regierung ein weiteres Edikt und beschloß, die offizielle Registrierung des NLC zu verweigern und die früheren Registrierungen der vorherigen Gewerkschaftsbünde rückgängig zu machen. Gleichzeitig wurde vorgesehen, daß ein von der Regierung eingesetzter Verwalter zusammen mit sechs vom Arbeitsminister zu ernennenden Personen die Kontrolle eines neuen Gewerkschaftsbundes übernehmen sollte. Der Verwalter hatte u.a. den Auftrag, die Bildung eines einzigen Gewerkschaftsbundes zu bewirken, dem alle nigerischen Gewerkschaften angehören sollten.
51. Die afrikanischen Mitgliedsverbände der ITF befinden sich vorwiegend in Westafrika, so daß sich die Tätigkeit der ITF gleichfalls auf Westafrika konzentriert. Im November 1975 unternahm Ben Udogwu jedoch eine Reise nach Ost- und Zentralafrika, wo es ihm möglich war, das Interesse der Mitgliedsverbände in Kenia zu erwecken und neue Kontakte mit Transportarbeitergewerkschaften in Malawi und Zambia aufzunehmen. Außerdem besuchte er kurz Tansania, obwohl es den dortigen Gewerkschaften nicht gestattet ist, offizielle Beziehungen zur ITF aufzunehmen.
52. In Weiterverfolgung dieser Reise wurden im November und Dezember 1976 vier Seminare für Zweigstellenfunktionäre der Eisenbahner- und Hafenarbeitergewerkschaft von Kenia abgehalten.

53. Die südafrikanische Transport and Allied Workers' Union (TAWU) wurde im Jahre 1972 nach mehreren Streiks des schwarzen Autobuspersonals im Transvaal gebildet. Die Streiks waren Teil einer allgemeinen Welle von Unruhen, deren Heftigkeit und Beharrlichkeit die Regierung des Landes überraschte. Zur Zeit wurden die Streiks oft als "spontan" bezeichnet. Sehr bald aber konnte man erkennen, daß sie sorgfältig geplant und im allgemeinen sehr diszipliniert waren.
54. Sie waren ferner insofern erfolgreich, als sich die Arbeitgeber in den meisten Fällen am Ende bereit erklärten, beachtliche Lohnerhöhungen zu gewähren, obwohl die Regierung sie aufgefordert hatte, den Forderungen der Arbeiter nicht stattzugeben. Viele Arbeiter wurden sich dadurch bewußt, daß gut organisierte gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen das beste Mittel zur Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen sind. Dieses Bewußtsein bewog viele schwarze Arbeiter, Gewerkschaften beizutreten. (Obwohl das südafrikanische Gesetz schwarze Arbeiter nicht daran hindert, eigene Gewerkschaften zu bilden oder solchen Gewerkschaften beizutreten, werden diese Gewerkschaften im Prinzip nicht offiziell anerkannt, so daß sich die meisten Arbeitgeber weigern können, mit ihnen in Verhandlungen einzutreten.)
55. Die TAWU trat der ITF im Oktober 1973 bei. Sie hat gegenwärtig Mitglieder bei mehreren Autobusunternehmen im Transvaal, die Busse für schwarze Südafrikaner im Betrieb haben. Die genannten Unternehmen haben die TAWU bis jetzt noch nicht anerkannt, aber es war der Gewerkschaft möglich, sich indirekt durch die gewerkschaftsfreundliche Haltung der Arbeitnehmervertreter in Betriebsausschüssen des Unternehmens zu etablieren. Diese Betriebsausschüsse sind das zuständige paritätische Organ für die Behandlung von Forderungen oder Beschwerden.
56. Die ITF hat die TAWU materiell unterstützt und auch Druck auf die betreffenden Unternehmen ausgeübt, um sie zur Anerkennung der TAWU zu bewegen, falls eine beachtliche Anzahl des Personals dieser Gewerkschaft angehören.
57. Ferner hat die Gewerkschaft materielle und administrative Hilfe von einem Organ erhalten, das sich Urban Training Project (UTP) nennt und sich vorwiegend auf dem Gebiete der Arbeiterbildung betätigt. Das UTP hat mehrere Seminare und Ausbildungskurse für schwarze Gewerkschafter abgehalten. Im November 1976 wurden die führenden Funktionäre des UTP jedoch einem Regierungsverbot unterstellt. Daraus läßt sich ersehen, daß die Regierung über das wachsende politische und gewerkschaftliche Bewußtsein der schwarzen Einwohner des Landes besorgt ist. Auf die letzten Unterdrückungsmaßnahmen des südafrikanischen Regimes reagierte die ITF in einer am 23. November 1976 abgegebenen Erklärung, die wie folgt lautete:

"Die ITF verurteilt die vor kurzem von der südafrikanischen Regierung ergriffenen Maßnahmen, durch die eine Anzahl führender schwarzer Gewerkschafter und ihre Unterstützer aus der weißen Bevölkerung des Landes unter Hausarrest gestellt wurden. Mehrere der von diesen Maßnahmen betroffenen Personen sind der ITF bekannt, da die ITF seit einiger Zeit den schwarzen Transportarbeitern, die sich bemühen, Gewerkschaften aufzubauen, behilflich gewesen ist. Für uns ist es buchstäblich unglaublich, daß diese Personen im Ernst als aufrührerisch betrachtet werden können, obwohl es stimmt, daß ihre Handlungen in Unterstützung der schwarzen Gewerkschaftsbewegung auf lange Sicht eine wirtschaftliche und soziale Gleichstellung der Rassen anstreben, was mit der Politik der gegenwärtigen Regierung nicht vereinbar wäre. Daraus ergibt sich die deprimierende Folgerung, daß Herr Vorster offensichtlich weiterhin fest entschlossen ist, die Privilegien einer kleinen Minderheit von Südafrikanern zu verteidigen.

Über die Rassenprobleme Südafrikas braucht hier nichts gesagt zu werden, denn diese Probleme sind allzu bekannt und bestehen schon seit langem. Was für die ITF jedoch von größter Bedeutung ist, ist die Tatsache, daß Tausende von südafrikanischen Transportarbeitern aufgrund ihrer schwarzen Hautfarbe die Gelegenheit vorenthalten wird, anerkannte Gewerkschaften zu bilden. Eine solche Haltung läßt sich aus moralischer und sozialer Sicht in keiner Weise rechtfertigen. Aus diesem Grunde wird die ITF weiterhin alles in ihrer Macht Stehende tun, um es den schwarzen Transportarbeitern Südafrikas zu ermöglichen, aktive und existenzfähige Gewerkschaften zu bilden."

58. Während der letzten drei Jahre hat die ITF weiterhin so enge Beziehungen wie möglich zu ihren Mitgliedsverbänden in Zimbabwe unterhalten. Der wichtigste dieser ist die Railway Associated Workers' Union, die weiterhin als die best organisierte schwarze Gewerkschaft des Landes betrachtet werden muß. Leider mußte der Kontakt vorwiegend auf dem Korrespondenzwege aufrechterhalten werden, da es den schwarzen Gewerkschaftern des Landes praktisch unmöglich ist, Zimbabwe zu verlassen, weil "rhodesische" Reisedokumente wertlos sind. Die in der zweiten Hälfte des Jahres 1976 eingetretenen politischen Entwicklungen haben ohnehin die sozialen Beziehungen überschattet, und das eventuelle Resultat dieser Entwicklungen wird zweifellos auch Folgen für die Gewerkschaftsbewegung mit sich bringen. Die ITF hat schon immer den Standpunkt vertreten, daß ein Mehrheitsregime für Zimbabwe richtig und unvermeidlich ist und eine unerläßliche Voraussetzung für die Bildung einer starken und freien Gewerkschaftsbewegung für alle Arbeitnehmer des Landes darstellt.

ASIEN

59. Vom 15. bis 19. April 1974 besuchte U'ren Indonesien, um an Ort und Stelle zu prüfen, wie sich die vom indonesischen Staatspräsidenten im Jahre 1971 angeordnete Bildung einer Nationalen Gewerkschaft aller Arbeitnehmer der öffentlichen Dienste (einschließlich der Eisenbahner) auf den uns angeschlossenen indonesischen Eisenbahnverband (PBKA) ausgewirkt hat. Die genannte Nationale Gewerkschaft ist nicht nur regierungsgehörig, sondern untersteht dem Innenminister und den Provinzgouvernären. Wiederholte Aufforderungen an die Regierung, die Rechte der PBKA wiederherzustellen, sind unbeantwortet geblieben.
60. Eine Zweite Asiatische Seeleutekonferenz der ITF fand vom 14. bis 21. Oktober 1974 in Manila statt. An ihr nahmen Vertreter von Mitgliedsverbänden aus Indien, Pakistan, Bangla Desch, Singapur, Japan, den Philippinen und Australien teil. Die ITF war durch den Generalsekretär und den ITF-Regionalvertreter für Asien, der auch für die Vorbereitung der Konferenz verantwortlich war, vertreten.
61. Diskutiert wurden folgende Fragen: 1. Gewerkschaftliche Organisation an Bord von Schiffen; 2. Kollektivverhandlungen; 3. Anheuerung von Seeleuten; 4. Heuerverträge; 5. technischer Wandel und Rationalisierung in der Schifffahrt; 6. Schattenflaggen.
62. Die Diskussion der einzelnen Punkte, die vom Generalsekretär der ITF angeführt wurden, bot eine wertvolle Gelegenheit für Vergleiche der Heuern und Arbeitsbedingungen der Mitglieder verschiedener asiatischer Gewerkschaften. Es wurde beschlossen, daß bestimmte Abhilfsmaßnahmen nicht als weltweit anwendbar betrachtet werden können, sondern unter Berücksichtigung auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und die Beschäftigungsmöglichkeiten der einzelnen Länder modifiziert werden müssen.
63. Vom 16. bis 20. Dezember 1974 fand in Penang (Malaysia) ein Seminar für asiatische Hafenarbeiter statt, an dem 25 Gewerkschafter aus 9 asiatischen Ländern teilnahmen. Die drei Hauptdiskussionsthemen waren: Methoden der Anheuerung; Beschäftigungssicherheit und Auswirkungen des technischen Wandels. Für die Vorbereitung und Koordinierung des Seminars war unser Regionalvertreter, Donald U'ren, verantwortlich. Anwesend waren außerdem: Ted Thompson (Generalsekretär der Hafenarbeitergewerkschaft von Neuseeland) Norman Docker (ein Funktionär der Australischen Hafenarbeiterföderation) und Harold Lewis (Stellvertretender Generalsekretär der ITF).

64. Vom 1. bis 5. Dezember 1975 fand in Singapur eine Asiatische Regionalkonferenz für Straßentransport-arbeiter statt, die von der ITF in Zusammenarbeit mit den ITF-Mitgliedsverbänden in Singapur und der nordamerikanischen BRAC durchgeführt wurde. Den Vorsitz hatte Johann Hauf, Sektionssekretär. Als Sekretär fungierte Donald U'ren, asiatischer Regionalvertreter der ITF. Die Tagesordnung umfaßte folgende Punkte: Internationale Entwicklungen; Übersicht über Arbeitsbedingungen; Verkehrspolitik; ITF und Solidarität: ein Bericht über gewerkschaftliche Organisation und Kollektivverhandlungen. Die Diskussion über internationale Entwicklungen im Straßentransport bezog sich vor allem auf die vom Planungsausschuß der Sektion Straßentransport geleistete Arbeit bezüglich eines IAO-Konventionsentwurfes über Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer im Straßentransport. Die Konferenz stellte übereinstimmend fest, daß dieser Entwurf, der der nächsten Vollkonferenz der Sektion Straßentransport vorgelegt werden wird, voll und ganz den Bedürfnissen der Straßentransportarbeiter in Asien entgegenkommt. Der Sektionssekretär wurde gebeten, dies der Vollkonferenz mitzuteilen, und es wurde der Wunsch ausgesprochen, daß die Sektion den Entwurf in seiner bestehenden Form annimmt.
65. Vom 12. bis 16. Januar 1976 fand in Kuala Lumpur, Malaysia, eine Asiatische Regionalkonferenz für Eisenbahner statt. Diese Konferenz wurde von der ITF in Zusammenarbeit mit der BRAC durchgeführt. Den Vorsitz führte Sektionssekretär Johann Hauf. Donald U'ren, Regionalvertreter für Asien, fungierte als Sekretär. Die Tagesordnung umfaßte folgende Punkte:
1. Automation im Eisenbahnwesen
 - (a) Forschungsvorschlag für eine Studie über die menschlichen Auswirkungen des technischen Wandels bei den Eisenbahnen; (b) ITF-Sozialcharta über Rationalisierung und Modernisierung der Eisenbahnen;
 2. Verkehrspolitik
 - (a) Allgemeines; (b) Städtischer Nahverkehr;
 - (c) Eisenbahnen und Eigenwirtschaftlichkeit;
 3. Überblick über Arbeitsbedingungen;
 4. Bericht über gewerkschaftliche Erfassung und Kollektivverhandlungen.
66. In einer angeregten Diskussion wurde festgestellt, daß die Probleme Automation und Verkehrspolitik intensiver von der Sektion behandelt werden sollten. Natürlich sind die Problemstellung und die sich dadurch ergebenden Lösungen in den einzelnen Ländern aufgrund ihres speziellen industriellen Entwicklungsstandes verschieden. Eine wichtige Aufgabe der ITF-Sektion Eisenbahn ist es daher, beratend und koordinierend zu wirken.

67. Vom 8. bis 25. März 1976 fand in Bangkok ein Asiatisches Regionalseminar für Bildungsfunktionäre statt. Für die Planung des Seminars war unser Asien-Vertreter, Donald U'ren, verantwortlich. An dem Seminar nahmen 40 Funktionäre aus elf asiatischen Ländern teil. Zur Diskussion standen u.a. folgende Fragen: Erziehungsmethoden für Erwachsene; Rhetorik; praktische Unterrichtsübungen; Einführung in die Politik; Auswirkungen des Analphabetentums auf die Arbeitsbewegung und wirtschaftliche Entwicklung des Landes; Struktur und Verwaltung von Gewerkschaften; demokratische Sicherung von Gewerkschaften; die IAO und ihre Aufgaben; die ITF und Solidarität. Außerdem berichteten die Seminarsteilnehmer über die gewerkschaftliche Lage in ihren Ländern und über die auf dem Gebiete der Bildungsarbeit bestehenden Probleme.
68. In Zusammenarbeit mit der amerikanischen Eisenbahner-gewerkschaft (BRAC) wurde vom 2. bis 15. August 1976 in Bangkok ein ITF-Seminar über die Führung von Gewerkschaften und organisatorische Tätigkeit abgehalten, an dem 23 Delegierte aus acht asiatischen Ländern teilnahmen. Zur Diskussion standen u.a. folgende Themen: Leitung von Gewerkschaften; Rolle der Gewerkschaften beim nationalen Aufbau; Übereinkommen und Empfehlungen der IAO; Planung gewerkschaftlicher Organisierungskampagnen; menschliche Beziehungen und Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen; Gewerkschaften und Politik; Behandlung von Beschwerden; und ITF und Solidarität. Für die Organisation und Durchführung des Seminars war unser Regionalvertreter für Asien, Kollege Donald U'ren, verantwortlich, der auch mehrere Referate hielt.
69. Vom 18. bis 23. Oktober 1976 fand in Penang (Malaysia) das erste Asiatische Regionalseminar für weibliche Transportarbeiter statt. Die Seminarsteilnehmer kamen aus Malaysia, Singapur, den Philippinen, Thailand und Ceylon. Diskutiert wurden folgende Themen: die allgemeine wirtschaftliche, soziale, politische und gewerkschaftliche Lage in Asien; die Rolle der Frauen in der modernen Gesellschaft im Zusammenhang mit der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung; die Bedeutung der Mitarbeit der Frauen in der asiatischen Transportarbeiterbewegung; Methoden zur Ermutigung der Frauen in Richtung einer größeren Beteiligung an der gewerkschaftlichen Organisation und Bildungsarbeit; Struktur und Ziele der ITF mit besonderem Bezug auf Probleme der weiblichen Transportarbeiter; und eine Diskussion über das von den Vereinten Nationen proklamierte "Jahrzehnt der Frau: Gleichheit, Entwicklung und Frieden".
70. Das Seminar nahm eine einstimmige Erklärung an, in der die ITF ersucht wird, sich weiterhin für die Verteidigung und Förderung der Interessen der weiblichen Transportarbeiter

Asiens einzusetzen. Die asiatischen Mitgliedsverbände der ITF wurden ersucht, innerhalb ihrer Organisationen Frauenausschüsse zu bilden und die zuständigen Gewerkschaftsbünde ihrer Länder aufzufordern, ein Gleiches zu tun.

71. Für die Planung und Durchführung des Seminars, das von der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaft BRAC finanziell unterstützt wurde, war unser Regionalvertreter für Asien, Kollege Donald U'ren, verantwortlich. Die BRAC stellte drei Referenten über Frauenprobleme, nämlich die Kolleginnen: Joan Goodin, Andrea DiLorenzo und Dr. Norma Netzner. Ferner referierten Senator Raidah Aziz aus Malaysia und Herr Dennis Hodson von der IAO.
72. Am 26. Juni 1975 verhängte die indische Regierung den Ausnahmezustand, und zahllose führende Politiker und Gewerkschafter, über deren Loyalität zur Premierministerin Indira Gandhi Zweifel bestanden, wurden verhaftet. Gleichzeitig erließ die Regierung ein effektives Verbot gegen Streikmaßnahmen oder Protestaktionen jeglicher Art und unterstellte die Massenmedien einer strengen Zensur. Diese Maßnahmen der indischen Regierung wurden in einer von der ITF-Eisenbahnersektion im August 1975 in Harrogate angenommenen Entschließung (sh. Seite 244) verurteilt. Auf einer Sitzung im November 1975 bestätigte der ITF-Vorstand die genannte Entschließung.
73. George Fernandes, ehemaliger Präsident der uns angeschlossenen All-Indischen Eisenbahnerföderation und Vorsitzender der Sozialistischen Partei Indiens, wurde am 10. Juni 1976 verhaftet. Fernandes ist der ITF wohlbekannt. Er spielte auf dem Stockholmer Kongreß der ITF eine prominente Rolle bei der ziemlich ausführlichen Diskussion des Streiks der indischen Eisenbahner vom Jahre 1974 und der von der Regierung ergriffenen Unterdrückungsmaßnahmen. Seine Anführung dieses Streiks und seine politische Tätigkeit hatten ihn offensichtlich gebrandmarkt, und niemand war überrascht darüber, daß er ins Versteck ging, um seine Verhaftung zu vermeiden, als sich die indische Regierung plötzlich Vollmachten zuschrieb, die über die Verfassung des Landes hinausgingen.
74. Als die ITF von der Verhaftung des Kollegen Fernandes erfuhr, verständigte sie die ihr angeschlossenen Gewerkschaften am 16. Juni in einem Rundschreiben davon, daß sie die indische Premierministerin aufgefordert habe, "persönlich sicherzustellen, daß Fernandes vorschriftsgemäß behandelt wird und die gegen ihn vorgebrachten Beschuldigungen unverzüglich in einem der Öffentlichkeit zugänglichen und fairen Prozeß dargelegt werden". Die Mitgliedsverbände der ITF wurden ersucht, diesen Protest der ITF zu unterstützen und gegenüber den indischen Gesandtschaften ihrer Länder ihrer tiefen Besorgnis Ausdruck zu geben.

75. Der direkte Protest der ITF hinterließ überhaupt keinen Eindruck. Dies entsprach auch der Haltung der indischen Regierung gegenüber der ITF seit dem indischen Eisenbahnerstreik vom Jahre 1974. Kurz nach dem Stockholmer Kongreß verweigerte die indische Regierung die Entsendung einer Untersuchungskommission nach Indien, und Mohammad Hoda -- ein ITF-Funktionär, der indischer Staatsbürger ist -- wurde von den Behörden belästigt, als er später zweimal sein Heimatland besuchte. Zweck des ersten Besuches war es, Ermittlungen über die Situation der indischen Eisenbahner anzustellen; der zweite Besuch war mehr oder weniger privater Natur.
76. Einige Wochen später gab die indische Regierung einen weiteren Beweis für ihren Haß gegen die ITF, als die indische Gesandtschaft in London am 2. August den Paß des Kollegen Hoda beschlagnahmte. Die Gesandtschaft weigerte sich, einen Grund für ihre Handlungsweise zu geben und erklärte lediglich, daß der Paß "im Interesse der allgemeinen Öffentlichkeit" entzogen worden sei. Sie bot dem Kollegen Hoda ein Reisedokument an, das es ihm ermöglicht haben würde, in Indien einzu-reisen. Hätte er dies getan, wäre er in aller Wahr-scheinlichkeit verhaftet worden. Über diesen Zwischenfall wurde am 13. August ein weiteres ITF-Rundschreiben ausgesandt.
77. Unsere Mitgliedsverbände haben auf die an sie gerichtete Aufforderung, die Proteste der ITF an die indische Regie-rung zu unterstützen, beispielhaft reagiert, und es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die in vielen Teilen der Welt an indische Gesandtschaften gerichteten Beschwerden der indischen Regierung sehr peinlich gewesen sind, um so mehr, als die Regierung bis vor kurzem nicht sagen konnte, welche Beschuldigungen gegen George Fernandes vorliegen, wann er vor Gericht gebracht werden würde und unter welchen Bedingungen er sich in Haft befindet. (Gemäß den uns vor-liegenden Informationen waren diese Bedingungen schockie-rend.)
78. Seiner Frau, Leila Fernandes, war es möglich, mit ihrem jungen Sohn aus Indien zu fliehen, kurz nachdem George ins Versteck gegangen war. Sie begab sich nach den Ver-einigten Staaten, wo sie die Unterstützung und Sympathie einer Anzahl führender politischer Persönlichkeiten, wie z.B. Senator George McGovern, Senator Hubert Humphrey und Professor Kenneth Galbraith, gewann. Im Herbst 1976 befand sie sich in Europa und hat am 20. September in London mit Hilfe der ITF eine Pressekonferenz gehalten. Außerdem hat sie Österreich, die Bundesrepublik Deutschland, die Schweiz, Belgien, die Niederlande, Frankreich, Portugal und Italien besucht. Über ihren Aufenthalt in Europa wurde am 21. September ein weiteres ITF-Rundschreiben ausgesandt.

79. Am 24. September gab die indische Regierung bekannt, daß George Fernandes und 24 weitere Angeklagte einer ganzen Reihe von Vergehen, einschließlich Sabotage, beschuldigt werden würden. Während einer kurzen Verhandlung am 4. Oktober erschien Fernandes in Handschellen und Ketten vor dem Gericht und wies die gegen ihn vorgebrachten Beschuldigungen als "erdichtet" zurück. Die Verhandlung wurde daraufhin bis zum 12. Oktober vertagt.
80. In dieser Angelegenheit hat sich die ITF von Anfang an auf die einfache, aber grundlegende, Frage konzentriert, ob ein Gewerkschafter ohne die Garantie eines fairen prompten Verhörs verhaftet werden sollte. Genau wie die ITF die gewerkschaftliche Handlungsfreiheit in Ländern wie Chile unterstützt, muß sie diesen Grundsatz auch verteidigen, wenn er durch die Behandlung von Fernandes und anderen führenden Gewerkschaftern in Indien verletzt wird.
81. Die indischen Mitgliedsverbände haben gegen die Haltung und Erklärungen der ITF stark protestiert. Am 26. August wurde auf einer Sitzung vier indischer Mitgliedsverbände in Bombay eine Entschließung angenommen, in der die Suspendierung des Generalsekretärs gefordert wurde. Dieser Entschließung wurde in Indien große Publizität zuteil, und sie ist auch mehreren ITF-Mitgliedsverbänden zugestellt worden.
82. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß zwischen der ITF und der indischen Regierung -- und anscheinend auch zwischen der ITF und ihren Mitgliedsverbänden -- ein ernster Konflikt besteht. Wenn die indische Regierung die Handlungsweise der ITF als "anti-indisch" bezeichnet, ist dies aufrichtigst zu bedauern. Noch ist die ITF in der Lage, ihre Argumente in Indien selbst vorzutragen, da ja ihre Äußerungen dort zensiert werden würden. Wir können nur hoffen, daß die bis zur Gründung der indischen Gewerkschaftsbewegung zurückgehende konsequente Unterstützung seitens der ITF für echte Gewerkschaften in Indien uns ein genügend hohes Prestige verschafft hat, um die Angriffe der jetzigen indischen Regierung erfolgreich abwehren zu können.
83. Auf seiner Sitzung im Oktober 1976 hat der Vorstand einstimmig eine Erklärung angenommen, in der die Handlungsweise und Haltung der ITF vis-à-vis der indischen Regierung und insbesondere in Sachen George Fernandes gutgeheißen werden (sh. Seite 216).
84. Gegen Ende des Jahres 1973 unterbreitete die der ITF angeschlossene Japanische Föderation der im Dienste städtischer Verkehrsbetriebe stehenden Arbeitnehmer (TOSHIKOTSU) der IAO eine Beschwerde, weil das

städtische Autobuspersonal in Japan nicht streiken darf, wogegen die bei privaten Verkehrsbetrieben beschäftigten Arbeitnehmer das Streikrecht besitzen. Die genannte Organisation verwies besonders auf den Umstand, daß es in den meisten japanischen Großstädten sowohl städtische als auch private Autobusbetriebe gibt.

85. Diese Beschwerde wurde im Februar 1974 dem IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit vorgelegt. In seinen Schlußfolgerungen, die später vom IAO-Verwaltungsrat bestätigt wurden, erklärte der Ausschuß, daß das Recht auf Ergreifung von Streikmaßnahmen im allgemeinen als ein berechtigtes Mittel zur Verteidigung der Interessen der Arbeitnehmer anerkannt wird. Wenn dieses Recht in bestimmten lebenswichtigen Betrieben eingeschränkt wird oder nicht besteht, ist den betreffenden Arbeitnehmern als Entschädigung für diese Beschränkung ihrer Handlungsfreiheit ein entsprechender Schutz zu bieten.
86. Der Ausschuß empfahl ferner, daß der IAO-Verwaltungsrat die (japanische) Regierung darauf aufmerksam mache, daß es nicht angebracht sei, alle in öffentlichem Besitz stehenden Unternehmen im Zusammenhang mit der Beschränkung des Streikrechts auf gleicher Basis zu behandeln. Vielmehr sollte in der einschlägigen Gesetzgebung ein Unterschied zwischen wirklich lebenswichtigen Betrieben gemacht werden, deren Stilllegung öffentliche Not und Härten verursachen würde, und öffentlichen Betrieben, auf die dies nicht zutrifft. Abschließend stellte der Ausschuß fest, daß die Befriedigung der öffentlichen Verkehrsnachfrage in den größeren Städten Japans zwar nicht ausschließlich von städtischen Betrieben vorgenommen wird, diese Betriebe jedoch gemäß den Angaben der Regierung eine Schlüsselstellung im städtischen Verkehr einnehmen. Aus diesem Grunde sei es unwahrscheinlich, daß größere Streikaktionen in öffentlichen städtischen Verkehrsbetrieben vorgenommen werden könnten, ohne die Öffentlichkeit ernststen Härten auszusetzen.
87. Die ITF hat der IAO offiziell mitgeteilt, daß sie die Beschwerde der TOSHIKOTSU unterstützt und ferner — allerdings ohne Erfolg — versucht, eine erneute Prüfung dieses Falles durch die IAO zu bewirken, da die Schlußfolgerungen des Ausschusses für Vereinigungsfreiheit für uns vollkommen unannehmbar sind. Erstens erscheint der Ausschuß den Grundsatz zu akzeptieren, daß ein Streik, der 'ernste öffentliche Härten' verursachen könnte, gesetzlich verboten werden kann. Der Ausschuß definiert jedoch in diesem Zusammenhang nicht die Begriffe 'ernst' und 'Härten'. Zweitens hatte die beschuldigte Partei (d.h. die japanische Regierung) behauptet, daß 'Streiks in diesem Sektor der Öffentlichkeit ernste Unannehmlichkeiten verursachen' würden. Dieses Wort 'Unannehmlichkeiten' sei in den Schlußfolgerungen als 'Härten' wiedergegeben worden, mit der stillschweigenden Folgerung, daß diese beiden Begriffe gleichbedeutend sind.

88. Die ITF ist der Ansicht, daß die allgemeine Anwendung der zur Beschwerde der TOSHIKOTSU abgegebenen Schlußfolgerungen dazu führen könnte, daß die IAO eine Beschränkung von Streikmaßnahmen in praktisch allen Verkehrszweigen zuläßt, da Arbeitsniederlegungen im Verkehrssektor bedingterweise in den meisten Fällen Unannehmlichkeiten und Härten zur Folge haben. Die IAO hat demgegenüber behauptet, daß eine jede Beschwerde unabhängig behandelt werde, so daß der TOSHIKOTSU-Fall keinen Präzedenzfall darstelle. Die ITF ist dagegen der Ansicht, daß das Bestehen einer solchen Entscheidung sehr wohl die Beurteilung eines künftigen ähnlichen Falles beeinflussen könnte.
89. Die jährliche 'Frühjahrsoffensive' der japanischen Gewerkschaften war im Jahre 1974 besonders heftig. In der zweiten Aprilwoche waren -- vor allem unter Arbeitnehmern, die kein Streikrecht besitzen -- weitverbreitete Arbeitsniederlegungen zu verzeichnen. Ein großer Teil der öffentlichen Dienste wurde durch Streiks, deren Ziel in der Erlangung des Streikrechts bestand, lahmgelegt. Im Eisenbahnsektor führten zwei Mitgliedsverbände der ITF -- der Allgemeine Eisenbahnverband (KOKORO) und die Gewerkschaft des Lokpersonals (DORO) -- Streiks durch.
90. Seit Jahrzehnten kämpfen die japanischen Eisenbahner und die übrigen Gewerkschaften des Personals der öffentlichen Dienste um die Wiederherstellung des Streikrechts, das zwar in der Verfassung des Landes verankert ist, aber zur Zeit der Besetzung Japans nach dem Zweiten Weltkrieg entzogen wurde. Gegen die Teilnehmer an Proteststreiks gegen die Entziehung des Streikrechtes wurden seitens der Arbeitgeber oft rücksichtslos Disziplinarmaßnahmen ergriffen, und die betreffenden Gewerkschaften mußten beachtliche Summen für die Verteidigung der Interessen jener Mitglieder aufwenden, die wegen ihrer Beteiligung an Streiks entlassen oder in eine niedrigere Funktion versetzt worden waren. Diese Protestaktionen endeten, nachdem die Regierung versprach, die Frage des Streikrechtes im öffentlichen Dienst bis spätestens zum Herbst 1975 zu regeln. Bei der diesjährigen Aktion war es den Eisenbahnern möglich, eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um durchschnittlich 28% (mehr für die niedrigeren Lohnstufen) durchzusetzen.
91. Die ITF unterstützt den Kampf der japanischen Mitgliedsverbände um Erlangung grundlegender gewerkschaftlicher Rechte seit mehreren Jahren. Auf einer Vollkonferenz der ITF-Sektion der Eisenbahner (Basel, März 1974) wurde eine EntschlieÙung angenommen, in der die angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften den japanischen Gewerkschaften der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst ihre uneingeschränkte Unterstützung

in dem Kampf um volle Gewerkschaftsrechte und um Erfüllung ihrer berechtigten wirtschaftlichen und sozialen Forderungen zusagen (sh. Text auf Seite 224). Dieses Versprechen wurde am 10 und 11. April 1974 eingelöst, als angeschlossene Eisenbahnergewerkschaften in aller Welt Proteste an die in ihren Ländern befindlichen japanischen Botschaften und Konsulate richteten und in einigen Fällen Protestkundgebungen durchführten. Während der vorangehenden Woche begab sich eine Delegation der von diesem Problem am stärksten betroffenen Berufssekretariate -- Internationaler Bund der Lehrer, Internationale der Post-, Telegraphen- und Telephonarbeiter, Internationale der öffentlichen Dienste und ITF (vertreten durch Harold Lewis, Stellvertretender Generalsekretär) -- nach Japan und sprach beim Arbeitsminister vor. Die Delegation beantragte eine grundlegende Änderung der arbeitspolitischen Haltung der Regierung und hatte außerdem intensive Gespräche mit den zuständigen Gewerkschaften. Mehrere Massenkundgebungen, an denen oft über 100.000 Personen beteiligt waren, fanden statt und ließen bei den japanischen Arbeitern und bei der allgemeinen Öffentlichkeit keinen Zweifel darüber bestehen, daß die internationale Gewerkschaftsbewegung den Kampf der japanischen Arbeiter voll unterstützt.

92. Da die Regierung auch während der folgenden Monate keinerlei positive oder konstruktive Schritte unternahm, begannen neun japanische Gewerkschaften des Personals der öffentlichen Dienste am 26. November 1975 einen 8-tägigen Streik. Die Gewerkschaften hatten darum gebeten, daß während dieses Proteststreiks internationale Vertreter anwesend sein sollten. Die ITF war durch das kanadische Vorstandsmitglied Donald Secord (Vorsitzender der CBRT&GW) vertreten. Am Ende wurde der Streik eingestellt, ohne daß der Regierung irgendwelche Zugeständnisse abgerungen wurden. Dem Streik folgten wie üblich Disziplinarmaßnahmen der Arbeitgeber. Die Geschäftsleitung der JNR ergriff solche Maßnahmen gegen insgesamt 111.492 Mitglieder der beiden Gewerkschaften und beschloß, an diese beide Organisationen aufgrund der angeblichen Verluste der Staatsbahnen eine Schadenersatzforderung zu richten. Diese Forderung beläuft sich auf über US\$ 67 Mio., und das erste Gerichtsverfahren gegen sie fand im Juni statt. Weitere gerichtliche Sitzungen folgten, aber der Prozeß wird in aller Wahrscheinlichkeit sehr lange andauern. Es liegen umfassende Beweise dafür vor, daß die japanische Regierung darauf bestanden hat, daß die JNR eine solche Forderung stellt. Sie ist ganz offensichtlich der Ansicht, daß ein erfolgreiches Verfahren gegen die beiden Gewerkschaften deren Zerstörung zur Folge haben würde.

93. Die ITF hat in einem Telegramm an den japanischen Premierminister gegen diesen unverhohlenen Angriff auf die beiden Gewerkschaften schärfstens protestiert, und viele ITF-Mitgliedsverbände haben zufolge eines ITF-Rundschreibens ein Gleiches getan.
94. Nach der Wiederherstellung einer parlamentarischen Regierung im Jahre 1974 wurde in Thailand nach vielen Jahren der Unterdrückung wieder das Vereinigungsrecht und das Recht auf Zusammenschluß gewährt. Donald U'ren nahm daraufhin gute Beziehungen zu mehreren Transportarbeitergewerkschaften des Landes auf, und Vertreter dieser Organisationen wurden zu einer Anzahl ITF-Seminaren und Konferenzen eingeladen. Im Oktober 1976 fiel die parlamentarische Regierung jedoch einem militärischen Staatsstreich zum Opfer, und die Gewerkschaftsrechte wurden praktisch über Nacht entzogen. Am Ende des Jahres 1976 war noch nicht klar, ob es möglich sein wird, daß sich existenzfähige Gewerkschaften in einer oder der anderen Form in Thailand behaupten.

LATEINAMERIKA UND DER KARIBISCHE RAUM

95. Die Dritte Lateinamerikanische Zivilluftfahrtskonferenz der ITF fand vom 18. bis 22. März in Buenos Aires statt. An ihr nahmen 40 Delegierte aus elf Ländern teil. Zur Diskussion standen folgende Fragen: der technische Wandel in der Zivilluftfahrt und seine sozialen Auswirkungen; die Beteiligung der Arbeiter an der Integration Lateinamerikas; Gesundheitsrisiken des Luftfahrtspersonals; Arbeitsbedingungen der Frauen; Mitbestimmung; gewerkschaftliche Organisation; internationale Solidarität und Terrormaßnahmen gegen die Zivilluftfahrt. Den Vorsitz führte Kollege Rodolfo Beótegui, Generalsekretär der Argentinischen Vereinigung des Luftfahrtspersonals (APA). Für die Planung und Durchführung der Konferenz war Regionaldirektor Medardo Gomero zuständig.
96. In Zusammenarbeit mit der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) gelangte vom 25. bis 30. März 1974 im FES-Bildungszentrum in Catalina (Costa Rica) ein ITF-Seminar über den technischen Wandel im Verkehr und seine sozialen Auswirkungen auf die Arbeiter Lateinamerikas zur Durchführung, an dem 25 Delegierte von 24 ITF-Mitgliedsverbänden in elf Ländern teilnahmen. Zwei Universitätsprofessoren, ein technischer Experte und Vertreter der ITF und FES referierten über verschiedene Aspekte des technischen Wandels. Die einzelnen Referate waren Gegenstand einer ausgiebigen Diskussion, sowohl im Plenum als auch in kleineren Gruppen.

97. Vom 11. Februar bis 5. März 1974 besuchte der Generalsekretär Argentinien, Chile, Peru, Kolumbien, Venezuela, Panama und Mexiko.
98. Vom 13. Juli bis 6. August 1974 organisierte die Friedrich-Ebert-Stiftung in Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) in der Bundesrepublik Deutschland ein Seminar, an dem 25 Kollegen von angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften aus elf lateinamerikanischen Ländern teilnahmen. Die Teilnehmer an dieser Studientagung wurden von der ITF benannt. Das Programm umfaßte mehrere Referate, Diskussionen und Besichtigungen von Eisenbahnanlagen und gewerkschaftlichen Einrichtungen.
99. Das erste Lateinamerikanische ITF-Seminar für weibliche Transportarbeiter fand vom 23. bis 28. September 1964 in Lima statt. An ihm nahmen 20 Kolleginnen von ITF-Mitgliedsverbänden aus neun Ländern teil. Zur Diskussion standen u.a. folgende Themen: die gesellschaftliche Rolle der arbeitenden Frau in Lateinamerika; Frauen und gleiche Rechte; Lateinamerika -- Realität und Wandel; Beschäftigungssicherheit der weiblichen Arbeitnehmer in Lateinamerika; die Rolle der Frau in der lateinamerikanischen Arbeiterbewegung; Internationales Jahr der Frau -- 1975 und die Struktur und Ziele der ITF. Es wurde beschlossen, daß die am Seminar teilnehmenden Kolleginnen dem Lima-Büro der ITF regelmäßig Berichte über die Probleme der arbeitenden Frauen ihrer Länder zustellen würden. Die Berichte sollen in kommenden Nummern der lateinamerikanischen ITF-Zeitschrift "Transporte" veröffentlicht werden. Ferner wurde beschlossen, der vom Stockholmer Kongreß der ITF angenommenen EntschlieÙung über Probleme der arbeitenden Frauen die größtmögliche Publizität zuteil werden zu lassen und daß die ITF ihre Aktivität auf dem Gebiete der Bildungsarbeit für Frauen verstärken sollte. Das Seminar wurde von unserem Regionaldirektor Medardo Gomero organisiert. Für seine Koordinierung war Fräulein Joan Goodin von der US Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) zuständig.
100. Seitdem hat sich Gomero weiterhin mit den Problemen der weiblichen Transportarbeiter Lateinamerikas befaßt. In Kolumbien und Panama fanden Seminare über Probleme der arbeitenden Frau statt, um im Juni 1975 wurde in Mexiko die Zweite Lateinamerikanische ITF-Regionalkonferenz über Probleme der arbeitenden Frau abgehalten.

101. Die Zweite Lateinamerikanische Transportarbeiterkonferenz fand vom 14. bis 18. Oktober in Bogota (Kolumbien) statt. Gastgeber waren die kolumbischen Gewerkschaften der Straßentransportarbeiter. An der Konferenz nahmen 79 Delegierte aus 12 lateinamerikanischen Ländern teil sowie Gastdelegierte von kolumbischen ITF-Mitgliedsverbänden anderer Verkehrsträger. Der kolumbische Arbeitsminister eröffnete die Konferenz. Referiert wurde über folgende Themen: Gewerkschaften und der soziale Wandel; die Integration des Verkehrs in Lateinamerika; Verkehrspolitik; soziale Sicherheit und Gesundheit der Straßentransportarbeiter; berufliche Ausbildung und die gewerkschaftliche Lage in Kolumbien. Einige dieser Themen wurden von speziellen Arbeitsgruppen erörtert, die der Konferenz ihre Schlußfolgerungen vorlegten. Für die Organisation und Koordinierung der Konferenz war M. Gomero verantwortlich.
102. Vom 28. bis 30. Oktober 1964 fand in Bermuda die Zweite Konferenz der karibischen Mitgliedsverbände statt. An der Konferenz nahmen 47 Delegierte aus zehn karibischen Ländern teil.
103. Hauptdiskussionsthema waren die Auswirkungen der Inflation und Kollektivverhandlungen, und die Konferenz nahm eine Entschlieung an, in der die Gewerkschaften aufgefordert werden, ihre Mitglieder mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln vor den Auswirkungen des steilen Anstiegs der Lebenshaltungskosten im Karibischen Raum zu schützen. Die Regierungen der karibischen Länder wurden aufgefordert, dem andauernden Anstieg der Preise lebensnotwendiger Produkte Einhalt zu gebieten. Ferner wurde beantragt, daß die Regierungen bei der Planung ihrer diesbezüglichen Maßnahmen mit den Organisationen der Arbeitgeber und den Gewerkschaften Rücksprache halten sollten.
104. Die Konferenz beschloß die Bildung einer ständigen Organisation mit dem Namen Regionalkonferenz karibischer Transportarbeiter-, Hafenarbeiter- und Seeleutegewerkschaften. Zweck dieser Organisation ist es, die gewerkschaftliche Tätigkeit im Karibischen Raum zu koordinieren, um bei der Bewältigung dringender sozialer und wirtschaftlicher Probleme eine gemeinsame Front zu bilden.
105. Mit der Erstellung der Verfassung dieser neuen Organisation wurde ein Ausschuß beauftragt, in dem alle karibischen Länder, in denen die ITF Mitgliedsverbände hat, vertreten sind.
106. Für die Organisation der Konferenz war der Direktor unseres Regionalbüros für Lateinamerika und dem Karibischen Raum, Kollege Medardo Gomero, zusammen mit einem Beratenden Ausschuß der karibischen Mitgliedsverbände, verantwortlich. Das ITF-Sekretariat war

- auf der Konferenz durch Harold Lewis, Stellvertretender Generalsekretär, vertreten. Den Vorsitz führte Eugene Blakeney, Generalsekretär der Bermuda Industrial Union (BIU), die auch als Gastgeber der Konferenz handelte.
107. Zum Zeitpunkt der Konferenz streikten die in Hospitälern von Bermuda beschäftigten Mitglieder der BIU in Unterstützung einer Lohnforderung. Die Konferenz bekundete in einer EntschlieÙung ihre Solidarität, und Konferenzteilnehmer stellten, zusammen mit Mitgliedern der Gewerkschaft, Streikposten auf.
 108. Eine Zweite Lateinamerikanische Regionalkonferenz für Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften fand vom 17. bis 21. Februar 1975 in Veracruz, Mexiko, statt. An ihr nahmen 66 Delegierte aus elf lateinamerikanischen Ländern teil. Für die Organisation der Konferenz war der Direktor des ITF-Regionalbüros für Lateinamerika und den Karibischen Raum zuständig. Den Vorsitz führte Antonio Gonzáles, Präsident des Arbeiterverbandes von Veracruz. Zweck der Konferenz war es: die seit der Ersten Lateinamerikanischen Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter (November 1972) erzielten Fortschritte zu prüfen; Informationen über die Einführung technischer Neuerungen auszutauschen; und koordinierte Maßnahmen zwecks Lösung der beruflichen und sozialen Probleme zu planen, die durch den technischen Wandel hervorgerufen werden. Die Tagesordnung umfaÙte folgende Punkte: Löhne und Arbeitsbedingungen; Gesundheit und soziale Sicherheit; gewerkschaftliche Bildungsarbeit; berufliche Ausbildung; gewerkschaftliche Organisation und Solidarität. An der Konferenz nahmen ferner teil: Harold Lewis (Stellvertretender Generalsekretär der ITF); Brian Laughton (ITF-Verwaltungssekretär); und Åke Selander (Sekretär der ITF-Seeleutesektion). Die beiden letztgenannten Kollegen referierten über das Problem der Schattenflaggen bzw. die wirtschaftlichen und sozialen Probleme der Seeleute.
 109. Zwei weitere Seminare fanden in Kolumbien statt, und zwar vom 31. März bis 4. April 1975 für Hafenarbeiter und Eisenbahner in Santa Marta und vom 14. bis 19. Juli 1975 für kolumbische Transportgewerkschaftsfunktionäre in Bogota. Gleichfalls wurde in Bogota im Juli 1975 ein Seminar über gewerkschaftliche Bildungsarbeit abgehalten, um Referenten für ähnliche Seminare auf lokaler Ebene heranzubilden. Gastgeber dieses letztgenannten Seminars, an dem 33 Delegierte aus acht lateinamerikanischen Ländern teilnahmen, war die Kolumbische Seeleutegewerkschaft (UNIMAR).
 110. Vom 3. bis 14. März 1975 fand in Quito, Ekuador, ein in Zusammenarbeit mit der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung geplantes Seminar für Gewerkschaftsfunktionäre statt und vom 27. bis 25. März in Costa Rica ein Seminar über die Verantwortung der jungen Transportarbeiter in Anbetracht des gesellschaftlichen Wandels in Lateinamerika.

111. In Zusammenarbeit mit der peruanischen Kraftfahrer-föderation (FECHAP) fand vom 7. bis 12. Juni 1975 in Trujillo, Nordperu, ein technisches Seminar für leitende Funktionäre der Mitgliedsverbände der Föderation statt, an dem 18 Kollegen von 5 Kraftfahrer-gewerkschaften teilnahmen, um Probleme zu diskutieren, die im Zusammenhang mit dem Übergang zu Einmann-Bussen aufgetreten sind, und, gestützt auf die von der ITF bereitgestellten Informationen, die ihnen gebotenen Möglichkeiten im Zusammenhang mit der Ergreifung gewerkschaftlicher Abhilfsmaßnahmen zu analysieren.
112. Vom 11. bis 14. August 1975 fand in Mexiko-City ein lateinamerikanisches Seminar für Kabinenpersonal statt. Gastgeber war die Mexikanische Vereinigung des Kabinenpersonals (ASSA). Es referierten unter anderem: Dr. Ramiro Iglesias Leal (ein Experte in Luftfahrts-medizin), der über "die Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals und deren gesundheitlichen Auswirkungen" und "die medizinische Behandlung und Rehabilitation der Flugbegleiter" sprach; Dr. Armando Cobos (ein mexikanischer Psychologe und der medizinische Berater der ASSA), der die sich aus der Arbeit des Kabinenpersonals ergebenden psychologischen Probleme beschrieb; und Manuel Villafuerte Mijangos (ein Rechtssachverständiger in Sozialfragen), der einen Bericht über die sich auf das Kabinenpersonal beziehenden Bestimmungen der mexikanischen Arbeitsgesetzgebung gab. Die Konferenz nahm Entschlüsse zu folgenden Themen an: Arbeitsbedingungen und Bezahlung; medizinische und psychologische Probleme; soziale Sicherheit; und gewerkschaftliche Organisation und Ausbildung. Für die Vorbereitung des Seminars war der ITF-Regionalvertreter für Lateinamerika und den Karibischen Raum zuständig. Insbesondere die ASSA, aber auch die Mexikanische Vereinigung des Luftfahrtspersonals (SNTAS) leisteten ihm dabei wertvolle Unterstützung.
113. Vom 22. bis 27. September 1975 fand in Lima, Peru, ein Regionalseminar für Hafenarbeiter und Seeleute der Anden-Länder statt, an dem 30 führende Gewerkschaftsfunktionäre teilnahmen. Hauptzweck des Seminars war es, den Teilnehmern die Möglichkeit zu bieten, ihre eigenen Probleme miteinander zu diskutieren. Einer der Sonderpunkte der Tagesordnung bezog sich jedoch auf die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen.
114. Vom 26. bis 31. Oktober 1975 fand in San José (Costa Rica) ein Seminar für Funktionäre von Hafenarbeiter- und Seeleutegewerkschaften aus Zentralamerika statt. Die Ziele des Seminars bestanden in: einer Diskussion des sozialen Wandels in Lateinamerika; der Rolle der Arbeitnehmer beim Aufbau einer freien und gerechten Gesellschaftsordnung; der Förderung der Einigkeit unter den zentral-amerikanischen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter;

eine Prüfung der Ziele der ITF und ihres Kampfes gegen Schattenflaggen und Schiffe mit unterbezahlten Besatzungen. Die Seminarsteilnehmer kamen aus Costa Rica, Honduras, Guatemala, El Salvador und Panama. ITF-Koordinator Adán Morales, der dieses äußerst erfolgreiche Seminar unter der Leitung des Regionaldirektors für Lateinamerika vorbereitete, sprach über die Kampagne der ITF gegen Schattenflaggen und Schiffe mit unterbezahlten Besatzungen.

115. Parallel mit diesem Seminar fand ein Gewerkschafts-seminar für unsere Mitgliedsverbände in Costa Rica statt, auf dem folgende Themen diskutiert wurden: Entwicklung und sozialer Wandel in Lateinamerika; Bedeutung der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit; die lateinamerikanische Gewerkschaftsbewegung; Auswirkungen des technischen Wandels im Verkehrssektor; Organisierung und Verwaltung von Gewerkschaften; Ziele und Struktur der ITF; und Ziele und Geschichte der internationalen Gewerkschaftsbewegung.
116. Vom 17. bis 21. November 1975 fand in Bogotá (Kolumbien) ein gewerkschaftliches Bildungsseminar für 26 Mitglieder der Gewerkschaft der bei der verstaatlichten Reederei Grancolombiana beschäftigten Seeleute statt. Diskutiert wurden: gewerkschaftliche Grundsätze; die Organisierung und Verwaltung von Gewerkschaften und die Struktur und Ziele der ITF. Informelle Studiengruppen befaßten sich mit den gegenwärtigen Problemen der Gewerkschaft und verschiedenen Lösungen dieser Probleme sowie mit der kommenden Revidierung des Kollektivvertrages mit Grancolombiana.
117. Vom 10. Mai bis 4. Juni 1976 fand in La Catalina, Costa Rica, im Hauptbüro des lateinamerikanischen FES-Zentrums für Demokratische Studien (CEDAL) ein von der ITF und FES gemeinsam geplantes Seminar für junge Gewerkschaftsfunktionäre statt, an dem 35 Funktionäre aus Costa Rica, Honduras, Kolumbien, Mexiko, Panama, Peru und Venezuela teilnahmen. Keiner der Teilnehmer war über 35 Jahre alt. Die Referenten für das Seminar wurden vom ITF-Regionalvertreter, Medardo Gómero, ausgewählt. Zur Diskussion standen u.a. folgende Themen: Aspekte der Entwicklung und Unterentwicklung in Lateinamerika; Tendenzen auf dem Gebiete der Bildung und Erziehung; Wandel und Entwicklung in Lateinamerika; die Integration Lateinamerikas unter Berücksichtigung der Rolle der Gewerkschaftsbewegung; Mitbestimmung; der Arbeitsmarkt in Lateinamerika; politische und

soziale Probleme junger Arbeitnehmer; die Rolle der jungen Arbeitnehmer in der lateinamerikanischen Gewerkschaftsbewegung; Methoden der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit; und Ziele und Struktur der ITF und FES.

118. Die Seminarsteilnehmer besuchten außerdem Puerto Lumbu, um mit den Teilnehmern an zwei weiteren ITF-Seminaren, die vom 17. bis 22. Mai für Transportarbeitergewerkschaften aus Costa Rica stattfanden, Meinungen und Erfahrungen auszutauschen.
119. Vom 14. bis 18. Juni 1976 fand in Chimbote das erste landesweite ITF-Seminar für peruanische Seeleute und Hafenarbeiter statt. Ein ähnliches Seminar für mexikanische Seeleute und Hafenarbeiter wurde vom 21. bis 25. Mai in Veracruz abgehalten. Auf beiden Seminaren stand in erster Linie die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen zur Diskussion.
120. Im August 1976 fand in Lima, Peru, ein lateinamerikanisches Seminar über Schattenflaggen statt. Die an diesem Seminar teilnehmenden Vertreter angeschlossener lateinamerikanischer Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften versprachen, die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen voll zu unterstützen.
121. Die Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) hat in Zusammenarbeit mit der deutschen Gewerkschaft ÖTV im September 1976 in Deutschland ein Seminar für 25 Delegierte von Transportarbeitergewerkschaften aus dem Karibischen Raum durchgeführt. Die ITF wurde gebeten, die Gewerkschaften zu empfehlen, aus deren Reihe die Seminarsteilnehmer gewählt wurden.
122. Im Oktober/November 1976 fand in Pomaticla (Peru) ein von der ITF in Zusammenarbeit mit der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung organisiertes Seminar für gewerkschaftliche Bildungsfunktionäre statt, an dem 18 Transportarbeiterfunktionäre aus acht lateinamerikanischen Ländern teilnahmen. Zu den ausführlich behandelten Themen zählen: Organisation und Verwaltung von Gewerkschaften; Planung der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit; Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen; Kollektivverhandlungen; gewerkschaftliche Organisation; soziale Sicherheit; Vorbereitung und Gestaltung von Referaten; Vertretung der Arbeitnehmer in Geschäftsleitungen; der technische Wandel im Verkehr; gleiche Rechte für männliche und weibliche Arbeitnehmer; die Integration auf lateinamerikanischer Ebene; die Weltwirtschaftslage und ihre Auswirkungen auf Lateinamerika; und Methoden der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit. Mehrere Fragen wurden in

kleineren Diskussionsgruppen behandelt, und im Laufe des Seminars gelangten auch in großen Ausmaß audiovisuelle Hilfen zur Anwendung. Am Ende des Seminars erfolgte eine praktische Übung, die darin bestand, daß die Seminarsteilnehmer ein viertägiges Bildungseminar für Mitglieder der Peruanischen Eisenbahnerföderation abhielten.

123. Manuel Ramirez, Generalsekretär der Peruanischen Straßentransportarbeiterföderation und Mitglied des ITF-Vorstandes, nahm an der Schlußsitzung des Seminars teil, überbrachte den Teilnehmern die Grüße des ITF-Generalsekretärs und verlieh ihnen Teilnahmeurkunden.
124. Die auf dem Stockholmer Kongreß der ITF angenommene Entschließung über Chile enthält folgenden Absatz:

"BESCHLIESST daher:

- (a) alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aufzufordern, einen für den 18. und 19. September 1974 vorgeschlagenen Boykott gegen alle chilenischen Transporte zu unterstützen;
 - (b) den Vorstand zu beauftragen, nach diesem Boykott eine Mission nach Chile zu entsenden mit dem Auftrage, die dortige Lage in bezug auf bürgerliche und gewerkschaftliche Rechte zu untersuchen; und
 - (c) ersucht alle Mitgliedsverbände der ITF, die Maßnahmen, die der ITF-Vorstand nach Prüfung des Berichtes der genannten Mission vorschlägt, mit aller Energie zu unterstützen."
125. Die obige Entschließung wurde allen angeschlossenen Gewerkschaften am 19. August 1974 zugestellt, mit der Bitte, den für den 18. und 19. September vorgesehenen Boykott zu unterstützen. Am 30. August wurde ein weiteres Rundschreiben an die angeschlossenen Verbände des Luftfahrtspersonals bzw. der Seeleute und Hafenarbeiter ausgesandt, in dem ihnen die von LAN-CHILE angeflogenen Flughäfen bzw. die Namen der unter Chiles Flagge fahrenden Schiffe mitgeteilt wurden.
126. Da der Boykott auf zwei Tage beschränkt war, wußte der Kongreß (und auch der Vorstand) im voraus, daß seine Wirksamkeit gleichzeitig beschränkt sein würde. Das eigentliche Ziel des Boykottes bestand jedoch darin, dem Militärregime anschaulich zu machen, daß die ITF nicht bereit war, die Unterdrückungsmaßnahmen der Junta zu dulden, und die in Chile und im Exil befindlichen Transportarbeiter zu ermutigen, ihren Kampf um gewerkschaftliche Rechte fortzusetzen.

127. Wir wissen erfahrungsgemäß, daß Reeder bei Boykotten, die für einen bestimmten beschränkten Zeitraum geplant sind, ihren Schiffsbetrieb so zu organisieren versuchen, daß sich ihre Schiffe während des Boykottes auf See befinden. Folglich befanden sich am 18. und 19. September nur einige wenige chilenische Schiffe in ausländischen Häfen, d.h.: unser Boykott war zumindest insofern erfolgreich, als viele chilenische Reeder durch ihn gezwungen wurden, die Fahrpläne ihrer Schiffe zu revidieren.
128. Dennoch wurden in der Bundesrepublik Deutschland, in Großbritannien, den Niederlanden und den USA chilenische Schiffe festgehalten. Einige Mitgliedsverbände legten den Begriff Boykott sehr biegsam aus: die schwedischen Gewerkschaften der Seeleute z.B. ordneten an, daß sich ihre auf schwedischen Schiffen in chilenischen Häfen befindlichen Mitglieder weigern sollten, keinerlei Lade- oder Löscharbeiten zu verrichten, und die in schottischen Werften beschäftigten Mitglieder des Britischen Transportarbeiterverbandes stellten während des Boykottes die Arbeit an chilenischen Schiffen ein.
129. Das Streckennetz der chilenischen Luftfahrtsgesellschaft LAN-CHILE ist, international gesehen, ziemlich beschränkt, und das Unternehmen führt auf den von ihm beflogenen Strecken zudem noch verhältnismäßig wenige Flüge durch. Dennoch wurden während des Boykottes Flugzeugen der LAN-CHILE in Peru sämtliche Dienste verweigert. Abgesehen davon scheinen unseres Wissens keine Maßnahmen gegen diese Unternehmen ergriffen worden zu sein. Boykotte gegen ein kleines Unternehmen wie LAN-CHILE werden ferner dadurch erschwert, daß viele lateinamerikanische Flughäfen unter militärischer oder quasi-militärischer Kontrolle stehen.
130. Am 1. Oktober 1974 verständigte der Generalsekretär das Oberhaupt der chilenischen Junta, General Pinochet, von der Absicht der ITF, am 25. November 1974 für eine Woche eine Gewerkschaftsmision nach Chile zu entsenden, die sowohl mit verhafteten Gewerkschaftern als auch mit Vertretern der Junta zu sprechen wünsche. Am 5. November teilte uns der chilenische Arbeitsminister Diaz (ein Generalsekretär der Luftstreitkräfte) mit, daß eine solche Mission willkommen sein würde und man ihr in jeder Hinsicht behilflich sein werde. Die Junta würde es jedoch vorziehen, wenn die Mission erst nach dem 18. Dezember 1974 nach Chile käme, da sich vom 28. November bis zum 18. Dezember 1974 eine IAO-Untersuchungskommission in Chile befinden würde und man den Eindruck vermeiden wolle, daß zwischen dieser und der ITF-Mission irgendwelche Zusammenhänge bestehen.

131. Der Generalsekretär teilte der Junta am 13. November 1974 mit, daß es der Mission nicht möglich sei, ihre Pläne zu ändern und daß sie somit plangemäß in Chile eintreffen werde.
132. Inzwischen hatte Kollege Medardo Gomero (ITF-Regionalvertreter für Lateinamerika und den karibischen Raum) von uns den Auftrag erhalten, sich einige Tage vor der geplanten Ankunft der Mission nach Chile zu begeben, um die gewünschten Kontakte vorzubereiten. Bei seiner Ankunft in Santiago am 21. November 1974 empfing ihn ein Leutnant der Luftstreitkräfte, der ihn in ein Zimmer im Verwaltungsgebäude des Flughafens führte, wo ihm Herr Dr. Rivalta (stellvertretender Arbeitsminister) im Auftrage des Arbeitsministers einen Brief und einen Flugschein für einen zwei Stunden später startenden Flug nach Lima überreichte. Im dem genannten Brief stand, daß die Junta nicht bereit sei, die ITF-Mission vor der Abreise der IAO-Kommission gegen Ende Dezember zu empfangen. Gomero wurde gebeten, dieses Schreiben an die ITF in London weiterzuleiten.
133. Unmittelbar nach seiner Rückkehr nach Lima kabelte Gomero die ITF. Wir hatten inzwischen von der Junta ein Telegramm erhalten, in dem uns mitgeteilt wurde, daß sie keine Störung ihrer Vorbereitungen für die IAO-Kommission zu dulden bereit sei und es ihres Erachtens eine Verletzung der Zusicherungen wäre, die sie der IAO geleistet habe, wenn sie die ITF-Mission empfinde.
134. Das ITF-Sekretariat hat Zugang zu vertraulichen Informationsquellen, die uns mitteilten, daß auf die Junta in Chile selbst Druck ausgeübt werde, um sie zu einer Änderung ihrer Haltung gegenüber der ITF zu bewegen. Abgesehen davon waren wir uns nicht genau darüber im Klaren, was die Junta meinte, wenn sie sagte, daß sie die ITF-Mission nicht 'empfangen' könne. Wir hatten somit nur zwei Möglichkeiten: zu gehen oder nicht zu gehen. Falls die Mission wie geplant nach Chile ginge, könnte sie sehr wohl bei ihrer Ankunft im Flughafen von Santiago zurückgewiesen werden. Falls sie jedoch nicht ginge, würde man sagen können, daß die ITF nachgegeben hat und daß sie damit einem Militärregime stillschweigend das Recht zugesprochen hat, darüber zu entscheiden, ob Vertreter der ITF ihre Mitgliedsverbände besuchen können oder nicht. Unter diesen Umständen wurde beschlossen, wie ursprünglich geplant zu verfahren.
135. Vier Mitglieder der Mission -- Jack Jones (Großbritannien), Henrik Asarød (Norwegen), Jelte Post (Niederlande) und Harold Lewis (Stellvertretender Generalsekretär) -- reisten somit am Abend des 24. November 1974 von London nach Santiago ab. Teddy Gleason (USA) war krank, und die

übrigen amerikanischen Vorstandsmitglieder hatten gleichfalls anderweitige Verpflichtungen. Aus diesem Grunde wurde Don Secord gebeten, sich der Mission am 25. November nach seiner Ankunft am frühen Morgen in Santiago anzuschließen. Frl. Joan Goodin, Stellvertreterin der Direktorin der internationalen Abteilung der amerikanischen BRAC, sollte als Dolmetscherin der Mission fungieren. Sie hatte ihre Abreise nach Chile bereits für Sonntag, 24. November, geplant. Gomero konnte nicht nach Chile zurückkehren, weil er kein Visa hatte.

136. Als die aus London kommenden Mitglieder der Mission in Santiago ankamen (am Nachmittag des 25. November) wurden sie direkt zum Büro des Arbeitsministers gefahren, der einführend auf den anscheinend vom Oberhaupt der Junta, General Pinochet, persönlich gefaßten Beschluß verwies, daß die ITF-Mission erst nach Abreise der IAO-Kommission empfangen werden sollte. Er betonte mit Nachdruck, daß die Junta der IAO-Kommission versprochen habe, daß sie ihre Untersuchungen vollkommen ungehindert vornehmen könne. Die Junta möchte auch der ITF-Mission in jeder Hinsicht behilflich sein und deren Sicherheit garantieren. Sie könne dies jedoch nicht tun, solange sie der IAO-Kommission ihre volle Aufmerksamkeit widmen müsse.
137. Wir erwiderten, daß die ITF-Mission in keiner Weise die Arbeit der IAO-Kommission stören würde. Der Termin der ITF-Mission sei festgelegt worden, bevor wir überhaupt etwas von der Absicht der IAO, eine Mission nach Chile zu entsenden, gewußt hätten. Das einzige Kriterium bei der Festlegung des Termins sei die Verfügbarkeit der Mitglieder der Mission gewesen. Der ITF-Vorstand erwarte auf seiner Sitzung im Januar 1975 den Bericht der ITF-Mission, deren Hauptaufgabe es sei, die gegenwärtige Lage der Transportarbeiter und anderer Gewerkschaften in bezug auf ihre Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungsrechte zu untersuchen. Die Mission sei sich bewußt, daß die Junta es 'vorgezogen haben würde', wenn der Termin der Mission verschoben worden wäre. Falls die Mitglieder der Junta jedoch die Mission nicht 'empfangen' könnten, sollte die Mission die übrigen gewünschten Kontakte und Gespräche mit Gewerkschaftern aufnehmen. Die ITF sei immer davon ausgegangen, daß sie das Recht habe, ohne behördliche Genehmigung mit Transportarbeitern Fühlung zu nehmen.
138. Der General erwiderte, falls die Mission nach dem 20. Dezember nach Chile zurückzukehren bereit sei, würde die Junta bedingungslos garantieren, daß sie (die Mission) mit jedermann Kontakt aufnehmen könne, ohne Anwesenheit von Zeugen. Bis dahin sollte die

Mission nicht versuchen, mit irgendwelchen Transportarbeitern oder Gewerkschaftern Kontakt aufzunehmen. Er habe den Personen, die wir seines Erachtens zu sprechen wünschten, bereits mitgeteilt, daß er die Mission auffordern werde, nicht mit ihnen in Verbindung zu treten.

139. Die Mitglieder der Mission waren sich in Anbetracht dessen bewußt, daß es nicht möglich sein würde, ihr ursprüngliches Programm durchzuführen, ohne dadurch Personen, mit denen sie Fühlung nehmen, beachtlichen Gefahren auszusetzen. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, die Mission unter Protest aufzugeben. Dennoch stellten wir einige Fragen an General Diaz.
140. Auf die Frage, welche Pläne die Junta im Zusammenhang mit der Wiederherstellung der gewerkschaftlichen Rechte habe, erwiderte der General, daß die Junta in Kürze eine neue Arbeitsgesetzgebung erlassen würde, die u.a. neue Gewerkschaftswahlen, deren 'Fairness' von Inspektoren der Regierung garantiert werden würde, vorsehen würde. Die ITF-Mission bezeichnete dies als vollkommen unannehmbar.
141. Daraufhin forderten wir den General auf, zu bestätigen, daß das Streikrecht und das Verhandlungsrecht entzogen worden seien. Er erklärte einführend, daß die Junta sich der Bedeutung dieser beiden Rechte bewußt sei. Sie seien suspendiert worden als Teil des Kampfes der Junta gegen die andauernde Inflation. Sobald die Inflation eingedämmt worden sei, werde die Junta die genannten Rechte wieder herstellen. (Die Inflationsrate betrug zu diesem Zeitpunkt 354%.)
142. Abschließend überreichte die Mission dem General eine Liste von Gewerkschaftern, die angeblich hingerichtet oder verhaftet worden waren. Er versprach, jeden einzelnen Fall zu untersuchen und der ITF schriftlich Bericht zu erstatten.
143. Die Mission beschloß, am Abend des 26. November von Santiago nach Lima abzureisen. Am Morgen des 27. November teilte Gomero der Mission mit, daß Lima, wo die IAO ein Regionalbüro hat, der Treffpunkt der IAO-Untersuchungskommission war. Er sei an den Vorsitzenden der IAO-Kommission, José Luis Bustamante y Rivero, der ein ehemaliger Präsident der Republik Peru und des Internationalen Gerichtshofes von Den Haag ist, in Verbindung getreten. Er habe ihm zu verstehen gegeben, daß er gern bereit sei, die ITF-Mission bei frühester Gelegenheit zu sprechen.

144. Das Treffen mit dem Vorsitzenden der IAO-Kommission fand am gleichen Vormittag statt. Wir berichteten über unseren Empfang in Santiago und betonten, daß die ITF an der Arbeit der IAO seit deren Gründung eng und konstruktiv mitgewirkt habe. Für uns sei es unglaublich, daß irgendeine Regierung behaupten könne, die ITF würde in irgendeiner Weise den Interessen der IAO schaden. Herr Bustamante erwiderte, daß das Genfer Hauptbüro der IAO vor einigen Tagen ein Telegramm von der chilenischen Junta erhalten habe, in dem der IAO mitgeteilt wurde, daß die Junta die ITF-Mission nicht zu empfangen beabsichtige. Da die IAO nichts von den Plänen der ITF gewußt habe, sei ihr das Telegramm der Junta unverständlich gewesen. Seitdem habe der Sekretär der IAO-Kommission mit dem Generalsekretär der ITF gesprochen, aber dann sei es zu spät gewesen, etwas konstruktives zu unternehmen. Er konnte sich nicht vorstellen, daß die ITF-Mission die Arbeit der IAO-Kommission in irgendeiner Weise gestört haben würde.
145. Daraufhin berichtete die Mission ausführlich über ihr Gespräch mit General Diaz und über die in Chile gewonnenen Eindrücke. Herr Bustamante dankte für unseren Bericht und erklärte, daß die IAO-Kommission fest entschlossen sei, die Situation in Chile gründlich zu untersuchen, um ein vorurteilsfreies Bild von den dortigen Verhältnissen zu gewinnen.
146. Auf seiner Sitzung im Januar 1975 beschloß der ITF-Vorstand, mit weiteren direkten Maßnahmen gegen Chile bis zur Veröffentlichung des Berichtes der IAO-Mission nach Chile zu warten. In der Zwischenzeit sollte die ITF bestimmte Organisationen in Chile unterstützen, die verfolgten und hilfsbedürftigen Personen Unterstützung leisten.
147. Niemand, der die wahre Lage in Chile kannte, war darüber überrascht, daß der im Juli 1975 veröffentlichte Bericht über die IAO-Mission die Unterdrückung der Gewerkschaftsrechte, der freien Kollektivverhandlungen sowie die Terrormaßnahmen der chilenischen Junta vorbehaltlos verurteilte. Der Geschäftsführende Ausschuß hatte inzwischen im Mai 1975 beschlossen, daß die ITF eine weitere Mission nach Chile entsenden sollte, vorausgesetzt, daß die Junta eine Reihe von Bedingungen erfüllt, damit sichergestellt wäre, daß die ITF den dortigen Sachverhalt ungehindert untersuchen kann und daß keine Vergeltungsmaßnahmen gegen Personen ergriffen werden, mit denen die ITF-Mission Kontakt aufnimmt. Die Junta war jedoch nicht bereit, diesen Bedingungen zuzustimmen; statt dessen wurde der Generalsekretär der ITF eingeladen, persönlich Chile zu besuchen. Diese Einladung wurde nicht angenommen.

148. Auf seiner Sitzung im November 1975 beschloß der Vorstand, daß die Mitgliedsverbände aufgefordert werden sollten, im Januar 1976 eine Belästigungskampagne gegen chilenische Transporte zu beginnen. Die Mitgliedsverbände wurden von diesem Beschluß mit Rundschreiben verständigt. In dem Rundschreiben wurde besonders darauf verwiesen, daß "selektive Boykotte" (vorzugsweise ohne Ankündigungsfrist) und Maßnahmen wie Bummelstreiks, "technische Schwierigkeiten", die haargenaue Beachtung aller administrativen und gesetzlichen Formalitäten sowie andere Verzögerungsmaßnahmen für die Junta äußerst peinlich sein könnten".
149. Die Ansichten des ITF-Vorstandes zur Lage in Chile wurden im Dezember 1975 dadurch bestätigt, daß der unter der Obhut katholischer, protestantischer und jüdischer Instanzen tätige Friedensausschuß von der Junta aufgelöst wurde. Dieser Ausschuß war das einzige Organ in Chile, das bereit und in der Lage war, den Opfern der Junta praktische Hilfe anzubieten. Gleichzeitig wurden mehrere Priester und Rechtsanwälte verhaftet, die mit diesem Ausschuß im Zusammenhang standen.
150. Vom 20. bis 25. September 1976 fand in Caracas (Venezuela) eine ITF-Sitzung für lateinamerikanische Transportarbeiterfunktionäre statt, um die gegenwärtige, wirtschaftliche, soziale und gewerkschaftliche Lage in Lateinamerika zwecks Festlegung einer koordinierten Strategie bei der künftigen Behandlung gemeinsamer Probleme zu erörtern. Für die Organisation dieser Tagung war unser Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibik, Kollege Medardo Gomero, verantwortlich. Gastgeber war die Venezolanische Transportarbeitergewerkschaft (VEDETRANSPORTE) und ihr Vorsitzender, Umberto Hernández. An der Tagung nahmen 43 Delegierte aus elf Ländern teil. Die Schlußfolgerungen dieser Sitzung sind in einer Erklärung zusammengefaßt, die den Titel "Erklärung von Caracas" trägt.
151. Die "Erklärung von Caracas" beginnt mit einer Beschreibung der gegenwärtigen Lage in Lateinamerika, das wirtschaftlich gesehen unter dem Einfluß riesiger Unternehmen steht, deren Hauptsitze sich außerhalb Lateinamerikas befinden, und politisch gesehen im Falle der meisten Länder undemokratischen Regimen -- vorwiegend militärischer Art -- untersteht. Auf sozialer Ebene sind riesige wohlstandsmäßige Unterschiede zu verzeichnen, die einerseits zur Befestigung totalitärer Regierungen beitragen und andererseits in Stadt und Land die Guerillas bewegen, ideologische Lösungen anzustreben, die in keiner Weise den echten Bedürfnissen dieses Erdteils entsprechen.
152. Durch den obigen Sachverhalt sind die Gewerkschaften, die ihrerseits ideologisch gestaltet sind, und in vielen Fällen nicht länger die Energie besitzen, sich mit den grundlegenden, politischen, wirtschaftlichen und sozialen Problemen auseinanderzusetzen, stark geschwächt worden. Ferner haben

die Gewerkschaften unter der Entziehung der Bürgerrechte und anderer Rechte gelitten, so daß sie sich in Zukunft in viel größerem Maße als bisher auf grundlegende ideologische Fragen wie Gleichheit und echte Demokratie konzentrieren müssen. Falls sie dies nicht tun, wird die Demokratie in Lateinamerika vollkommen aussterben.

153. Sie müssen ferner gemeinsam darauf dringen, daß sie auf beschließenden Organen, die gegenwärtig wirtschaftliche, soziale und kulturelle Macht ausüben, vertreten sind. Die breite Masse der lateinamerikanischen Menschen haben in diesen Dingen gegenwärtig nichts mitzureden, und Sachgebiete wie Produktion, Handel, Bildung und Kultur werden von obligatorischen Interessen beherrscht, die einzig und allein auf die Befestigung und Ausdehnung ihrer eigenen Vorrechte bedacht sind.

154. Die Erklärung endet mit einer Reihe von Vorschlägen:

-- Ziel des Kampfes gegen wirtschaftliche Abhängigkeit und politische Dominierung muß es sein, die traditionellen sozialen Strukturen zu ändern, denen die Rückständigkeit und Unterentwicklung des Erdteils zuzuschreiben ist. Im Rahmen nationaler Pläne, an deren Formulierung die Gewerkschaften zu beteiligen sind, sind landwirtschaftliche und industrielle Reformen vorzunehmen.

-- Die lateinamerikanischen Länder müssen sich für die Bildung demokratischer Systeme einsetzen, die Chancengleichheit und soziale Mobilität bieten.

-- Es müssen umfassende Reformen auf dem Gebiete der Bildung erfolgen.

-- Die Gewerkschaften müssen eine strukturelle Reform vornehmen und sich dem Grundsatz verschreiben, daß der soziale Wandel ein Mittel zur Herbeiführung der sozialen Gerechtigkeit ist.

-- Die Arbeiter müssen voll und auf wirksame Weise am wirtschaftlichen Leben ihres Landes beteiligt sein.

-- Die gewerkschaftliche Solidarität muß gestärkt werden, und die gewerkschaftliche Tätigkeit muß sowohl den historischen Hintergrund als auch humanitäre Grundsätze berücksichtigen.

-- Die gewerkschaftliche Fragmentierung ist zu überwinden und durch eine Tendenz der Vereinheitlichung zu ersetzen, um einen gegenwärtig sehr schwächenden Faktor zu beseitigen.

- Die Verteidigung der Menschen- und Bürgerrechte muß eines der ersten Ziele der Gewerkschaftsbewegung sein.
- Die Gewerkschaften müssen auf nationaler und kontinentaler Ebene in das wirtschaftliche und soziale Leben integriert werden, um eine von Abhängigkeit und Dominierung freie Entwicklung zu erzielen.

VI

TÄTIGKEIT DER SEKTIONEN

SEKTION EISENBAHN

Sektionsausschuß

155. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Sektiosausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
<u>Afrika</u>		
Nordafrika	A. Ayoub (Tunesien)	M. Klila (Tunesien)
Westafrika	A.H.P. Adebola (Nigeria)	D. Oyeyemi (Nigeria)
	A.E. Forson (Ghana)	K. Imbeah (Ghana)
<u>Asien</u>		
Indien	G. Fernandes	D.D. Vashisht
Japan	Y. Murakami	I. Tomita
Philippinen	A. Dinglasan	
<u>Europa</u>		
Benelux	P.L. Herin (Belgien)	P. Potums (Belgien)
	J. Mulder (Niederlande)	
Dänemark	J. Schneider (Luxemburg)	J. Konz (Luxemburg)
	E. Greve Petersen (Vorsitzender)	B. Aanaes
Deutschland	H. Frieser	H. Vomberg
	H. Wittkopp	
Finnland	U. Kijonen	I.M. Erich
Frankreich	L. Buonaccorsi (Vizevorsitzender)	R. Decoudun

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Großbritannien	S. Weighell	D. Mackenzie R. Buckton
Irland	F.H. Smyth	
Italien	P. Vitulano	
Norwegen	S. Kortvedt	O. Anfinssen
Österreich	H. Schmölz	E. Schmidt
Schweden	L. Linderstål	S. Petterson
Schweiz	L. Joye	H. Nydegger

Lateinamerika

Argentinien, Chile, Uruguay	R.J. Baigorria (Argentinien)	
Bolivien, Peru	A. Jimenez (Bolivien)	J. Aredo
Kolumbien, Ekuador, Venezuela	H.R. Tamayo (Ekuador)	E. López M. (Kolumbien)
	A. Salinas (Venezuela)	
Mexiko, Zentral- amerika	M. Campos (Guatemala)	C. Edwards (Costa Rica)
	T.R. Perales (Mexiko)	A. Castellanos (Mexiko)

Nordamerika

Kanada	R.A. Gingerich	
USA	J.F. Otero H.C. Crotty	F.A. Hardin D.S. Beattie

Unterausschuß für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals

156. Zusammensetzung am Ende des Jahres 1976

H. Nydegger (Vorsitzender)	SEV, Schweiz
P. Herin	CGSP "Cheminots", Belgien
E. Greve Petersen	Dänische Gewerkschaft des Lokpersonals

R. Schäfer	GdED, Deutschland
H. Wittkopp	ÖTV, Deutschland
I.M. Erich	Finnische Gewerkschaft des Lokpersonals
L. Buonaccorsi	FO, Frankreich
R.W. Buckton	ASLEF, Großbritannien
S. Weighell	NUR, Großbritannien
F.H. Smyth	NATE, Irland
J. Schneider	FNCTTFEL, Luxemburg
C. Kuypers	NVV/NKV, Niederlande
J. Mulder	NVV/NKV, Niederlande
G. Tjonder	Norwegische Gewerkschaft des Lokpersonals
S. Kvilekval	Norwegischer Eisenbahnerverband
H. Schmölz	Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich
S. Petersson	Schwedische Gewerkschaft der Staatsbediensteten (SF)
S. Akova	Türkische Eisenbahnerföderation

Unterausschuß für Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals
Basel, 19. März 1974

157. Am 19. März 1974 fand in Basel, Schweiz, die erste Sitzung des ITF-Unterausschusses für Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals statt. Dieser Unterausschuß wurde anlässlich der Sitzung des Sektionsausschusses Eisenbahn vom 1. bis 3. März 1972 in Istanbul gegründet. Diskutiert wurde die Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals im internationalen Eisenbahnwesen. Folgende Grundsätze wurden dazu festgelegt:

1. Es sind einheitliche Begriffsbestimmungen zu wählen und zu erläutern. Das ist wichtig, weil bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen für gleiche Tatbestände unterschiedliche Begriffe gebraucht werden.
2. Mindestnormen dürfen sich nicht an den Arbeitsbedingungen der Eisenbahnverwaltung orientieren, die den Eisenbahnern den geringsten sozialen Status bietet.

3. Die Forderung nach einheitlichen Mindestbedingungen darf den bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen möglichen und auch erforderlichen sozialen Fortschritt nicht hemmen.
4. Die Forderung nach einheitlichen internationalen Mindestbedingungen auf dem Gebiet der Arbeitszeit des fahrenden Personals der Eisenbahnen ist nur ein Teilaspekt, kann also nur ein erster Schritt sein. Das gesamte Eisenbahnpersonal muß einbezogen werden.
5. Möglichst rasch ist bei allen Eisenbahnverwaltungen die 40-Stunden-Woche einzuführen.
6. Die gesamte Zeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden täglichen Ruhezeiten ist als Arbeitszeit zu bewerten.
7. Als tägliche Ruhezeit ist ein längerer Zeitraum - etwa 14 Stunden - festzulegen. Ruhezeiten außerhalb des Standortes des Fahrpersonals sind möglichst zu vermeiden und, soweit nicht vermeidbar, in ihrer Zahl zu begrenzen.
8. Auch das Fahrpersonal der Eisenbahnen hat das Recht auf eine Fünf-Tage-Woche. Sie ist unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Eisenbahnbetriebes zu gewährleisten. Das erfordert eine Begrenzung der Dienstschichten hinsichtlich ihrer Zahl und entsprechende periodische Ruhezeiten.

Diese Grundsätze wurden, vorausgesetzt, daß auf nationaler Ebene nicht bereits bessere Bedingungen bestehen, von der Sektion anlässlich der Sektionskonferenz am 20. und 21. März 1974 in Basel gutgeheißen.

Unterausschuß für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals

Zusammensetzung

158. Dieser Unterausschuß ist identisch mit dem Unterausschuß für Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals. Sein Aufgabenbereich wurde jedoch anlässlich der Sektionskonferenz auf dem Stockholmer ITF-Kongreß 1974 auf das gesamte Eisenbahnpersonal ausgedehnt. Die Umbenennung des Ausschusses wurde dadurch notwendig.

Sitzungen

London, 4. und 5. November 1974

159. Der Unterausschuß tagte am 4. und 5. November 1974 in London. Diskutiert wurden die Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals sowie der Technische Wandel im Eisenbahnwesen. Zu ersteren Frage wurde einstimmig eine Politik auf Basis der am 19. März 1974 in Basel beschlossenen acht Grundsätze über die Vereinheitlichung von Arbeits-

bedingungen beschlossen. Die gefundenen Normen sind Mindestnormen und haben keinen wie immer gearteten Einfluß auf bessere nationale Bedingungen. Weiter können diese Mindestnormen nur so lange Gültigkeit haben, als durch den technischen Fortschritt keine entscheidenden Änderungen in den Arbeitsbedingungen auftreten. (Diese Mindestnormen wurden von der Sektionskonferenz vom 19. bis 22. August 1975 in Harrogate, Yorkshire, gutgeheißen. Der volle Text befindet sich auf Seite 226 bis 229.

Bezüglich des technischen Wandels im Eisenbahnwesen vertrat man einmütig die Auffassung, daß die Sektion diesem Problem erhöhte Aufmerksamkeit schenken muß. Der Sektionssekretär berichtete über formelle Kontakte, welche er mit der Universität Manchester aufgenommen hatte, um eine Studie hierüber vorzubereiten. Der Ausschuß bevollmächtigte den Sektionssekretär, diese Kontakte zu vertiefen und beauftragte ihn, bis zur nächsten Sitzung des Unterausschusses geeignete Empfehlungen zu formulieren, aufgrund deren es möglich ist, eine solche Studie vorzunehmen.

Harrogate, 18. August 1975

160. Am 18. August 1975 fand in Harrogate, Yorkshire, eine Sitzung des Unterausschusses für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals statt. Die Tagesordnung dieser Sitzung bezog sich auf den Technischen Wandel im Eisenbahnwesen und den Entwurf eines Rationalisierungsschutzabkommens.

Der im Rahmen des Sekretariats ausgearbeitete "Vorschlag für ein Forschungsprojekt über die Menschlichen Auswirkungen des Technischen Wandels bei den Eisenbahnen" wurde gutgeheißen und das Sekretariat beauftragt, diesen Vorschlag der Sektionskonferenz zur Genehmigung vorzulegen. (Der ausgearbeitete Vorschlag wurde von der Sektionskonferenz in Harrogate vom 19. bis 22. August 1975 angenommen. Der volle Text befindet sich auf Seite 229 bis 235.

Über den Entwurf eines Rationalisierungsschutzabkommens konnte keine Einigung erzielt werden, und die Mitglieder des Unterausschusses verpflichteten sich, ihre Meinung dazu schriftlich an das Sekretariat zu übersenden. Es wurde beschlossen, das Thema des Rationalisierungsschutzes auf der nächsten Sitzung des Unterausschusses erneut zu behandeln.

London, 22. und 23. Juni 1976

161. Der Unterausschuß tagte am 22. und 23. Juni 1976 in London. Auf der Tagesordnung standen folgende Punkte:

- Revision der Sozialcharta der ITF betreffend Rationalisierung und Modernisierung der Eisenbahnen;
- Entwurf eines Rationalisierungsschutzabkommens;

- Zwischenbericht über die vom Sekretariat durchgeführte Studie über die Menschlichen Auswirkungen des Technischen Wandels bei den Eisenbahnen.

Eine Überarbeitung der aus dem Jahre 1962 stammenden Sozialcharta erwies sich im Lichte der letzten Entwicklungen im Eisenbahnwesen sowie auch im Zusammenhang mit der z.Zt. im Sekretariat durchgeführten Studie über die Menschlichen Auswirkungen des Technischen Wandels bei den Eisenbahnen als notwendig. Als Mangel wurde vor allem empfunden, daß in der veralteten Sozialcharta kein verkehrspolitischer Bezug hergestellt wird. Außerdem wurde die Absicht vertreten, daß "Rationalisierung" und "Modernisierung" zu eng gefaßt waren. Man beschloß daher, die Charta auf "ITF-Charta über Soziale Auswirkungen durch die Einführung Neuer Methoden und Techniken im Eisenbahnwesen" umzubenennen. Der volle Text der Charta bedarf noch der Zustimmung der Sektion auf dem ITF-Kongreß 1977 in Dublin und befindet sich auf Seite 277 bis 280.

Infolge der Erarbeitung der neuen "ITF-Charta über Soziale Auswirkungen durch die Einführung Neuer Methoden und Techniken im Eisenbahnwesen" war es nicht notwendig, die Diskussion über ein Rationalisierungsschutzabkommen erneut aufzunehmen, und es wurde einstimmig beschlossen, vom Entwurf eines Rationalisierungsschutzabkommens Abstand zu nehmen.

Zum letzten Tagesordnungspunkt nahm der Unterausschuß einen mündlichen Bericht über den gegenwärtigen Stand der Arbeiten an der Studie entgegen und bestätigte die Vorgangsweise des Sekretariats.

Der Unterausschuß ernannte ein Redaktionskomitee, dessen Aufgabe es ist, die vom Sekretariat zu erstellende Rohfassung der Studie einer ersten Prüfung zu unterziehen. Die Zusammensetzung des Redaktionskomitees ist wie folgt: Hannes Nydegger (Schweiz); S. Petersson (Schweden); Rudi Schäfer (Deutschland); P. Potums (Belgien); R.W. Buckton (ASLEF, Großbritannien); S. Weighell (NUR, Großbritannien) und der Sektionssekretär.

Unterausschuß für Verkehrspolitik

162. Zusammensetzung am Ende des Jahres 1976

F. Prechtel (Vorsitzender)	Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich
P. Potums	CGSP "Cheminots", Belgien
D. Langendorf	GdED, Deutschland
J. Schneider	FNCTTFEL, Luxemburg

J. Mulder

NVV, Niederlande

H. Nydegger

SEV, Schweiz

Dies ist ein deutschsprachiger Unterausschuß. Es steht Vertretern von Mitgliedsverbänden anderer Länder frei, diesem Unterausschuß beizutreten, sofern sich dadurch keine zusätzlichen administrativen Arbeiten (Übersetzen/Dolmetschen usw.) ergeben.

Sitzungen

München, 16. bis 18. Dezember 1974

163. Vom 16. bis 18. Dezember 1974 fand in München eine Sitzung des Unterausschusses für Verkehrspolitik statt. An ihr nahmen Vertreter aus Holland, Luxemburg, Belgien, der Schweiz und Deutschland teil. Die Tagesordnung befaßte sich mit dem Problem des Transitverkehrs zwischen Italien und Nord- und Westeuropa, Problemen des Regionalen Schienenverkehrs sowie der Automatischen Kupplung.

Die Situation im Eisenbahnverkehr zwischen Italien und Nord- und Westeuropa wurde als äußerst bedrohlich und ernst bezeichnet. Die Kapazität der Schiene im Güterverkehr nach Italien vermag den gestiegenen Anforderungen nicht mehr zu genügen. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Neben der ungenügenden Kapazität der Schiene - und hier vor allem im norditalienischen Raum - tragen unzumutbar verlängerte Zollaufenthalte und ein überholtes Re-Expeditionsverfahren an der italienischen Grenze zur Behinderung eines flüssigen Verkehrsablaufes bei. Daraus ergibt sich ein direkter negativer Einfluß auf die Arbeitsverhältnisse des betroffenen Eisenbahnpersonals, insbesondere des Fahrpersonals. Der Unterausschuß erarbeitete eine EntschlieÙung zu diesem Problem, die der Sektion sowie den zuständigen internationalen Organisationen, vorbehaltlich der Zustimmung der Sektionskonferenz, zur Kenntnis gebracht wurde. (Die EntschlieÙung wurde nach geringfügigen Änderungen von der Sektionskonferenz in Harrogate, 19. bis 22. August 1975, angenommen. Ihr Text befindet sich auf Seite 241.)

Der Unterausschuß stellte mit Besorgnis fest, daß die jüngste verkehrspolitische Entwicklung, ob national oder international, die Tendenz zeigt, die Schiene nach sogenannten "eigenwirtschaftlichen" Gesichtspunkten gesundzuschumpfen. Dies widerspricht jedoch vollkommen der bestehenden Sektionspolitik, die eine verkehrs-, energie- und umweltpolitisch vernünftige Verkehrsaufteilung befürwortet und nicht eine Benachteiligung der Eisenbahnen. Diese Politik wurde auf der Sitzung des Unterausschusses für Verkehrspolitik im Juni 1973 in Wien formuliert und später von der Sektion sowie vom Kongreß 1974 gutgeheißen. Ausgehend von dieser Politik wurde eine Erklärung über den Regionalen Schienenverkehr erstellt, die von der Sektionskonferenz in Harrogate,

Yorkshire, 19. bis 22. August 1975, angenommen wurde. Ihr Text befindet sich auf Seite 235 bis 238.

Der Sektionssekretär berichtete über die jüngsten Entwicklungen bezüglich der Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung in Europa. Im Prinzip hatte sich seit der Konferenz der Sektion in Basel im Frühjahr 1974 nichts geändert. Seitens der UIC wurde als Einführungstermin 1985 mit möglichst kurzer Übergangsfrist vorgeschlagen. Dies bedeutete einen Rücktritt von dem ursprünglich fixierten Termin 1981. Die ITF erklärte in Anbetracht dessen, daß sie, wirtschaftliche Schwierigkeiten anerkennend, 1985 als spätmöglichsten Termin akzeptieren könne, jedoch die Übergangszeit dann nicht mehr als vier Wochen betragen dürfe. Der Standpunkt der ITF wurde der UIC, der CEMT und der ECE zur Kenntnis gebracht. Die CEMT erkannte den Standpunkt der ITF an und stellte fest, daß die Eisenbahnverwaltungen allein aus der zweifellos existierenden Sackgasse nicht mehr herauskönnen und die CEMT, d.h. die Regierungen, eingreifen müssen. Z.Zt. versucht man, ein Vertragskonzept zu finden, das allen westeuropäischen Ländern entspricht und auch dem Osten die geforderten Garantien bietet.

Chiasso, Schweiz, 23. und 24. Juni 1975

164. Am 23. und 24. Juni 1975 fand in Chiasso, Schweiz, eine Sitzung des Unterausschusses für Verkehrspolitik der Sektion Eisenbahn der ITF statt, an der Vertreter aus Österreich, Belgien, Deutschland, Luxemburg, Holland und der Schweiz teilnahmen. Als Gäste waren Vertreter italienischer Eisenbahnergewerkschaften anwesend. Zur Diskussion standen das Nord/Süd-Transitproblem von und nach Italien sowie die Erarbeitung einer Erklärung über das Thema "Eisenbahnen und Eigenwirtschaftlichkeit".

Bezüglich des Problemes Nord/Süd-Transit von und nach Italien wurde der Bericht der letzten Sitzung des Unterausschusses für Verkehrspolitik (München, Dezember 1974) gutgeheißen. Gleichzeitig wurde angeregt, die Situation auf gesamteuropäischer Ebene zu diskutieren und sich verstärkt an die zuständigen internationalen Organisationen zu wenden.

Zum Thema "Eisenbahnen und Eigenwirtschaftlichkeit" wurde eine Erklärung erarbeitet, die später von der Konferenz der Eisenbahnersektion in Harrogate, 19. bis 22. August 1975, gutgeheißen wurde. In dieser Erklärung wird u.a. festgestellt:

- daß Defizite der Eisenbahnen kein Maßstab für die Beurteilung ihrer Leistung sein können, weil eine gegebene oder fehlende betriebswirtschaftliche Rentabilität allein keine verlässliche Aussage über den gesamtwirtschaftlichen Vorteil der Leistungen der Eisenbahnen zuläßt;

- daß die nationalen Regierungen wissen müssen, daß sie auf die Dauer auch heute noch rentable Leistungen des Schienenverkehrs ins Defizit bringen, wenn diese Bereiche bei einer Schrumpfung der Bahn dadurch in eine schlechtere Kostensituation gebracht werden;
- daß es eine Diskriminierung für die Eisenbahnen ist, ihr Streckennetz bezüglich einer betriebswirtschaftlichen Rentabilität zu durchleuchten und eventuell zu reduzieren, solange Straßen und Binnenwasserstraßen nicht unter demselben Gesichtspunkt überprüft werden; und
- daß ein Rückzug aus Regionen mit schwacher Wirtschaftstätigkeit die Infrastruktur dieser Gebiete weiter verschlechtern und zu Verteuerungen der Verkehrsleistungen führen würde.

(Der volle Text der obengenannten Erklärung befindet sich auf Seite 238 bis 241.)

Utrecht, 3. und 4. November 1976

165. Am 3. und 4. November 1976 fand in Utrecht (Niederlande) eine Sitzung des Unterausschusses für Verkehrspolitik der Sektion Eisenbahn statt. Die Tagesordnung umfaßte:

- Verbundverkehr; und
- Redaktion einer Broschüre über die in den vergangenen Jahren geleistete Arbeit des Unterausschusses.

Zum Thema "Verbundverkehr", dessen Einrichtung eine grundsätzliche Forderung der Sektion Eisenbahn ist, wurde festgestellt, daß die Errichtung von Verkehrsverbänden über die Grenzen des Eisenbahnsystems hinausgeht. Aus diesem Grunde erachtete der Unterausschuß für Verkehrspolitik es notwendig, erneut in einer Resolution auf dieses Problem aufmerksam zu machen. Zur Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personen-Nahverkehrs ist es unbedingt notwendig, zwischen allen öffentlichen Verkehrsmitteln einen integrierten Fahrplan sowie eine integrierte Tarifgestaltung zu entwickeln. Der ausgearbeitete Resolutions-Entwurf ist im Anhang unter "Erklärungen und Entschlüsse der Fachsektionen" wiedergegeben, bedarf aber noch der Zustimmung der Vollkonferenz der Sektion Eisenbahn anläßlich des ITF-Kongresses 1977 in Dublin (sh. Text auf Seite 282).

Zum nächsten Tagesordnungspunkt wurde festgestellt, daß es nützlich wäre, die vom Unterausschuß ausgearbeiteten und von der Sektion gutgeheißenen allgemeinen verkehrspolitischen Erklärungen in einer Broschüre zusammenzufassen und der Sektion vorzulegen. Es handelt sich dabei um folgende Erklärungen:

- Koordinierung der Verkehrswirtschaft;
- Verkehr in Ballungsgebieten;
- Regionaler Schienenverkehr;
- Eisenbahnen und Eigenwirtschaftlichkeit

Diese Erklärungen wurden von den Vollkonferenzen der Sektion Eisenbahn in Basel (20. bis 21. März 1974) sowie Harrogate/ Yorkshire (19. bis 22. August 1975) als Sektionspolitik bestätigt. (Ihr Wortlaut befindet sich auf den Seiten 217, 221, 235 und 238) Sie beschäftigen sich mit grundsätzlichen Fragen der Verkehrspolitik und bilden die Basis für die zukünftige Arbeit der Sektion. Die nächste Tätigkeit sollte sich aufgrund dieser Erklärungen mit der Erstellung einer Gesamtverkehrskonzeption - und im speziellen mit der Situation zwischen den einzelnen Verkehrsträgern - beschäftigen. Der Sektionssekretär wurde beauftragt, die nötigen Schritte zur Fertigstellung der Broschüre zu unternehmen.

Sektionskonferenz -- Basel, 20. und 21. März 1974

166. An der Eisenbahnerkonferenz am 20. und 21. März 1974 in Basel nahmen 72 Delegierte von 27 Gewerkschaften aus 19 Ländern teil. Den Vorsitz führte Sir Sidney Greene. Die Konferenz befaßte sich mit einem Bericht über die bisherige Tätigkeit des Unterausschusses für Verkehrspolitik, dem Problem der japanischen Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst, der Normalisierung der Eisenbahnkonten in Europa, der Einführung der automatischen Kupplung in Europa, dem technischen Wandel bei den amerikanischen Eisenbahnen und dessen Auswirkungen auf die Beschäftigung, Produktivität und die Form der Kollektivverträge sowie mit einem Bericht über die erste Sitzung des Unterausschusses über Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals am 19. März 1974 in Basel.

Der Sektionssekretär berichtete, daß im Unterausschuß "Verkehrspolitik" der Sektion Eisenbahn anlässlich einer Sitzung am 22. und 23. Juni 1973 in Wien zwei Probleme diskutiert wurden: die Koordinierung der Verkehrswirtschaft sowie der Verkehr in Ballungsgebieten. In beiden Fällen lehnt der Unterausschuß eine übertriebene Anwendung marktwirtschaftlicher Prinzipien ab. Probleme des Verkehrs können nicht den Gesetzen des sogenannten freien Marktes überlassen werden. Die Konferenz nahm die vom Unterausschuß ausgearbeiteten Dokumente zur Kenntnis und beschloß, die darin festgehaltenen Grundsätze in der jeweiligen nationalen Gewerkschaftspolitik zu befolgen. (Der Wortlaut der beiden Erklärungen befindet sich auf den Seiten 217 und 221.)

Die Konferenz nahm einen Bericht über den Kampf der japanischen Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst entgegen. Es wurde beschlossen, schärfstens gegen arbeitnehmerfeindliche Vorgangsweisen in Japan zu protestieren und das Streikrecht zu respektieren und sich an die Grundsätze, Beschlüsse und Empfehlungen der IAO zu halten. In einer gemeinsam verabschiedeten Resolution wurde dieser Beschluß bekräftigt (siehe Seite 224).

Von einem Bericht der CEMT über die Normalisierung der Eisenbahnkonten wurde Kenntnis genommen. Anlässlich der CEMT-Anhörung im Dezember 1973 wurde dieses Problem behandelt. Der Sektionssekretär als Vertreter der ITF verwies bei dieser Sitzung der CEMT auf die bereits bestehende Politik der ITF und betonte, daß marktwirtschaftliche Gesichtspunkte nicht ausschlaggebend sein dürfen. Die Normalisierung der Eisenbahnkonten kann nur als ein Teil eines verkehrspolitischen Konzeptes angesehen werden. Die Konferenz schloß sich dieser Auffassung einstimmig an. Die Konferenz nahm einen Bericht des Sektionssekretärs über den gegenwärtigen Stand der Einführung der automatischen Kupplung entgegen. Außerdem wurde ein Film über die automatische Kupplung vorgeführt. Der vom Sekretariat vorgelegte Resolutionsentwurf wurde mit einigen Änderungen angenommen, und es wurde beschlossen, seitens der nationalen Verbände bei den Regierungen und den Eisenbahnverwaltungen - und seitens der ITF bei der CEMT und der UIC - vorstellig zu werden und darauf zu drängen, daß die automatische Kupplung nun endgültig unter Einhaltung einer maximal vierwöchigen Übergangszeit eingeführt wird. Das ITF-Sekretariat wurde auftragsgemäß bei der CEMT sowie der UIC vorstellig.

Die CEMT anerkannte den Standpunkt der ITF und stellte fest, daß aus der zweifellos existierenden Sackgasse die Eisenbahnverwaltungen allein nicht mehr herauskönnen und die CEMT, d.h. die Regierungen, eingreifen müßten. Die CEMT teilte auch mit, daß an einem Vertragskonzept gearbeitet wird, das allen westeuropäischen Ländern entspricht und auch dem Osten die geforderten Garantien bietet. (Die Entschliebung über die automatische Kupplung befindet sich auf Seite 225.)

Der Bericht über die Sitzung des Unterausschusses für Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals vom 19. März 1974 wurde angenommen und der Unterausschuß beauftragt, im beschlossenen Sinne weiterzuarbeiten.

Sektionskonferenz -- Stockholm, 9. August 1974

167. Im Rahmen des Stockholmer Kongresses fand eine Vollkonferenz der Sektion statt, an der 111 Delegierte und Berater aus 29 Ländern teilnahmen. Vorsitzender und Berichterstatter war Sir Sidney Greene (NUR, Großbritannien). E. Greve Petersen (Dänemark) wurde zum Vorsitzenden und Louis Buonaccorsi (FO, Frankreich) zum Vizevorsitzenden der Sektion gewählt. (Über die Konferenz wird im Protokoll des Stockholmer Kongresses berichtet.)

Sektionskonferenz -- Harrogate, 19. bis 22. August 1975

168. An der Sektionskonferenz vom 19. bis 22. August 1975 in Harrogate/Yorkshire nahmen 98 Delegierte aus 23 Ländern sowie 9 Beobachter teil. Den Vorsitz führte E. Greve Petersen.

Die Tagesordnung lautete wie folgt:

- Bericht über die letzte Sektionskonferenz;
- Tätigkeitsbericht der Sektion:
 - a) Harmonisierung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals;
 - b) Technischer Wandel im Eisenbahnwesen;
 - c) Regionaler Schienenverkehr;
 - d) Eisenbahnen und Eigenwirtschaftlichkeit;
 - e) Probleme des Transitverkehrs zwischen Italien und Nord- und Westeuropa;
- Entschließungsanträge;
 - a) Kanal-Tunnel;
 - b) Wirtschaftslage;
 - c) Presse und Massenmedien;
 - d) Indien;
 - e) Internationale Arbeitsorganisation;
 - f) Japan;

Zum Punkt "Harmonisierung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals" wurde vom Sekretariat ein Dokument vorgelegt, welches einstimmig gutgeheißen wurde. Die in diesem Dokument enthaltenen Normen sind Mindestnormen und haben keinen wie immer gearteten Einfluß auf bessere nationale Bedingungen. Weiters können diese Mindestnormen nur so lange Gültigkeit haben, als durch den technischen Fortschritt keine entscheidenden Änderungen in den Arbeitsbedingungen auftreten. (Siehe Bericht über Sitzung des Unterausschusses für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals vom 4. und 5. November 1974 in London auf Seite 82.) (Die Erklärung über die "Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals" befindet sich auf Seite 226 bis 229.)

Das Sekretariat legte einen Vorschlag für ein Forschungsprojekt über die Menschlichen Auswirkungen des Technischen Wandels bei den Eisenbahnen vor. Dieser Vorschlag ist die Grundlage einer Schlüsselstudie, welche Lokführer, Stellwerk- und Fernmeldepersonal sowie Streckeninstandhaltungspersonal umfaßt. Der Vorschlag wurde gutgeheißen, jedoch wurde von Vertretern aus USA, Kanada und von der britischen Gewerkschaft TSSA bemängelt, daß Büropersonal nicht mit inbegriffen wurde. Aus Kostengründen konnte diese Personalkategorie nicht berücksichtigt werden. Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen unter der Bedingung, daß die Studie zu gegebener Zeit auch

auf andere Kategorien ausgedehnt wird. Dem Sekretariat wurde der Auftrag erteilt, die Studie durchzuführen (siehe Bericht über Sitzung des Unterausschusses für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals -- Harrogate, 18. August 1975 auf Seite 83). Der Wortlaut des Vorschlages für das genannte Forschungsprojekt befindet sich auf Seite 229 bis 235.

Zum "Regionalen Schienenverkehr" wurde eine Erklärung vorgelegt, welche im Unterausschuß für Verkehrspolitik der Sektion ausgearbeitet wurde. Sie wurde als Sektionspolitik einstimmig angenommen (siehe Sitzung des Unterausschusses für Verkehrspolitik -- München, 16. bis 18. Dezember 1974 auf Seite 85 und Text der genannten Erklärung auf Seite 235 bis 238.)

Zu "Eisenbahnen und Eigenwirtschaftlichkeit" wurde eine Erklärung vorgelegt, ausgearbeitet im Unterausschuß für Verkehrspolitik, welche sich mit der wirtschaftlichen Situation der Eisenbahnen beschäftigte. Nach einer ausgedehnten Diskussion, in der vor allem das Fehlen einer konstruktiven Verkehrspolitik auf nationaler und internationaler Ebene bedauert wurde, wurde dieses Dokument als Sektionspolitik einstimmig angenommen (siehe Bericht über die Sitzung des Unterausschusses für Verkehrspolitik -- Chiasso, 23. und 24. Juni 1975 auf Seite 86 und Text der genannten Erklärung auf Seite 238 bis 241.)

Zum Problem des Transitverkehrs zwischen Italien und Nord- und Westeuropa wurde eine EntschlieÙung vorgelegt. Sie bezog sich auf wiederholt auftretende Engpässe im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Italien und Nord- und Westeuropa. Diese Engpässe beeinträchtigen nicht nur die Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes, sondern auch die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner. Die EntschlieÙung wurde nach kleinen Änderungen einstimmig angenommen. (Siehe Sitzung des Unterausschusses für Verkehrspolitik vom 16. bis 18. Dezember 1974 in München (auf Seite 85) und vom 23. und 24. Juni 1975 in Chiasso (auf Seite 86) sowie Text der EntschlieÙung auf Seite 241.)

EntschlieÙungsanträge: Von mehreren Verbänden wurden EntschlieÙungsanträge vorgelegt.

Vom britischen Eisenbahnerverband "National Union of Railwaymen" (NUR) wurde eine EntschlieÙung betreffend den Bau des Kanal-Tunnels vorgelegt. Die Konferenz verpflichtete sich, im Sinne dieser EntschlieÙung auf Sektionsebene jeden erdenklichen Druck auf die Regierungen der EWG-Länder sowie die UIC und CEMT auszuüben. Der Resolutionsentwurf wurde einstimmig angenommen (Text auf Seite 242).

Ein Antrag des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes (SEV) zur gegenwärtigen Wirtschaftslage wurde nach einigen redaktionellen Änderungen, beantragt durch die belgischen Kollegen, angenommen (Text Seite 242).

Die Britische Vereinigung der Lokführer und Heizer (ASLEF) erstellte einen Entschließungsantrag betreffend Presse und Massenmedien. Der Antrag wurde einstimmig angenommen (Text auf Seite 244).

In einer angeregten Diskussion, in der auch die Entwicklung in Portugal, Chile und Spanien sowie Uganda diskutiert wurde, wurden die jüngsten Ereignisse in Indien schärfstens verurteilt. Der Premierminister Indiens, Frau Indira Gandhi, wurde aufgefordert, die Demokratie in Indien wiederherzustellen und eingekerkerte Gewerkschaftsführer freizusetzen. Die zu diesem Tagesordnungspunkt vorgelegte Entschließung wurde einstimmig angenommen (Text auf Seite 244).

Die Sektion Eisenbahn der CGSP, Belgien, unterbreitete einen Antrag, in dem vorgeschlagen wurde, daß das ITF-Sekretariat sich bei der Internationalen Arbeitsorganisation dafür einsetzen sollte, daß trotz des gegenteiligen Beschlusses des IAO-Verwaltungsrates eine sich mit Eisenbahnerproblemen befassende Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses in den IAO-Konferenzkalender für 1976/77 aufgenommen werden sollte. Die Konferenz sprach sich dafür aus, daß der ITF-Generalsekretär bei der IAO im Sinne dieses Antrages vorstellig werden sollte (Text auf Seite 224).

Eine Resolution bezüglich des Streikrechts der japanischen Eisenbahner wurde einstimmig angenommen (Text auf Seite 225).

Zur zukünftigen Tätigkeit der Sektion wurde festgestellt, daß die Studie über die Auswirkungen des technischen Wandels auf das Eisenbahnpersonal so schnell wie möglich durchgeführt werden sollte, damit anschließend die Kategorie des Büropersonals mit in die Studie einbezogen werden kann. Seitens der Kollegen der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands wurde beantragt, daß das Thema der Arbeitsplatzsicherung Hauptgegenstand der zukünftigen Diskussion innerhalb der Sektion sein soll.

Die griechischen und türkischen Kollegen schlugen vor, daß die Sektion sich aktiv mit dem Problem des Transitverkehrs zwischen ihren beiden Ländern beschäftigen sollte.

Die belgischen Kollegen beantragten eine Diskussion des Problems der Internationalen Freifahrtscheine.

Der Schweizerische Eisenbahnerverband (SEV) schlug vor, daß der Kontakt der Gewerkschaften zu den Massenmedien in Hinkunft regelmäßig überprüft werden sollte.

Regionalkonferenzen

Asiatische Regionalkonferenz für Eisenbahner

Vom 12. bis 16. Januar 1976 fand in Kuala Lumpur, Malaysia, eine Asiatische Regionalkonferenz für Eisenbahner statt. Den Vorsitz führte Sektionssekretär Johann Hauf. (Ein ausführlicher Bericht befindet sich im Kapitel "Regionaltätigkeit", auf Seite 54.)

ITF-Konferenz afrikanischer Eisenbahnerverbände

170. Vom 4. bis 8. Oktober 1976 fand in Tema, Ghana, eine ITF-Konferenz afrikanischer Eisenbahnerverbände statt. Die Konferenz beschäftigte sich mit dem Problem "Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz". Den Vorsitz führte Johann Hauf, Sektionssekretär der ITF. Ben Sharman und Jim Austin von der IAM (Vereinigte Staaten) waren Vortragende. Die Konferenz, die als außerordentlich erfolgreich bezeichnet werden kann, befaßte sich mit der allgemeinen Situation in Afrika sowie konkreten Sachproblemen, wie z.B. Lärmbelästigung, Luftverschmutzung, Asbeststaub usw. Somit gelang es, das zur Diskussion stehende Problem allumfassend zu behandeln und die Konferenz zu einem befriedigenden Abschluß zu bringen. Die Konferenz erarbeitete ein Dokument zur Frage von Gesundheit und Sicherheit von Eisenbahnen auf ihrem Arbeitsplatz. (Sh. auch Punkt 47.)

Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT)

171. Während der Berichtsperiode wurde die ITF mehrere Male bei der CEMT vorstellig und unterbreitete den Standpunkt der Sektion, insbesondere in bezug auf die Einführung der Automatischen Kupplung in Europa, Nord/Süd-Transit zwischen Italien und Nord- und Westeuropa, Eisenbahnverbindung zwischen Großbritannien und Frankreich (Kanal-Tunnel), Rentabilität von Eisenbahnunternehmen und das Verhältnis zwischen Wirtschaftswachstum und Verkehrspolitik.
172. Die Beschlüsse der Sektionskonferenz vom 19. bis 22. August 1975 in Harrogate gestatteten dem Sekretariat, auf der Anhörsitzung der CEMT am 1. Dezember 1975 in Paris die Politik der Sektion zu den wichtigsten europäischen Eisenbahnproblemen darzulegen. Die Beschlüsse der Sektion wurden vollinhaltlich vorgelegt und zusätzlich erklärt, daß ständiges Wirtschaftswachstum keine unbedingte Voraussetzung für eine optimale Verkehrspolitik sei. Ungesteuertes und falsch verstandenes wirtschaftliches Wachstum hat es erwiesenermaßen oft unmöglich gemacht, eine Verkehrspolitik zu betreiben, die auf den Menschen und seine Lebensqualität zugeschnitten ist.

Das Überwuchern der Städte, die Bildung von unübersehbaren Agglomerationen usw. machten es unmöglich, gesamtwirtschaftlich billige und gute Verkehrspolitik zu betreiben. Man kann und darf daher nicht den Schluß ziehen, daß ein Weniger an Wirtschaftswachstum ein Weniger an Verkehrspolitik bedeutet. Mittel, die man sich erspart, beispielsweise durch Stilllegung von Nebenbahnlinien, haben den Effekt, auf lange Sicht schwer zu tragende Hypotheken für die Gemeinschaft zu werden. Eine

Eine Verringerung der Verkehrsinfrastruktur verursacht eine schwer zu kontrollierende Konzentration von Bevölkerung und Wirtschaft in den Städten sowie Verarmung und Entvölkerung der regionalen Gebiete. Sozial- und umweltpolitisch ist dies schärfstens abzulehnen. Die Verkehrspolitik hat ihren Teil zu einer gesunden Wirtschafts- und Sozialentwicklung beizutragen.

173. Ferner war die Sektion auf der jährlichen Anhörung der CEMT am 1. Dezember 1976 in Paris vertreten, und zwar durch die französischen Kollegen R. Decoudun und M. Questerbert, die im Namen der ITF zur Geltung brachten, daß es dringend notwendig ist, im Rahmen der CEMT Vorkehrungen für eine Diskussion nationaler und internationaler Probleme der Eisenbahnen zu treffen. Die Vertreter der ITF widerlegten das Argument, daß der Wettbewerb -- besonders nicht in seiner gegenwärtigen unfairen und verzerrten Form -- den Ausgangspunkt einer konstruktiven Verkehrspolitik bilden kann und vertraten die Meinung, daß es sich selbst im Rahmen der Marktwirtschaft als möglich erweisen könnte, der nachteiligen finanziellen Lage der Eisenbahnen abzuhelpfen, indem die Regierungen die finanzielle Verantwortung für die den Eisenbahnen auferlegten sozialen Verpflichtungen übernehmen -- vorzugsweise im voraus. Ferner wurde angeregt, daß dem Verkehrsandrang in den Städten sehr wohl durch eine Ausdehnung des Verbundverkehrs abgeholfen werden könnte, was allerdings bedingungsweise eine Koordinierung der Investitionen zwischen den Eisenbahnen und anderen Verkehrsträgern erfordert.

EWG

174. Am 28. und 29. April 1975 fand in Brüssel eine Sitzung der Eisenbahnergewerkschaften der EWG statt. Es waren Gewerkschaften aus allen neun Mitgliedsländern vertreten sowie Vertreter des Brüsseler Ausschusses. Die Sitzung nahm gemeinsam Stellung

- zur Förderung einer Verkehrspolitik innerhalb der EWG, welche dem allgemeinen Interesse dient;
- zur Schaffung von Bedingungen, die es den Eisenbahnen ermöglichen, wirtschaftliche und soziale Aufgaben zu erfüllen, die ihren Möglichkeiten besser entsprechen; und
- zur Gewährung eines wahren sozialen Fortschrittes für die Arbeitnehmer der Eisenbahnunternehmen.

Zur Gründung einer europäischen Eisenbahngesellschaft wurde festgestellt, daß dies nicht so konzipiert werden dürfe, daß sie als Mittel zur Unterstützung der fehlerhaften Verkehrspolitik der Gemeinschaft herangezogen werden könne. Gefordert wurde daher eine wirksame Beteiligung der Gewerkschaften an den Arbeiten sämtlicher zuständiger Gemeinschaftsorgane sowie an denen der "Gruppe der Neun" der UIC.

Die Teilnehmer beschlossen, zur Verwirklichung ihrer Zielsetzungen eindringlich an die Regierungen, andere öffentliche Instanzen, die Kommission und den EWG-Ministerrat heranzutreten.

Sie appellierten ferner an die öffentliche Meinung, um deren Unterstützung für die Bemühungen in Richtung einer neuen Verkehrspolitik, die den Bedürfnissen der Bevölkerung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft entspricht, zu gewinnen.

175. Am 29. Oktober 1975 versammelten sich die Eisenbahnergewerkschaften auf Einladung der Kommission in Brüssel. Die ITF war durch Mitgliedsverbände vertreten, die dem Brüsseler Ausschuß angehören.

Diskutiert wurde ein Vorschlag der neun Eisenbahnverwaltungen an die Kommission in bezug auf die "Harmonisierung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals". Von Hilfe waren die im Rahmen der ITF ausgearbeiteten Richtlinien zur Harmonisierung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals.

Der Vorschlag der Eisenbahnverwaltungen wurde als sozial rückschrittlich und daher unannehmbar empfunden. Die versammelten Gewerkschaften beschlossen, in ihren zukünftigen Verhandlungen mit den Eisenbahnverwaltungen sich an die obengenannten Richtlinien zu halten.

176. Am 25. November 1975 fand ein Kolloquium der Kommission der Europäischen Gemeinschaft mit dem Ausschuß der Verkehrsgewerkschaften der EWG in Brüssel statt. Die Tagesordnung enthielt einen Bericht zur Lage der gemeinsamen Verkehrspolitik, den Stand der sozialen Harmonisierung auf dem Gebiete des Verkehrs und die Lage der Eisenbahnen in der EWG.

177. Am 15. Dezember 1975 fand in Brüssel eine Anhörsitzung zwischen Vertretern der EWG-Kommission und Vertretern der Eisenbahnergewerkschaften in der EWG zur Frage der "europäischen Eisenbahngesellschaft" statt. Diese Sitzung hatte ausschließlich informellen Charakter. Die Diskussion erstreckte sich über die Integration der Eisenbahnen in eine allgemeine Verkehrspolitik, über technische und finanzielle Kooperation zwischen den einzelnen nationalen Eisenbahngesellschaften und Fragen der Kompetenz bezüglich einer zukünftigen "Europäischen Eisenbahngesellschaft".

178. Am 12. und 13. Januar 1976 fanden sich auf Einladung der Kommission Vertreter der Eisenbahnergewerkschaften und der Eisenbahnverwaltung in Brüssel zusammen. Diskussionsgegenstand war erneut "Harmonisierung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals". Die Arbeitnehmer vertraten den am 29. Oktober 1975 erarbeiteten Standpunkt. Es konnte keine Einigung zwischen den Arbeitnehmern und Arbeitgebern erzielt werden. Die Kommission wird nun die Regierungen konsultieren und voraussichtlich Beginn 1977 eine Entwurfsverordnung an den Ministerrat weiterleiten.

Referate und Seminare

179. Am 3. Juni 1975 fand ein Besuch einer Jugendgruppe deutscher sowie österreichischer Eisenbahner bei der ITF statt. Der Sektionssekretär nahm die Gruppe in Empfang und referierte über Geschichte und Tätigkeit der ITF. Das Sekretariat stellte für den weiteren Aufenthalt der Jugendgruppe in London - sie besuchte den Bahnhof Euston sowie das Trainingszentrum von London Transport - Dolmetschpersonal zur Verfügung.
180. Am 17. und 18. Januar 1976 fand ein Seminar der britischen Lokführergewerkschaft ASLEF in York, Nordengland, statt. In einem Referat berichtete der Sektionssekretär über den Forschungsvorschlag über die Menschlichen Auswirkungen des Technischen Wandels bei den Eisenbahnen. Der Forschungsvorschlag wurde als äußerst konstruktiv erachtet und der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß diese Studie für die Eisenbahner von Nutzen sein wird.
181. Vom 6. bis 14. Juni 1976 fand ein Besuch einer Gruppe junger Gewerkschafter, deutscher und österreichischer Eisenbahner, in London statt. Die ITF war bei der Organisation dieses Aufenthalts behilflich. Der Sektionssekretär referierte über die Geschichte der ITF und begleitete die Jugendgruppe zu Treffen mit führenden Funktionären der Gewerkschaften NUR und ASLEF.
182. Vom 11. bis 24. Juli 1976 fand in Wien ein Internationales Jugendseminar von Eisenbahnergewerkschaften Europas über Arbeitsbedingungen statt. Gastgeber war die Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs. Vertreten waren Delegierte aus Österreich, der Schweiz, Deutschland, Luxemburg und Frankreich. Der Sektionssekretär nahm an diesem Seminar teil und referierte über Geschichte, Aufbau und Arbeitsweise der ITF. Im besonderen wurde die Tätigkeit der Sektion Eisenbahn der ITF diskutiert.
183. Vom 8. bis 21. August 1976 fand in Berlin ein Internationales Seminar für junge Eisenbahner statt. Veranstalter dieses Treffens war die GdED. Vertreten waren Kollegen aus Luxemburg, Österreich, der Schweiz sowie aus Deutschland und Frankreich. Der Sektionssekretär führte in die Geschichte und Arbeitsweise der ITF ein. Weiters referierte er über eisenbahnpolitische Probleme.

SEKTION STRASSENTTRANSPORT

Sektionsausschuß

184. Die Zusammensetzung des Sektionsausschusses war am Ende des Jahres 1976 wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Argentinien	R. Perez	
Australien	J.L. Waters	T.W. Sullivan
Belgien	E. Baudet	H. Vergracht
Dänemark	A. Kruse	W. Jacobsen
Deutschland	W. Matthies K. Haussig (Vizevorsitzender) H. Vomberg	W. Murche
Ekuador	G. Naranjo	
Finnland	M. Veirto	E. Vahter
Frankreich	W. Gitler	G. Doriat
Großbritannien	A. Kitson J. Moore G. Kiely	unbesetzt* A. Taysome
Irland	C. Kirwan	J. Cullen
Israel	S. Perry	
Japan	J. Tai	T. Kubo
Kanada	D. Nicholson	
Luxemburg	M. Schlechter	J. Konz
Niederlande	G. Hoekstra	M. Snijder
Norwegen	W.A. Bakke	W. Kolstad
Österreich	W. Follrich E. Steinbach	E. Strasser
Peru	M. Ramirez S.	J. Fonseca
Philippinen	E. Descallar	
Schweden	H. Ericson (Vorsitzender)	O. Jansson
Schweiz	P.W. Küng	E. Beiner
Tunesien	I. Lejri	
Venezuela	J.J. González	

*K. Jackson (Großbritannien), der auf dem Stockholmer Kongreß als Stellvertreter im Sektionsausschuß nominiert wurde, trat 1976 in den Ruhestand.

IAO-Expertensitzung über Arbeits- und Ruhezeiten im
Straßenverkehr vom 21. bis 30. Oktober 1974 in Genf

185. Vom 21. bis 30. Oktober 1974 fand in Genf im Rahmen des Internationalen Arbeitsamtes eine Sitzung einer Expertengruppe über die Festlegung weltweiter Normen für den Straßenverkehr statt, an der je sechs Experten der Gewerkschaften, der Arbeitgeber und der Regierungen teilnahmen. Eine Expertensitzung dieser Art wurde anlässlich der Neunten Sitzung des Binnenverkehrs ausschusses der IAO vom 24. April bis 3. Mai 1972 in Genf als dringlich und notwendig erkannt. Die ITF wurde durch eine starke Delegation, geführt durch den Sektionsvorsitzenden Hans Ericson und den Vizevorsitzenden Kurt Haussig, Ken Jackson (von der britischen Transport and General Workers' Union) und Peter W. Küng (VHTL, Schweiz) vertreten. Larry Smith (Transport and General Workers' Union) und der Sektionssekretär, Johann Hauf, nahmen an allen Sitzungen als Beobachter bzw. Sekretär teil.

Nach langen und sorgfältigen Beratungen kamen die Experten überein, daß es der beste Weg sei, die Probleme des Straßentransports - einem Gewerbe, in welchem es äußerst schwierig ist, nach Erfahrungen der IAO Standards zu setzen - zu lösen, indem man eine neue Konvention, ergänzt durch eine Empfehlung, erstellt. Die geplanten Neunormen sollten an die Stelle der Bestimmungen des IAO-Übereinkommens Nr. 67 (Arbeitszeit und Ruhezeiten im Straßentransport) aus dem Jahre 1939 treten, welches durch die technische und verkehrspolitische Entwicklung in vielen Ländern als überholt betrachtet werden muß. Der breite Rahmen der Konvention, der Umfang des Gewerbes und die Tatsache, daß die Verhältnisse von Land zu Land wesentlich differieren, hat eine Ratifikation erschwert. So haben tatsächlich nur vier Länder die 35 Jahre alte Konvention ratifiziert.

Die Arbeitnehmervertreter forderten, daß das neue Übereinkommen grundlegende Bestimmungen über Arbeitsbedingungen enthalte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der beruflichen Sicherheit und Gesundheit aller erwerbstätigen Fahrer stehen. Die ergänzende Empfehlung soll zusätzliche Bestimmungen über spezifische soziale Aspekte enthalten und auch für andere Besatzungsmitglieder gelten. Sie schlugen daher vor, daß die Konvention die tägliche Arbeitszeit, die maximale Arbeitszeit in einer 48-Stunden-Periode und die tägliche sowie wöchentliche Ruhezeit regele. Es sollten auch Bestimmungen enthalten sein, welche die Durchführung der Konvention gewährleisten, seien es nun das individuelle Fahrtenbuch und/oder Geräte. Die Empfehlung hingegen könnte mit der wöchentlichen Arbeitszeit, den Überstunden und anderen sozialen Aspekten befaßt werden. Nachdem es wünschenswert

ist, daß die Konvention so umfassend wie möglich ist, drängten die Arbeitnehmer-Experten auch darauf, daß der städtische Verkehr, der Werkverkehr und Transporte auf eigene Rechnung vom Geltungsbereich der Konvention umfaßt werden. Sie stellten auch mit Nachdruck fest, daß größte Sorgfalt angewendet werden muß, um sicherzustellen, daß es in den Sicherheitsbestimmungen keine Hintertüren gäbe, welche es den Unternehmern erlauben würden, diese zu ihrem eigenen kommerziellen Vorteil auszunützen.

Alle Experten stellten gemeinsam fest, daß die neue Konvention den spezifischen Problemen des Straßenverkehrs in den Entwicklungsländern Rechnung tragen müsse. Im besonderen sollte die neue Konvention enthalten:

- internationale Bestimmungen betreffend die berufliche Sicherheit und Gesundheit;
- das Prinzip, daß in Entwicklungsländern soziale Aspekte und Arbeitsprobleme im Straßenverkehr Gegenstand von Kollektivverhandlungen sein sollten zwischen den beteiligten Gruppen und/oder durch die Regierung geregelt werden sollten.

Die Arbeitnehmergruppe forderte mit Nachdruck, daß die Erkenntnisse der Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz vorgelegt werden sollten. In der Berichtsperiode hat der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes die Empfehlungen der Expertensitzung zur Kenntnis genommen und beschlossen, im Jahre 1978 dieses Problem auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen. Die Sektion hat seit dem Zeitpunkt der Expertensitzung eine Konvention sowie eine Empfehlung ausgearbeitet und ist damit auf eine Diskussion des Problemkreises im Rahmen des Internationalen Arbeitsamtes vorbereitet (siehe Seite 245 und Text der Empfehlung auf Seite 251).

Planungsausschuß der Sektion Straßentransport

186. Die Zusammensetzung des Planungsausschusses war am Ende des Jahres 1976 wie folgt:

Hans Ericson (Vorsitzender)	(Schwedischer Transportarbeiterverband)
Kurt Haussig (Vizevorsitzender)	(ÖTV, Deutschland)
Peter W. Küng	(VHTL, Schweiz)

K. Jackson (Großbritannien), der auf dem Stockholmer Kongreß als Mitglied des Planungsausschusses nominiert wurde, trat 1976 in den Ruhestand.

187. Am 6. und 7. März 1975 fand in Stuttgart die erste Sitzung des Planungsausschusses der Sektion Straßentransport statt. Die Tagesordnung umfaßte:

- eine Diskussion eines vom ITF-Sekretariat ausgearbeiteten Konventionsentwurfes über Arbeits- und Ruhezeiten im Straßenverkehr; und
- Rechtsbeistand für Fahrer im Ausland.

Das Sekretariat hatte auf Basis der IAO-Expertensitzung über Arbeits- und Ruhezeiten im Straßenverkehr vom 21. bis 30. Oktober 1974 in Genf einen Konventionsentwurf ausgearbeitet. Dieser Entwurf wurde von den Mitgliedern des Planungsausschusses einer Prüfung unterzogen, und man einigte sich auf eine endgültige Fassung. Der beschlossene Konventionsentwurf wurde der Konferenz der Sektion zur Genehmigung vorgelegt (siehe Seite 245).

Bezüglich des Rechtsbeistandes für Fahrer im Ausland wurde einmütig festgestellt, daß dieses Problem bis jetzt im Rahmen der ITF nicht befriedigend gelöst werden konnte. Man beauftragte daher den Sektionssekretär, in bilateralen Kontakten mit Mitgliedern des Planungsausschusses eine neue Methode zu finden, die den Lenkern im Ausland wirkungsvolle Hilfe geben kann. Diese Methode sollte umfassen:

- Formulierungshilfe der ITF bezüglich nationaler und lokaler Kollektivverträge;
- Ausarbeitung eines Handbuches, welches den Lenkern bei Auslandsreisen mitgegeben werden soll; und
- eine Liste aller Botschaften, Konsulate und Gewerkschaftsbüros, an die sich ein Lenker um Hilfe wenden kann.

188. Am 19. Juni 1975 fand in Zürich die zweite Sitzung des Planungsausschusses der Sektion Straßentransport statt. Gastgeber war der VHTL, der auch Räumlichkeiten für die Sitzung zur Verfügung stellte.

Die Tagesordnung umfaßte:

- Entwurf einer ergänzenden Empfehlung zu dem vom Planungsausschuß am 6. und 7. März 1975 in Stuttgart ausgearbeiteten Konventionsentwurf über Arbeits- und Ruhezeiten im Straßenverkehr;
- Weiterarbeit am Rechtsbeistand für Fahrer im Ausland.

Der vom Sekretariat vorgelegte Entwurf einer Empfehlung wurde im Prinzip begrüßt, und es wurden zusätzliche Anregungen gemacht. So schlug der Vorsitzende vor, daß z.B. die Frage des Rechtsbeistandes, für welchen der

Unternehmer aufkommen muß, in die Empfehlung ausgearbeitet wird. Außerdem wäre es notwendig, gewisse Bestimmungen des AETR zu übernehmen. Weiters ist eine Regelung der Lenkzeit nicht notwendig, nachdem diese bereits in Artikel 7 des in Stuttgart 1975 verabschiedeten Konventionsentwurfes enthalten ist. Besser ist es, die Pausenregelung in die Empfehlung aufzunehmen und den Zusatz, daß jede Pause weg vom Fahrzeug verbracht werden muß. Bezüglich der höchstzulässigen wöchentlichen Mehrarbeit wurde festgestellt, daß es besser wäre, analog zu Artikel 4 des Konventionsentwurfes, wo von einer maximalen täglichen Arbeitszeit gesprochen wird, von einer maximalen wöchentlichen Arbeitszeit zu sprechen. Die Zahl der über einen Zeitraum von sieben aufeinanderfolgenden Tagen gearbeiteten Stunden soll jedoch 60 Stunden nicht überschreiten. Das Sekretariat nahm die gemachten Anregungen und Vorschläge entgegen.

Aufgrund der zweiseitigen Kontakte des Sekretariats mit Mitgliedern des Planungsausschusses bezüglich des Problems des Rechtsbeistandes für Fahrer im Ausland berichtete Ken Jackson, daß die britische Transportarbeitergewerkschaft TGWU in ihrem Berufsfahrer-Handbuch bereits Ratschläge für Fahrer mit Fahrten ins Ausland aufgenommen hat. Er schlug vor, daß alle Gewerkschaften in ihre nationalen Handbücher derartige Richtlinien aufnehmen sollten und ferner eine Liste der Gesandtschaften und Konsulate des jeweiligen Heimatlandes beigelegt werden sollte. Die Maßnahmen der britischen Kollegen wurden allgemein als nützlich und zielführend anerkannt. Dem britischen Beitrag folgte eine intensive Diskussion, in der letztlich festgestellt wurde, daß echten Rechtsbeistand ausschließlich der Unternehmer zu gewähren hat und die ITF ihre Tätigkeit ausschließlich auf Rechtsberatung beschränken sollte. Man beschloß daher, in Hinkunft nicht mehr von Rechtsbeistand, nachdem dieser technisch unmöglich ist, sondern von einer Rechtsberatung für Fahrer im Ausland zu sprechen und in dieser Richtung weiterzuarbeiten. Um wirksame Rechtsberatung leisten zu können, wurde das Sekretariat daher ersucht, ein Handbuch mit praktischen Rechtsratschlägen auszuarbeiten. Die nationalen Gewerkschaften müssen es übernehmen, eine Liste der jeweiligen Gewerkschaften und Konsulate an ihre Mitglieder auszuteilen. Am Handbuch wird z.Zt. im Sekretariat noch gearbeitet.

189. Am 9. Dezember 1975 fand in London die dritte Sitzung des Planungsausschusses der Sektion Straßentransport statt. Die Tagesordnung umfaßte:

- einen vom Sekretariat ausgearbeiteten Empfehlungsentwurf zu einem Konventionsentwurf über Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer im Straßentransport (überarbeitet nach dem auf der letzten Sitzung des Planungsausschusses gemachten Vorschlägen);

- einen Tätigkeitsbericht des Sektionssekretärs für die Zeitspanne seit der letzten Sitzung des Planungsausschusses (Zürich, Juni 1975); und
- Vorbereitungen für die nächste Vollkonferenz der Sektion im März 1976 in Wien.

Der Empfehlungsentwurf wurde angenommen. Es wurde beschlossen, den Konventions- und den Empfehlungsentwurf der nächsten Sektionskonferenz zur Annahme vorzulegen. Beide Entwürfe sollen die Grundlage für das weitere Vorgehen der ITF im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation bilden. Mit Befriedigung wurde bemerkt, daß auf einer vom 1. bis 5. Dezember 1975 in Singapur abgehaltenen Asiatischen Regionalkonferenz von Straßentransportarbeitern der obengenannte Konventionsentwurf diskutiert und von dieser Konferenz voll und ganz angenommen und bestätigt wurde.

190. Am 22. Oktober 1976 fand in London die vierte Sitzung des Planungsausschusses der Sektion Straßentransport statt. Die Tagesordnung umfaßte: AETR; ITF-Charta über Sozialbedingungen im Internationalen Straßentransport.

Bezüglich des AETR wurde festgestellt, daß die ITF-Straßentransportarbeiter sich nach wie vor mit dessen Inhalt nicht voll einverstanden erklären können. U.a. fehlt eine eindeutige Definierung der Arbeitszeit, und die Bemannungsfrage sowie die Pflichten des Arbeitgebers gegenüber dem Lenker sind unzureichend geregelt. Der Planungsausschuß wird daher einen Neuentwurf des AETR ausarbeiten und diesen der Sektion vorlegen mit der Absicht, auf eine baldige Revision des gegenwärtigen AETR zu drängen, soweit dies unter den völkerrechtlichen Gegebenheiten möglich ist.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung wurde festgestellt, daß vor allem die ungesunde verkehrspolitische Gesamtsituation die Arbeitsbedingungen der LKW-Lenker erschwert. Die Konkurrenz auf der Straße sowie zwischen den einzelnen Verkehrsträgern wird weiterhin auf dem Rücken des Personals ausgetragen. Der LKW-Lenker hat überdurchschnittliche Arbeitszeiten und arbeitet oft unter psychisch und physisch unzumutbaren Umständen. Rechtliche Maßnahmen schützen die Interessen der Arbeitnehmer im Straßentransport nur unzureichend. Daher sind zusätzliche wirtschaftspolitische und kollektivvertragliche Maßnahmen erforderlich.

Im internationalen Verkehr verschärft sich die Situation ferner durch den Einsatz von Fahrpersonal, das nicht gewerkschaftlich organisiert ist und zu Bedingungen beschäftigt wird, die unter den national vereinbarten kollektivvertraglichen Normen liegen. Die ITF sollte hier eingreifen und, soweit es in ihren Möglichkeiten liegt, den Einsatz solcher "billiger Crews" aus sozial- und verkehrspolitischer Motivation heraus unterbinden. Die Lösung des Problems liegt daher auch nicht ausschließlich innerhalb der Sektion Straßentransport; vielmehr ist die aktive und solidarische Kooperation anderer Sektionen - also der gesamten ITF - erforderlich. Unter

diesen Gesichtspunkten und vorbehaltlich der Zustimmung der Sektion nahm der Planungsausschuß den Entwurf einer vom Sekretariat ausgearbeiteten ITF-Charta über Sozialbedingungen im Internationalen Straßentransport an. Diese Charta ist im Anhang wiedergegeben (siehe Seite 282). Sie bedarf aber noch der Zustimmung der Vollkonferenz der Sektion Straßentransport abläßlich des ITF-Kongresses 1977 in Dublin.

Sektionskonferenzen

Stockholm, 8. August 1974

191. Am 8. August 1974 fand in Stockholm eine Vollkonferenz der Sektion Straßentransport statt. An ihr nahmen 69 Delegierte und Berater aus 22 Ländern teil. Hans Ericson, Sektionsvorsitzender, führte den Vorsitz und wurde zum Berichtersteller bestimmt. Auf dieser Konferenz wurde der Planungsausschuß der Sektion Straßentransport ins Leben gerufen. Aufgabe dieses Ausschusses ist es, Vorarbeiten für die Sektionskonferenzen zu leisten. Zu Mitgliedern dieses Ausschusses wurden folgende Kollegen gewählt:

Hans Ericson, Vorsitzender der Sektion;
Kurt Haussig, Vizevorsitzender der Sektion;
Ken Jackson (TGWU, Großbritannien);
Peter W. Küng (VHTL, Schweiz);
Johann Hauf, Sektionssekretär

Hans Ericson wurde auf dieser Konferenz als Sektionsvorsitzender bestätigt. Kurt Haussig wurde zum Vizevorsitzenden gewählt.

Wien, 16. bis 18. März 1976

192. Vom 16. bis 18. März 1976 fand in Wien eine Konferenz der Sektion Straßentransport statt. 47 Delegierte bzw. Berater von 22 Verbänden aus 14 Ländern nahmen an dieser Konferenz teil. Die Tagesordnung lautete wie folgt:

1. Entwurf für ein Übereinkommen betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer im Straßentransport;
2. Entwurf für eine Empfehlung über Wöchentliche Arbeitszeit, Maximale Wöchentliche Arbeitszeit, Obligatorische Mindestruhepausen und Verpflichtungen des Arbeitgebers im Zusammenhang mit Krankheiten, Arbeitsunfällen, Heimbeförderung und Rechtsschutz (als Ergänzung zum IAO-Übereinkommen Nr. betreffend die Arbeitszeit und Ruhezeit der Fahrer im Straßentransport);

3. Bericht über jüngste Entwicklungen im schwedischen Straßentransport;
4. Berufsausbildung von Berufsfahrern in der Bundesrepublik Deutschland;
5. Bericht über die Österreichische Situation im Straßen-transport;
6. Verschiedenes.

Der Vorsitzende Hans Ericson eröffnete die Konferenz und erläuterte die einzelnen Punkte der Tagesordnung unter besonderem Hinweis auf den vom Planungsausschuß der Sektion Straßentransport während mehrerer Sitzungen ausgearbeiteten Entwurf für ein Übereinkommen betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer im Straßentransport, das an die Stelle des veralteten IAO-Übereinkommens Nr. 67 aus dem Jahre 1939 treten soll, sowie auf die als Ergänzung zum neuen IAO-Übereinkommen vorgesehene Empfehlung.

Der Entwurf für ein Übereinkommen betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer im Straßentransport sowie die ergänzende Empfehlung wurden ausführlich diskutiert und nach einigen Änderungen von der Konferenz angenommen (siehe Seite 245 und 251).

Zu Punkt F der Empfehlung ("Rechtsschutz") wurde einstimmig beschlossen, auf nationaler Ebene im Sinne dieses Paragraphen der Empfehlung Kollektivverträge abzuschließen, in denen die Arbeitgeber verpflichtet werden, Fahrer mit einem Kautionsbrief zu versehen, bevor sie ins Ausland fahren.

Die von der Konferenz gutgeheißenen Übereinkommens- und Empfehlungsentwürfe ersetzen von nun an die bisherige ITF-Politik innerhalb des Internationalen Arbeitsamtes.

Zur schwedischen Situation wurde ein Lichtbildervortrag gehalten. (Der Text dieses Vortrages befand sich im Anhang zum Bericht über die Sektionskonferenz (Dok. 76/Rt.1/Bericht), der allen Mitgliedsverbänden mit Rundschreiben Nr. 76/Rt.4 vom 29. Juni 1976 zugesandt wurde.)

Kurt Haussig berichtete über die Berufsausbildung von Berufskraftfahrern in der Bundesrepublik Deutschland. Die Hauptbestrebungen der Gewerkschaften gehen dahin, daß erstens mehr Ausbildungsstätte für Erwachsene auf regionaler und überregionaler Ebene geschaffen werden und zweitens mit den Ausbildungskosten nicht belastet wird. Beträchtliche Sorge bereitet auch die Rekrutierung von Ausbildern. Haussig schloß seinen Bericht mit der Aufforderung an die ITF, nicht nur eine Harmonisierung der Arbeitsbedingungen anzustreben, sondern auch der Ausbildungsnormen. (Der Bericht zu diesem Punkt war im Bericht über die Sektionskonferenz (Dok. 76/Rt.1/Bericht) enthalten, der allen Mitgliedsverbänden mit Rundschreiben Nr. 76/Rt.4 vom 29. Juni 1976 zugestellt wurde.)

Der Zentralsekretär der Gewerkschaft HTV (Österreich), Emil Strasser, berichtete über die österreichische Situation im Straßentransport. Der Wortlaut seines Berichtes befand sich ebenfalls im Anhang zum Bericht über die Sektionskonferenz (Dok. 76/Rt.1/Bericht), der mit Rundschreiben Nr. 76/Rt.4 vom 29. Juni 1976 an alle Mitgliedsverbände ausgesandt wurde.)

Zur zukünftigen Arbeit der Sektion wurde beschlossen, daß die Sektion eine gründliche Prüfung der Probleme vornehmen sollte, die sich aus der Beschäftigung nicht gewerkschaftlich organisierter Fahrzeugbesetzungen im internationalen Straßentransport ergeben. Ferner wird die Sektion Vorbereitungen für eine eventuelle Revision des Europäischen Abkommens über die Arbeitsbedingungen im Grenzüberschreitenden Straßenverkehr (AETR), unter Berücksichtigung der Sektionspolitik auf IAO-Ebene, treffen.

Regionalkonferenzen

Asiatische Regionalkonferenz für Straßentransportarbeiter

193. Eine Asiatische Regionalkonferenz für Straßentransportarbeiter fand vom 1. bis 5. Dezember 1975 in Singapur statt. Die Konferenz wurde von der ITF in Zusammenarbeit mit den ITF-Mitgliedsverbänden in Singapur und der nordamerikanischen BRAC durchgeführt. Den Vorsitz hatte Johann Hauf, Sektionssekretär, und die Tagesordnung umfaßte folgende Punkte:

- Internationale Entwicklungen;
- Übersicht über Arbeitsbedingungen;
- Verkehrspolitik;
- ITF und Solidarität: ein Bericht über gewerkschaftliche Organisierung und Kollektivverhandlungen.

Die Diskussion über internationale Entwicklungen im Straßentransport bezog sich vor allem auf die vom Planungsausschuß der Sektion Straßentransport geleistete Arbeit bezüglich eines IAO-Konventionsentwurfes über Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer im Straßentransport. Die Konferenz stellte übereinstimmend fest, daß dieser Entwurf voll und ganz den Bedürfnissen der Straßentransportarbeiter in Asien entgegenkommt (sh. auch Punkt 64).

Seminare

Landeskommission der Berufsschauffeure des VHTL, Schweiz

194. Am 21. Juni 1975 fand in Zürich eine Sitzung der Landeskommission der Berufsschauffeure statt. Die ITF war durch

Sektionssekretär Johann Hauf vertreten. Diskutiert wurden u.a. Fragen betreffend die Arbeitszeit, Rezession im Straßentransport in der Schweiz und die drohende Arbeitslosigkeit. Der Sektionssekretär hielt ein Referat über Straße und Schiene aus internationaler Sicht.

ÖTV-Seminar über Verkehrspolitik

195. Vom 10. bis 13. März 1975 fand in Berlin ein verkehrspolitisches Seminar der Gewerkschaft ÖTV statt. Die Themenstellung war: EWG-Verkehrspolitik und Arbeitnehmerinteressen. Unter den Referenten befanden sich: Hubert Resch, Verkehrspolitische Abteilung beim Hauptvorstand der Gewerkschaft ÖTV; Baudouin Jonckheere, Sekretär des früheren Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses (ITF), Brüssel; Karl-Heinz Hoffmann, stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft ÖTV; Dr. Diers, Bundesverkehrsministerium Bonn; Jürgen Erdmenger, Direktor in der Generaldirektion Verkehr der EWG-Kommission, Brüssel; Maurice Vaanistendael, Generaldirektion Soziale Angelegenheiten der EWG-Kommission, Brüssel, sowie Johann Hauf, Sektionssekretär der ITF, London.

Der Vertreter der ITF stellte in seinem Referat über verkehrspolitische Ziele der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fest, daß das Prinzip der freien Marktwirtschaft mit einer sinnvollen Verkehrspolitik unvereinbar ist. Es ist unmöglich, ohne eine Verkehrsteilung zwischen den Verkehrsträgern mittels indirekt und direkt steuernder Maßnahmen und einer Investitionslenkung sinnvolle Verkehrspolitik zu betreiben. Nicht die Effizienz der Kapitalverwertung, sondern der gesellschaftliche und gesamtwirtschaftliche Nutzen hat die Zielsetzung der Verkehrspolitik zu sein.

Kritisch wurden die Berichte über die EWG-Verkehrspolitik diskutiert, und die Vertreter der Kommission hatten Schwierigkeiten, das Scheitern auf diesem Gebiet zu erklären. Es wurde festgestellt, daß weder die Zielsetzung noch die einzelnen Maßnahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik gewerkschaftlichen Grundsätzen entsprechen. Dringend geboten ist daher eine offensivere und solidarische Haltung der Gewerkschaften gegenüber der EWG-Bürokratie.

Europäische Wirtschaftsgemeinschaft

196. Am 6. Februar 1975 fand in Brüssel die erste Sitzung einer paritätisch besetzten ad hoc-Arbeitsgruppe "Berufsausbildung im Straßentransport" statt. Die ITF war als Mitglied des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF) an dieser Sitzung vertreten. Gegenstand der Sitzung war das zukünftige Arbeitsprogramm der Arbeitsgruppe. Als erster Schritt

wurde folgendes Verfahren festgelegt. Die einzelnen Länder werden der Kommission ihre nationalen Ausbildungsprogramme und Maßnahmen, Organisation, Finanzierung und Auswirkung der Ausbildung mitteilen. Aufgrund dieser Fakten wird eine vergleichende Übersicht erstellt werden, mit dem Fernziel, ein für alle Länder gültiges Ausbildungsmodell zu entwerfen.

197. Am 4. und 5. November 1975 fand in Brüssel eine Sitzung des Paritätischen Beratenden EWG-Ausschusses über Soziale Probleme im Straßenverkehr statt. Diskutiert wurden vorgeschlagene Abänderungen der EWG-Verordnung 543/69 und der dazugehörige Entwurf einer zweiten Sozialverordnung für den Straßenverkehr. Die von der EWG-Kommission vorgesehenen Abänderungen der Verordnung 543 wurden mündlich dargelegt. Die Arbeitnehmergruppe protestierte daher und forderte ein kohärentes und alle Aspekte umfassendes Arbeitsdokument. Außerdem forderten sie eine sechsmonatige Frist, damit die Sozialpartner sich im Rahmen des genannten Paritätischen Ausschusses entsprechend beraten können. Zudem wurde gefordert, daß Großbritannien und Irland eine weitere Frist von zwei Jahren gewährt wird, in der die Verordnung 543/69 keine Anwendung auf den nationalen Verkehr in diesen Ländern findet. Die Arbeitnehmer beschloßen, ihre Meinung den jeweiligen nationalen Verkehrsministerien zu unterbreiten.
198. Am 2. und 12. Februar 1976 fanden in Brüssel Sitzungen der Arbeitnehmer im Straßentransport innerhalb der EWG statt. Diskutiert wurden Gegenvorschläge zu dem Vorschlag der EWG-Kommission bezüglich einer Änderung der Verordnung 543/69. Die Arbeitnehmer entwickelten einen gänzlich neuen Verordnungsentwurf, der die Verordnungen 543/69, 514/72 und 515/72 sowie den Vorschlag einer zweiten Sozialverordnung für den Straßenverkehr vom September 1972 ersetzen sollte. Hauptaugenmerk wird in diesem Entwurf auf eine Verankerung der Arbeitszeit gelegt. Bekanntlich ist bis jetzt die Arbeitszeit im Straßentransport nicht verordnungsgemäß geregelt. Die britischen und irischen Gewerkschaften machten geltend, daß die zwangsweise Einführung von Tachographen in ihren Ländern bekämpft werden würde. Sie schlugen vor, eine Kommission zu bilden, und diese sollte das Problem am Ort überprüfen. Die anwesenden Vertreter der Straßentransportarbeiter-Gewerkschaften der EWG stimmten diesem Vorschlag zu. Weiter beantragten die britischen und irischen Kollegen eine phasenweise Einführung (vier Jahre) der die 543/69 ersetzenden neuen Verordnung. Dieser Wunsch bezog sich vor allem auf die Einführung der achtstündigen Lenkzeit. Die britischen und irischen Vertreter erklärten, daß dies für ihre Länder zum gegenwärtigen Zeitpunkt aus sozialökonomischen Gründen nicht möglich sei. Die dänischen Teilnehmer an dieser Sitzung protestierten gegen den britisch-irischen Antrag, da er nach ihrer Meinung ihre eigene Position in Dänemark schwächen würde.

199. Am 13. Februar 1976 traten in Brüssel Arbeitnehmer und Arbeitgeber des Straßentransports auf Einladung der Kommission zusammen, um zu einem von der Kommission erstellten Verordnungsentwurf Stellung zu nehmen. Die Arbeitnehmer trugen ihren am 2. und 12. Februar 1976 erarbeiteten Standpunkt vor. Das Verhalten der Arbeitgeber konnte in keiner Weise als konstruktiv bezeichnet werden. Die Resultate dieser Sitzung werden nun von der Kommission verwendet, um eine neue Verordnung zu formulieren.
200. Am 17. September 1976 fand in Brüssel eine Sitzung von Vertretern der Arbeitnehmer sowie der Arbeitgeber im Straßentransport statt (Advisory Plenary Meeting (Workers and Employers)). Auf dieser Sitzung wurde die Revision der EWG-Verordnung 543/69 weiter diskutiert. Die anwesenden ITF-Gewerkschaften vertraten in der Sitzung einhellig den bereits 1971 auf dem Wiener Kongreß der ITF erarbeiteten Standpunkt, der die Doppelbesetzung sowie die Verwendung von Schlafkabinen rigoros ablehnt. Außerdem erhoben die Gewerkschaften Einspruch gegen den geplanten Ausschluß von selbstfahrenden Unternehmern aus dem Verordnungsentwurf.

Es konnte auf der Sitzung keine Einigung erzielt werden. Innerhalb der Kommission zeichnet sich jedoch ein Gesinnungswandel in Richtung auf Akzeptierung der ITF-Politik ab.

AETR

201. Das AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im Internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals) ist nun nach Hinterlegung der achten Ratifikationsurkunde durch die Bundesrepublik Deutschland im Sommer 1975 gemäß Artikel 16, Abs. 4 des Übereinkommens am 5. Januar 1976 in Kraft getreten.

Nachstehende Staaten haben das Übereinkommen ratifiziert oder sind ihm beigetreten:

<u>Staaten</u>	<u>Datum der Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunde</u>	
Bundesrepublik Deutschland	9. Juli	1975
Griechenland	11. Januar	1974
Jugoslawien	17. Dezember	1974
Norwegen	28. Oktober	1971
Österreich	11. Juni	1975
Portugal	20. September	1973
Schweden	24. August	1973
Spanien	3. Januar	1963

Die spanische Beitrittsurkunde enthält folgende Vorbehalte:

- (a) Die Regierung Spaniens wendet die in Artikel 5, Absatz 1 lit. b sublit. ii des Übereinkommens enthaltenen Bestimmungen an, wonach Lenkern, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, das Lenken von Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t in ihrem Hoheitsgebiet untersagt werden kann.
- (b) Die Regierung Spaniens erklärt den Vorbehalt, der in Artikel 21, Absatz 1 des Übereinkommens vorgesehen ist, und betrachtet sich daher durch Artikel 20, Absätze 2 und 3 des Übereinkommens nicht als gebunden.
- (c) Die Regierung Spaniens wählt die Variante a) der in Absatz 6 des Anhanges mit der Überschrift "Persönliches Kontrollbuch" vorgesehenen Arten.

Das AETR gilt im Hoheitsgebiet jeder der oben genannten Vertragsparteien für jeden internationalen Straßenverkehr mit jedem Fahrzeug, das im Hoheitsgebiet dieser oder einer anderen Vertragspartei zum Verkehr zugelassen ist. Ausnahmen bestehen für:

- internationale Transporte, solange die einzelnen Fahrer nicht das Hoheitsgebiet des Landes verlassen in dem sie normalerweise beschäftigt sind;
- Fahrzeuge mit maximalem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen (vorbehaltlich abweichender bilateraler Regelungen);
- ein von zwei benachbarten Vertragsparteien als Grenzzone festgelegtes Grenzgebiet;
- den ausschließlichen Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet eines benachbarten Vertragspartners;
- den Personen-Linienverkehr; und
- bestimmte Fahrten, deren Strecke vom Abfahrts- bis zum Bestimmungsort weniger als 100 km beträgt.

Für alle diese Ausnahmen gelten innerstaatliche Regelungen.

Der Verkehr mit Nicht-Vertragsländern ist in der Form geregelt, daß jeder Vertragspartner auf seinem Hoheitsgebiet auf den internationalen Straßenverkehr mit Fahrzeugen, die in Nicht-Vertragsstaaten zugelassen sind, mindestens ebenso strenge Bestimmungen, wie sie in Art. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 und 12 (Abs. 1, 2, 6, 7) des AETR vorgesehen sind, anwendet. Diese Artikel regeln das Mindestalter der Lenker, die tägliche Ruhezeit, höchstzulässige Lenkzeiten, die Höchstdauer der unterbrochenen Lenkzeit, die wöchentliche Ruhezeit, die Zusammensetzung der Besatzung (inkludiert

die "450 km-Regelung" - kein Lenker darf mehr als 450 km pro Tag lenken), die "force majeure"-Klausel und Regeln bezüglich des persönlichen Kontrollbuches.

Ausnahmen bestehen:

- für Verkehre mit Fahrzeugen mit einem maximalen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen;
- für den Verkehr in vereinbarten Grenzzonen; und
- für den ausschließlichen Transit durch ein benachbartes Vertragsland.

Mit Rundschreiben Nr. 23/Rt.3 vom 24. Februar 1976 wurden die Mitgliedsverbände der Sektion über die Ratifikation des AETR informiert. Gleichzeitig wurde ihnen eine Kopie des AETR zugesandt.

SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

Sektionsausschuß

202. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Argentinien	E. Venturini	G.V. Perez
Belgien	L. Eggers	
Deutschland	H. Diers	
Finnland	P. Kinnari	V. Trast
Frankreich	J. Duniau	A. Mosthoff
Großbritannien	A. Kitson	T. Cronin
Niederlande	P. Mol (Vorsitzender)	
Österreich	W. Darmstädter	R. Leskowa
Schweiz	K. Rebsamen (Vizevorsitzender)	

Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" -- Rotterdam, 3. und 4. Dezember 1974

203. Dies war die erste Sitzung der obengenannten Arbeitsgruppe, die anlässlich der Konferenz der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Sektion Binnenschifffahrt in den Rhein- und Donau-Anliegerstaaten vom 7. bis 9. Mai 1974 in Wien ins Leben gerufen und von der Vollkonferenz am 10. August 1974 in Stockholm bestätigt wurde. Sie setzt sich zusammen wie folgt:

- P. Mol (Vorsitzender)
- K. Rebsamen (Vizevorsitzender)
- W. Darmstädter (Österreich)
- H. Diers (Deutschland)
- J. Hauf, Sektionssekretär

Wie auf der Sitzung vom 7. bis 9. Mai 1974 in Wien vereinbart, wurde vom Sekretariat der Versuch einer völkerrechtlichen Analyse des Rhein-Main-Donaukanalsproblems vorgelegt. Es wurde festgestellt, daß es notwendig ist, die völkerrechtliche Situation zu kennen. Trotzdem darf sich die Arbeit der Sektion nicht auf rein juristische Probleme konzentrieren. Diese können nur die Basis zur weiteren Arbeit darstellen. Dazu kommt, daß die rechtliche Situation alles andere als klar ist. Im Prinzip werden zwei Standpunkte vertreten, nämlich, daß der Rhein/Main/Donau-Kanal einerseits ausschließlich dem deutschen Binnenrecht zufällt, andererseits jedoch, daß auf der zukünftigen Rhein/Main/Donau-Großschiffahrtsstraße die Schifffahrt frei sein wird. Für die

ITF ist letztlich diese unterschiedliche Auffassung von geringerer Bedeutung. Die ITF interessiert vielmehr die soziale und wirtschaftliche Entwicklung, die sich durch den Rhein/Main/Donau-Kanal ergeben wird. Vorzeichen dieser Entwicklung sind bereits jetzt in der Rhein- und in der Donauschifffahrt zu beobachten. So wird sowohl auf dem Rhein als auch auf der Donau ruinöse Konkurrenz durch Flotten der Ostblockländer betrieben. Dies hat selbstverständlich unmittelbare Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen der Schiffer. Man stellte übereinstimmend fest, daß eine Einschränkung der völligen Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein einen Ansatzpunkt zu einer befriedigenden Lösung bieten kann. So müßten vor allem die Flaggenfrage und eine Revision der Mannheimer Akte ins Auge gefaßt werden. Aufgabe der Gewerkschaften ist es, bei den jeweiligen nationalen Regierungen darauf zu drängen, daß diese hier gesetzgeberische Maßnahmen treffen.

"Rhein-Main-Donau" -- Nürnberg, 9. und 10. Oktober 1975

204. Am 9. und 10. Oktober 1975 fand in Nürnberg eine Sitzung der Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" der Sektion Binnenschifffahrt statt. Die Tagesordnung lautete:

Rhein/Main/Donau-Kanal:

- Allgemeine Lage;
- Die Bedeutung der Wasserstraße Rhein-Main-Donau für die Wirtschaft des Großraumes Nürnberg;
- Staatshafen Nürnberg;
- Argumente gegen den Rhein/Main/Donau-Kanal;
- Der gegenwärtige Stand der Bauarbeiten des Rhein/Main/Donau-Kanals;
- Entschlieûungen;
- Flaggenwechsel auf dem Rhein

Ausführlich wurde die Frage der zukünftigen Entwicklung der Sozialbedingungen, die nicht nur durch das Aufeinanderprallen zweier unterschiedlich strukturierter Wirtschaftsböcke, sondern auch durch die Konkurrenz zwischen Reedern und Partikulieren beeinträchtigt wird, diskutiert. Man bedauerte das mangelnde Problembewußtsein aller betroffenen Regierungen und internationalen Organisationen. In diesem Zusammenhang wurde eine Entschlieûung entworfen, welche der Konferenz vom 23. bis 25. November 1976 in Lindabrunn bei Wien zur Genehmigung vorgelegt wurde. Eine weitere

Entschließung bezüglich das Problem des Flaggenwechsels auf dem Rhein wurde ebenfalls ausgearbeitet und der obengenannten Konferenz in Lindabrunn bei Wien zur Genehmigung vorgelegt (sh. Bericht über Konferenz der Sektion, 23. bis 25. November 1976 in Wien unter Punkt 209).

Die Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" -- Basel,
20. und 21. Mai 1976

205. Am 20. und 21. Mai 1976 fand in Basel eine Sitzung der Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" der Sektion statt. Die Gruppe befaßte sich mit einem vom Sektionssekretär gegebenen Überblick über die letzte völkerrechtliche Entwicklung bezüglich des Rhein/Main/Donau-Kanals. Detailliert wurde der holländische, deutsche und österreichische Standpunkt behandelt. In den obengenannten Ländern existieren bereits völkerrechtliche Gutachten über die zukünftige Situation des Rhein/Main/Donau-Kanals. Die Experten sind der Ansicht, daß es am Ende notwendig sein wird, die in der Mannheimer Akte verankerte Navigationsfreiheit auf dem Rhein auf Schiffe der Rheinuferstaaten und der EWG-Länder zu beschränken. Was den Verkehr im Rhein/Main/Donau-Kanal betreffe, so würden Sondervereinbarungen zwischen den Rheinuferstaaten und den östlichen Donauuferstaaten getroffen werden müssen. Aus diesem Grunde ist es notwendig zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, um die Mannheimer Akte entsprechend zu revidieren. In diesem Zusammenhange sollte Österreich als ein Rheinuferstaat betrachtet werden. Die Arbeitsgruppe stellte fest, daß diese Gutachten Lösungsansätze in sich bergen, es jedoch unterlassen, die Gefahr des Ausflagens in Betracht zu ziehen.

Konferenzen

Sitzung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in den
Rhein- und Donau-Anliegerstaaten -- Wien, 7. bis 9. Mai 1974

206. An dieser Konferenz nahmen 17 Delegierte von 6 Gewerkschaften sowie 4 Beobachter teil. Die Tagesordnung lautete wie folgt:
- Technisch-Medizinisches Zentrum für Binnenschifffahrt in Duisburg-Ruhrort in Verbindung mit Arbeits- und Unfallschutz;
 - Sozialpolitik in der EWG;
 - Stand der Verhandlungen über die Harmonisierung der Arbeitsbedingungen der Binnenschifffahrt in der EWG;
 - Rhein-Main-Donau;
 - Flaggenfrage auf dem Rhein;
 - Gegenüberstellung der Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt.

Zu den ersten drei Tagesordnungspunkten wurden schriftliche Berichte vorgelegt, welche der Sektion mit Rundschreiben Nr. 80/IN.2 aus dem Jahre 1974 zugestellt wurden.

Zum Tagesordnungspunkt 4 wurde festgestellt, daß die Fertigstellung des Rhein/Main/Donau-Kanals maßgeblich dazu beitragen wird, daß die europäischen Binnenwasserstraßennetze stärker aneinanderrücken und die Verkehrsströme sich mehr als bisher verflechten werden. Der Kanal wird außerdem den unmittelbaren Kontakt zweier wirtschaftlich und politisch unterschiedlich strukturiertter Blöcke mit sich bringen, dessen Auswirkungen sich auch auf die sozialen Belange der Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt erstrecken können. Die Delegierten beschlossen, sich an die zuständigen Stellen und internationalen Organisationen zu wenden, um diese zu bewegen, den durch die Fertigstellung des Kanals entstehenden einschneidenden wirtschaftlichen und sozialen Problemen durch entsprechende Maßnahmen vorzubeugen. Um eine wirksame ITF-Politik auf diesem Gebiet zu entwickeln, wurde außerdem ein Unterausschuß geründet, der aus dem Sektionsvorsitzenden, dem Vizevorsitzenden, dem Sektionssekretär, einem Vertreter Deutschlands und einem Vertreter Österreichs bestehen soll. Die Tagesordnungspunkte 5 und 6 wurden an die Sektion zurückverwiesen.

Sektionskonferenz -- Stockholm, 10. August 1974

207. Am 10. August 1974 fand in Stockholm eine Vollkonferenz der Sektion Binnenschifffahrt statt. An ihr nahmen 21 Delegierte und Berater aus 9 Ländern teil. Hans Diers führte den Vorsitz. Zur Arbeit in der Sektion wurde festgestellt, daß, um die Probleme der Binnenschifffahrt wirksam lösen zu können, eine verstärkte Kommunikation zwischen den einzelnen Gewerkschaften hergestellt werden müsse. Zur Situation in der EWG wurde festgehalten, daß die Kommission auf dem Gebiete der Harmonisierung der Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt versagt hätte. Konkret wurde festgestellt, daß Arbeits- und Schiffssicherheit für die Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt untrennbare Begriffe seien. Dieser Standpunkt stößt jedoch auf EWG-Ebene auf Unverständnis. Zum Vorsitzenden der Sektion wurde P. Mol und zum Vizevorsitzenden Karl Rebsamen gewählt.

Konferenz der Vertreter der Rhein- und Donau-Anliegerstaaten -- Paris, 27. bis 29. Mai 1975

208. An dieser Konferenz nahmen 14 Delegierte aus 6 Ländern sowie 2 Beobachter teil. Die Tagesordnung umfaßte:
- Verkehrspolitische und sozialpolitische Entwicklung in der EWG;
 - Rhein/Main/Donaukanal-Problem;

- Bericht über die 12. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer am 15. April 1975 in Straßburg;
- die Binnenschifffahrt in Frankreich

Bezüglich der verkehrspolitischen Entwicklung in der EWG wurde berichtet, daß ein Abkommen der Kommission mit der Schweiz über eine zeitweilige Stilllegung von Schiffstonnage in greifbare Nähe gerückt sei. Dieses Abkommen würde sich auf den Rhein, die Mosel sowie das deutsche und holländische Binnenwasserstraßensystem beziehen. Ausgenommen davon sind Belgien und Frankreich. In Kraft treten soll dieses Abkommen bei Gleichgewichtsstörungen auf dem Markt, die drei Wochen überschreiten. Die Finanzierung erfolgt durch einen Fonds, welcher von den Regierungen der Länder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweiz verwaltet werden wird.

In bezug auf eine Harmonisierung der Sozialbedingungen im Rahmen der EWG wurde die Schwierigkeit diskutiert, eine solche durchzuführen. Nicht nur die unterschiedliche Interessenlage von Arbeitnehmern und Arbeitgebern spielt hier eine Rolle, sondern auch der Gegensatz zwischen Reedereien und Partikulieren.

Bezüglich des Rhein/Main/Donau-Kanals wurde die Befürchtung geäußert, daß das voraussichtliche Eindringen von Ostschiffen die Sozialbedingungen auf den Wasserstraßen Westeuropas gefährden wird. Die weitere Behandlung dieses Problems wurde an den dafür zuständigen Ausschuß in der Sektion zurückverwiesen und das Sekretariat beauftragt, alle im Bereich der ITF-Politik liegenden Möglichkeiten voll auszuschöpfen, um eine Problemlösung herbeizuführen.

Den Bericht über die 12. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer am 15. April 1975 in Straßburg trug Karl Rebsamen vor. Er stellte dazu fest, daß das Sozialabkommen bei weitem nicht so vollkommen sei, wie es aussieht, bzw. so umfassend, wie es sein sollte. Immer wieder werden Überschneidungen sichtbar, die eine Rechtsunsicherheit schaffen, und immer wieder treten Versicherungslöcher auf; die sich aus der besonderen Art der Binnenschifffahrt ergeben. Ein besonderes Problem stellt die Arbeitslosenversicherung dar. Der Bericht wurde angenommen.

Unter "Verschiedenes" wurde das Problem des Ausflaggens auf dem Rhein diskutiert. Flaggenwechsel kommt nun auf dem Rhein laufend vor, und die Konferenz beschloß unter Betonung der Satzungen der ITF, jeder angeschlossenen Gewerkschaft, welche Probleme mit Ausflaggen hat, ihre vollste Unterstützung zu gewähren. Es kann nicht geduldet werden, daß Unternehmungen nach Belieben Arbeitsverträge kündigen und die soziale Sicherheit ihres Personals leichtfertig aufs Spiel setzen.

Sektionskonferenz -- Wien, 23. bis 25. November 1976

209. An dieser Konferenz nahmen 10 Delegierte aus 6 Ländern sowie 1 Beobachter teil. Die Tagesordnung umfaßte:

- Tätigkeitsbericht der Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau";
- Harmonisierung der Arbeitsbedingungen in der Rheinschifffahrt

Der Tätigkeitsbericht der Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" bezog sich vor allem auf die Frage der zukünftigen Entwicklung durch die Fertigstellung des Rhein/Main/Donau-Kanals in den achtziger Jahren sowie die Flaggenfrage. Zum Rhein/Main/Donau-Kanal-Problem wurde ein Entschließungsantrag, ausgearbeitet von der Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" auf ihrer Sitzung am 9. und 10. Oktober 1975 in Nürnberg, vorgelegt, der von der Konferenz gutgeheißen wurde (Wortlaut auf Seite 253).

Die Diskussion über den weiteren Ausbau des europäischen Binnenwasserstraßennetzes führte zu nachfolgender Erklärung:

"Die Konferenz der ITF-Sektion Binnenschifffahrt, die in Lindabrunn bei Wien in der Zeit vom 23. bis 25. November 1976 tagte, beschäftigte sich mit den vorhersehbaren Auswirkungen der Eröffnung des Rhein/Main/Donau-Kanals, aber auch mit dem geplanten weiteren Ausbau der europäischen Binnenwasserstraßen, wodurch transeuropäische Nord/Süd- bzw. Ost/West-Verbindungen entstehen. Es treffen somit auf dem europäischen Binnenschifffahrtsmarkt zwei ökonomisch und politisch unterschiedliche Blöcke aufeinander, wodurch völlig neue verkehrs- und wirtschaftspolitische Aspekte auftreten, die für die betroffenen westeuropäischen Binnenschiffer schwerwiegende, negative sozialpolitische Folgen haben werden.

Die Regierungen werden aufgefordert, auf allen Ebenen nur solche Verträge und Vereinbarungen zu treffen, in denen die Interessen der in der Binnenschifffahrt beschäftigten Arbeitnehmer in bezug auf die Sicherheit der Arbeitsplätze, sämtliche Arbeitsbedingungen, die soziale und medizinische Betreuung, die Freizügigkeit des Landganges und eine Reihe sonstiger berufsspezifischer Belange gewährleistet werden. Dazu ist es notwendig, zwischenstaatliche Handelsverträge abzuschließen, die eine solche Organisation des Verkehrsmarktes gewährleisten, daß obengenannten Interessen der Arbeitnehmer Rechnung getragen wird. Hierzu können u.a. in Betracht gezogen werden: eine Verteilung des Marktes oder ein Kontingentierungssystem sowie eine wirksame Kapazitätsregelung. Transporte im binnenländischen Verkehr (Kabotage) unterliegen der Genehmigungspflicht. Bei den Beratungen über Verträge oder Vereinbarungen, die die Belange der Arbeitnehmer betreffen, sind Arbeitnehmervertreter beizuziehen."

Zur Flaggenfrage wurde ebenfalls eine Entschließung ausgearbeitet von der Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" in Nürnberg am 9. und 10. Oktober 1975, vorgelegt, welche von der Konferenz akzeptiert wurde (Wortlaut auf Seite 253).

Bezüglich der Entwicklung der Harmonisierung der Arbeitsbedingungen in der Rheinschifffahrt wurde berichtet, daß der Ministerrat der EWG im September 1976 eine von der Kommission ausgearbeitete Sozialverordnung auf Basis der gegenwärtigen Rhein-Regelung nicht angenommen hat. Die Verhandlungen über diese Verordnung werden noch mindestens zwei weitere Jahre dauern. Die Zentrale Rheinschifffahrts-Kommission zeigte sich ebenfalls unfähig, die Sozialverordnung anzunehmen und vertritt die Meinung, daß vorerst die Mindestbesatzung geregelt werden sollte. Die ITF-Sektion Binnenschifffahrt wird sich in Zukunft mit diesem Problem auseinanderzusetzen haben.

EWG

Paritätische EWG-Arbeitsgruppe über "Ausbildung, Arbeitsbedingungen und Arbeitshygiene in der Binnenschifffahrt"

210. Am 14. Januar 1975 tagte die obengenannte Arbeitsgruppe in Brüssel. Das ITF-Sekretariat war in dieser Arbeitsgruppe vertreten.

Die Grundprobleme in der Binnenschifffahrt aus der Sicht der Beschäftigten, unter sozialen Gesichtspunkten betrachtet, stellen sich wie folgt dar:

- a) die Sicherheit, die in erheblichem Maße länger ist als die tatsächliche Arbeitszeit;
- b) die nicht langfristig vorher bestimmbar Arbeitszeiten Schichtzeiten und Ruhezeiten;
- c) die unverhältnismäßig lange Abwesenheit vom Wohnort;
- d) die unterschiedliche Ausrüstung der Schiffe; und
- e) die Arten von Schiffen.

Die Arbeitssicherheit umfaßt die Sicherheit von Schiffen und Besatzung; sie ist unteilbar. Die Begriffe "Schiffsicherheit", "Arbeitssicherheit" und "Unfallverhütung" bilden daher für das Binnenschiff eine untrennbare Einheit. Zusätzlich zu diesbezüglichen Maßnahmen sind Einrichtungen zu schaffen, die u.a. auf dem Gebiet der Erkennung von Berufskrankheiten in der Binnenschifffahrt präventive medizinische Untersuchungen und Forschungen betreiben sollten, die andererseits aber auch auf dem Gebiet der kurativen medizinischen Betreuung die Besonderheiten der Binnenschifffahrt berücksichtigen sollten.

Paritätische ad hoc-Arbeitsgruppe der EWG über "wirtschaftliche und strukturelle Perspektiven, Beschäftigung und Ausbildung in der Binnenschifffahrt"

211. Die obengenannte Arbeitsgruppe tagte am 18. und 19. Februar 1975 in Rotterdam. Es wurde ein Dokument vorgelegt, welches die Grundlinien zur Verbesserung und zur Vereinheitlichung der Berufsausbildung sowie der Fort- und Weiterbildung des fahrenden Personals in der Binnenschifffahrt im Raume der EWG festlegte. Um dies zu erreichen, ist es primär notwendig, die wirtschaftlichen und strukturellen Trends, soweit sie sich auf die technische Entwicklung und die Zukunftsaussichten der Binnenschifffahrt und damit des Binnenschifferberufes beziehen, darzustellen. Nachdem die Binnenschifffahrt in den einzelnen Mitgliedsländern der Gemeinschaft sehr unterschiedliche volkswirtschaftliche Bedeutung hat, ist es auch notwendig, eine vergleichende tabellarische Übersicht zu erstellen. Diese Übersicht soll umfassen: Die Wasserstraßensysteme, den Flottenbestand, die Beschäftigtenzahl, das Verhältnis der Binnenschifffahrt zu anderen Transportindustrien und eine Unterscheidung nach den diversen Gütergruppen.

Sitzung über soziale Probleme der Binnenschifffahrt

212. Am 9. und 10. Juni 1975 fand in Paris eine gemeinsame Sitzung der ad hoc-Arbeitsgruppen "Wirtschaftliche und strukturelle Perspektiven, Beschäftigung und Ausbildung in der Binnenschifffahrt" und "Arbeitsbedingungen, Arbeitssicherheit und Arbeitshygiene in der Binnenschifffahrt" statt. Zur Diskussion standen zwei Entwürfe vergleichender Übersichten, die bei der Harmonisierung der Ausbildung und der Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt der EWG als Basis für das weitere Vorgehen dienen sollen.

Die beiden Entwürfe wurden nach redaktionellen Änderungen angenommen. Der erste Entwurf (Vergleich wirtschaftliche und strukturelle Voraussicht, Beschäftigung und Ausbildung in der Binnenschifffahrt) umfaßt folgende Punkte:

- Aufgliederung der Länge der schiffbaren Wasserstraßen gemäß deren Ladefähigkeit;
- Aufgliederung der Binnenflotte. Hier wird vor allem zwischen Güterfahrt und Fahrgastschifffahrt unterschieden. Bezüglich der Güterfahrt wird eine zusätzliche Analyse der Güterart verlangt.
- Aufgliederung der Beschäftigten. Ausschlaggebend sind vor allem Altersstruktur und ein Überblick nach Berufsgruppen.
- Aufgliederung in nationalen und internationalen Verkehr;
- Verteilung des Güterverkehrs über die verschiedenen Verkehrsträger.

Der zweite Entwurf (Darstellung der Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt in den Ländern der EWG) enthält:

- Physische Eignung;
- Stärke und Zusammensetzung der Besatzung;
- Arbeitszeit. Unterteilt wird dieser Punkt in Schichtzeit, Arbeitszeit während der Fahrt, Arbeitszeit in Häfen und Haltestellen, Arbeitszeit am Ruder und Beobachtungszeit am Radarschirm.
- Ruhezeit. Hier wird vor allem zwischen Pausenregelung, täglicher Ruhezeit und freien Tagen unterschieden; und
- Aufsicht.

Paritätische EWG-Sitzung über Harmonisierung der Arbeitsbedingungen

213. Am 15. und 16. Januar 1976 trafen sich in Brüssel Arbeitnehmer und Arbeitgeber der Binnenschifffahrt in der EWG. Diskutiert wurde ein Verordnungsentwurf über die Harmonisierung der Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt, welcher im September 1975 von der Kommission dem Ministerrat vorgelegt wurde. Das Inkrafttreten der genannten Verordnung würde sich auch auf Länder auswirken, die nicht teil der EWG sind. Aus diesem Grunde haben die EWG-Behörden Gespräche mit der Zentral-Rhein-Kommission geführt, die gegenwärtig für die Regelung bestimmter Sozialbedingungen der Rheinschiffer zuständig ist, um eine beiderseits annehmbare Lösung zu finden. Die schweizerischen Binnenschiffer als auch die Binnenschiffahrtsunternehmen sind über die vorgeschlagene EWG-Verordnung äußerst besorgt. Die Sektion Binnenschifffahrt der ITF wird sich in Zukunft mit diesem Problem, das über den EWG-Rahmen hinausgeht, intensivst beschäftigen und versuchen, Lösungsansätze zu finden.

HAFENARBEITERSEKTION

Sektionsausschuß

214. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
Argentinien	E. Tolosa	
Australien	C.H. Fitzgibbon (Vorsitzender)	P. O'Toole
Barbados	F. Walcott	
Belgien	A. Vervliet	
Bermuda	E. Blakeney	
Dänemark	A. Kruse	S. Villadsen
Deutschland	H. Diers	F. Mahlstedt
Finnland	P. Teikari	M. Veirto
Frankreich	J. Duniau	P. Bauchet G. Le Goff
Ghana	J.R. Baiden	E.O. Manukure J.A. Sosavi-Mensah
Großbritannien	J.L. Jones	T. Cronin
Indien	B. Mohan Rao	
Irland	C. Kirwan	T. McBrinn
Italien	L. Betti	R. Liguori
Malta	A. Huerta	J. Francoso Mendez
Neuseeland	E.G. Thompson	
Niederlande	P.M. van Keulen	
Norwegen	O. Bach	V. Folvik
Österreich	N. Schenk	W. Darmstädter
Panama	L.A. Velasquez	
Philippinen	R.S. Oca	D. Martinez D. Marcon
Schweden	H. Ericson	
Schweiz	K. Rebsamen	
Singapur	V. Jayakody	
Tunesien	M. Derouiche	
USA	T.W. Gleason (Vizevorsitzender)	J. Bowers

Tagungen

Sektionskonferenz --- Stockholm, August 1974

215. Auf der im Rahmen des Stockholmer Kongresses abgehaltenen Sektionskonferenz wurde beschlossen, daß sich die Sektion weiterhin auf alle Aspekte der Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter konzentrieren sollte und insbesondere auf Probleme, die sich aus der Einführung neuer Umschlagsmethoden ergeben.

Die in dem IAO-Übereinkommen und der IAO-Empfehlung über die Hafenarbeit (1973) enthaltenen Normen stellen in dieser Hinsicht einen wertvollen Maßstab dar. Aus diesem Grunde bildeten sie die Diskussionsgrundlage auf einem Asiatischen Regionalseminar für Hafenarbeiter, das vom 16. bis 20. Dezember 1974 in Penang (Malaysia) stattfand. Ähnliche Seminare fanden später in Afrika, Lateinamerika und dem Karibik statt. Die ITF hat bereits mehrmals ihre Regionaltätigkeit mit der Tätigkeit spezifischer Sektionen kombiniert. Das genannte Hafenarbeiterseminar war besonders wertvoll, da in der Hafenwirtschaft der Entwicklungsländer technische Neuerungen auf dem Gebiete des Güterumschlags oft unter sehr primitiven sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen eingeführt werden.

IAO

Handbuch über Sicherheit und Gesundheit der Hafenarbeit und Übereinkommen über Unfallschutz der Hafenarbeiter

Auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1963 wurde vom derzeitigen Vorsitzenden der ITF-Sektion der Hafenarbeiter und vom Vertreter der britischen Regierung vorgeschlagen, daß die IAO eine Revision des Übereinkommens Nr. 32 betreffend den Unfallschutz in Erwägung ziehen sollte. Dieses aus dem Jahre 1932 stammende Übereinkommen ist bedingterweise sehr veraltet, weil seit seiner Annahme im Güterumschlag der Hafenwirtschaft umwälzende Änderungen eingetreten sind.

In Weiterverfolgung des obengenannten Antrages fand vom 13. bis 21. Januar 1976 eine IAO-Expertensitzung über Sicherheit und Gesundheit der Hafenarbeit statt. Auf dieser Sitzung wurde sowohl die Revision des genannten Abkommens als auch die des IAO-Handbuches über Sicherheit und Gesundheit der Hafenarbeit (1958) diskutiert. An der Sitzung nahmen neun Experten (je drei für Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer) teil. Der Verwaltungsrat der IAO stimmte den Nominierungen der ITF für die drei Arbeitnehmervertreter --- C.H. Fitzgibbon (Vorsitzender der ITF-Hafenarbeitersektion und Generalsekretär der Australischen Hafenarbeiterföderation), T.W. Gleason (Vizevorsitzender der ITF-Hafenarbeitersektion und

Internationaler Präsident der amerikanischen Hafenarbeitergewerkschaft ILA) und T. Cronin (Zentralsekretär für Häfen bei der Britischen Transportarbeitergewerkschaft) -- zu, und Harold Lewis nahm an der Sitzung als Berater teil.

Gestützt auf einen von der IAO erstellten Entwurf überprüften die Experten unter Berücksichtigung neuer Entwicklungen, wie z.B. die Verladung von Frachten in Containern, die zunehmende Einführung von Auto- und Lastwagenfahren sowie die zunehmende Vielseitigkeit und Kapazität von Ladezubehör, Punkt für Punkt die Bestimmungen des revidierten Handbuchs und nahmen, falls erforderlich, Änderungen und Erweiterungen vor. Der revidierte Text des Handbuchs wurde einstimmig gutgeheißen, wobei sich die Experten jedoch bewußt waren, daß es nicht möglich sein würde, alle Bestimmungen in der revidierten Form in allen Ländern oder allen Regionen anzuwenden, so daß einige Bestimmungen den lokalen Erfordernissen angepaßt werden müßten.

Die Experten überprüften als nächstes die sich auf das Testen und Prüfen von Hebemaschinen und Ladezubehör beziehenden Bescheinigungen und Register sowie die von der IAO im Jahre 1956 festgelegten und empfohlenen einschlägigen Formulare, auf die im Handbuch Bezug genommen wird. Die Experten waren der Ansicht, daß diese Formulare in Anbetracht des technischen Fortschritts einer Revision bedürfen und empfahlen mit Nachdruck, daß das Internationale Arbeitsamt zu diesem Zweck so bald wie möglich eine Expertensitzung einberufen sollte.

Die Experten kamen ferner überein, daß die einschlägigen Bestimmungen des revidierten Handbuchs auch auf LASH-Schiffe oder ähnliche Methoden Anwendung finden sollten, bei denen Kähne an Bord größerer Schiffe befördert werden, obwohl LASH-Schiffe und ähnliche Methoden im revidierten Handbuch nicht spezifisch erwähnt werden.

Außerdem wurde beschlossen, daß die IAO die Festlegung eines Verfahrens in Erwägung ziehen sollte, das es ermöglicht, ungewöhnliche Sicherheits- Gesundheitsrisiken, denen man sich in einem Mitgliedsstaat bewußt wird, anderen Mitgliedsstaaten unverzüglich zur Kenntnis zu bringen.

Als Veröffentlichungstermin für das revidierte Handbuch wurde Dezember 1976 vorgesehen.

Was die Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32 betrifft, so vertraten die Experten die Ansicht, daß ein neues Übereinkommen Bestimmungen über bestimmte Verhütungs- und Schutzmaßnahmen enthalten sollte. Sie erstellten eine Liste, die auf folgende Punkte Bezug nimmt:

- Die Rolle der für Hafenarbeit zuständigen Organe und Personenkreise;
- Bestimmungen über Hafenkonstruktion Wartung, Instandhaltung, Ausrüstungen, Lebensrettungs- und Feuerschutzeinrichtungen;
- sicherer Zugang zum Schiff, zu Laderäumen, anderen Schiffen, Ausrüstungen und Hebevorrichtungen;
- Beförderung von Personen auf dem Wasserwege;
- Öffnen und Schließen von Lukendeckeln, Arbeit in Luken und Laderäumen, einschließlich Schutzmaßnahmen;
- Konstruktion und Verwendung von Hebe- und Ladevorrichtungen, einschließlich beweglicher Kräne;
- Bereitstellung ordnungsgemäßer Aufrüstpositionen für Kräne und Ladebäume, vorschriftsmäßige Aufrüstung und Verwendung von Ladebäumen; einschließlich gleichzeitig gemeinsames Heben mittels zwei Ladebäumen und Vermerk der Hebevorrichtungen mit sicheren Belastungsgrenzen;
- Bestimmungen über die Ausstellung von Bescheinigungen, das Testen und die Inspektion von Drahtseilen, Fiberseilen, Fracht-Hebeausrüstungen an Bord und am Kai sowie losen Zubehörs, einschließlich Greifhaken und Greifer;
- die Verwendung von Ladefahrzeugen an Bord und am Land sowie Bestimmungen über die Verladung von Fahrzeugen als Fracht;
- die sichere Verpackung und Handhabung der Fracht im allgemeinen, einschließlich Bestimmungen über Frachtcontainer;
- Bestimmungen über Spezialhebevorrichtungen;
- Aufstapeln und Verstauen von Frachten am Kai und in Lagerhäusern;
- allgemeine Bestimmungen über Strukturen innerhalb des Zuständigkeitsbereiches des geplanten Übereinkommens;
- Bestimmungen über gesundheitliche Überwachung, einschließlich ärztliche Untersuchung, biologische und andere Tests sowie die Festhaltung und Aufbewahrung von Daten hierüber;
- Bestimmungen über sanitäre Einrichtungen und Wohlfahrts-einrichtungen;
- Bestimmungen über die Bereitstellung, Verwendung und Instandhaltung persönlicher Schutzausrüstungen und Schutzkleidung.

In Anbetracht der äußerst technischen und spezialisierten Form der geplanten Verwaltungsurkunden empfahlen die Experten einstimmig und mit Nachdruck, daß das neue Übereinkommen auf einer einzigen Internationalen Arbeitskonferenz diskutiert werden sollte, vor der eine Vorbereitende Technische Konferenz stattfindet.

Nächste Sektionskonferenz

217. Die nächste Konferenz der Hafenarbeitersektion ist für Februar 1977 vorgesehen. Über diese Konferenz wird im ergänzenden Tätigkeitsbericht an die im Rahmen des Dubliner Kongresses stattfindende Sektionskonferenz der Hafenarbeiter berichtet werden.

SEELEUTESEKTIONSektionsausschuß

218. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
Argentinien	M. Pantaleo Abalos unbesetzt	E. Venturini
Belgien	unbesetzt	
Dänemark	P. Møller Hansen K. Mols Sørensen (Vorsitzender)	
Deutschland	H. Rake	
Estland	N. Metslov	K. Matson
Finnland	S.-E. Nylund unbesetzt	
Großbritannien	S. McCluskie A.P. Begg E. Nevin	
Indien	A. Mitra L. Barnes	Y. Serang
Israel	A. Chisik	
Italien	F. Giorgi	
Japan	Y. Nohira M. Yamamoto	
Kanada	R. Gralewicz D. Nicholson	
Mexiko	A. Ahumada L. J. Omar Reyes G.	
Niederlande	W.Ch. van Zuylen	
Norwegen	H. Aasarød O. Tennfjord	
Österreich	W. Darmstädter	J. Roposs
Philippinen	G. Oca	L. Mansueto
Schweden	G. Karlsson K. Rude unbesetzt	
Schweiz	K. Rebsamen	
Singapur	C.S. Nair	
Tunesien	I. Lejri	
USA	E. Shepard S. Wall (Vizevorsitzender) R. McKay	

219. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des
Bemannungsausschusses (sh. die Punkte 234 und 236)
wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Kategorie</u>	<u>Mitglied</u>
Dänemark	Kapitäne	K. Mols Sørensen
Großbritannien	Funkoffiziere Verpflegungspersonal	K.A. Murphy S. McCluskie
Niederlande	Deck-Mannschaftsdienstgrade	W.Ch.van Zuylen
Schweden	Maschinenraum-Mannschafts- dienstgrade	P. Wahlström
USA	Deckoffiziere Ingenieure	W.L. Rich F. Schamann

Tagungen

Fair-Practices-Ausschuß

220. Während der Berichtszeit fanden drei Sitzungen des
Fair-Practices-Ausschusses der ITF statt, und zwar:
17. und 18. Januar 1974 in London; 20. und 21. März
1975 in London; und 27. und 28. Januar 1976 in
London (sh. die Punkte 308, 311 und 312)

Ad hoc-Sitzung über die Beschäftigung von Fremdpersonal auf Kreuzfahrt-Fahrgastschiffen -- London, 16. Januar 1974

221. An dieser Sitzung nahmen Vertreter von ITF-Mitgliedsver-
bänden aus Italien, den Niederlanden, Norwegen, Großbri-
tannien und den USA teil. Gestützt auf das Ergebnis einer
vom ITF-Sekretariat vorgenommenen Umfrage empfahl die
Sitzung, daß ein fester Ausschuß der zuständigen ITF-
Mitgliedsverbände gebildet werden und daß die ITF eine
Sitzung mit den Reedern von Schiffen arrangieren sollte,
die in der Kreuzschiffahrt im Karibischen Raum zum
Einsatz gelangen.

Das Mandat des genannten Ausschusses ist wie folgt:

"Untersuchungen des Einsatzes und Betriebes von
Kreuzfahrtschiffen, deren Besatzungen ganz oder
teilweise zu unterdurchschnittlichen Arbeits-
und Sozialbedingungen beschäftigt und entweder
von Besatzungsvermittlern, Heueragenten, Kreuz-
schiffahrtsunternehmen, Charterfirmen oder den
Reedern der Schiffe selbst angeheuert werden,
mit besonderem Bezug auf die Kreuzschiffahrt
im Karibischen Raum; und die Ausarbeitung von
Empfehlungen über die Ergreifung koordinierter
Maßnahmen, die notwendig sind, um die Interessen
der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der
Seeleute sowohl individuell als auch kollektiv
zu schützen, mit besonderem Bezug auf Bemannung,
Heuern, Arbeitsbedingungen und soziale Sicherheit."

ITF-Ausschuß für Kreuzfahrtschiffe -- Miami Beach,
1. und 2. April 1974

222. An dieser Sitzung nahmen Vertreter angeschlossener Seeleutegewerkschaften aus Dänemark, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und den USA teil. Von der Arbeitgeberseite waren Reeder aus Großbritannien, Italien, Norwegen und Schweden an gemeinsamen Unterredungen mit den genannten Gewerkschaften beteiligt. Nach einer gründlichen Erörterung der einschlägigen Probleme gab der Ausschuß eine Erklärung ab (sh. Text auf Seite 285), in der die Beschäftigung von Fremdpersonals verurteilt wird.

Unterausschuß des Fair-Practices-Ausschusses über
ITF-Kollektivvertrag -- London, 25. und 26. April 1974

223. Auf der obigen Sitzung wurden die Heuern und Arbeitsbedingungen der dem ITF-Kollektivvertrag unterstehenden Schiffsoffiziere erörtert (sh. auch Punkt 309).

Sektionskonferenz -- Stockholm, 9. August 1974

224. An dieser Konferenz nahmen über 90 Delegierte, Berater und Beobachter aus 26 Ländern teil. K. Mols Sørensen (Dänemark) führte den Vorsitz und handelte als Bericht-erstatte. Ein ausführlicher Bericht über die Konferenz befindet sich im Protokoll des ITF-Kongresses 1974.

ITF-Vorbesprechung über Ausbildung und Befähigungen
von Seeleuten -- London, 4. und 5. November 1974

225. An dieser Vorbesprechung nahmen Vertreter angeschlossener Seeleutegewerkschaften aus Dänemark, Finnland, Großbritannien, den Niederlanden, Schweden und den USA teil. Es wurde beschlossen, auf der 5. Sitzung des IMCO-Unterausschusses für Ausbildungs- und Wachgangsnormen Stellungnahmen zu folgenden Fragen abzugeben: Ausbildung und Befähigungen der Offiziere und Mannschaften von Schiffen, die flüssiges Gas als Massengut befördern; betriebliche Richtlinien für wachhabende Maschinenraumoffiziere; Befähigungen von Mannschaftsdienstgraden, die Teil der Maschinenraumwache bilden. Ferner wurde beschlossen, der IMCO, unter Bezug auf eine vom Internationalen Reederverein abgegebene Erklärung, eine Stellungnahme über den gegenwärtigen Mangel an Seeleuten zu unterbreiten. Die Sitzung nahm außerdem eine Reihe von Empfehlungen zu folgenden Fragen an: Termine künftiger ITF-Vorbesprechungen dieser Art; Ausbildung und Befähigungen der Offiziere und Mannschaften von Fischereifahrzeugen; Bemannung; Ausbildung und Befähigungen von Funkoffizieren;

Befähigungen der Kapitäne und Deckoffiziere von Schiffen zwischen 200 und 1.600 BRT; Zusammensetzung des Gemeinsamen IAO/IMCO- Ausschusses für Seeleuteausbildung; Doppelfunktionsoffiziere (Deck und Maschine) und Befähigungen des Ersten und Zweiten Ingenieurs.

Funkoffizierstagung -- London, 5. und 6. Dezember 1974

226. An dieser Tagung nahmen Vertreter angeschlossener Funkoffiziersgewerkschaften aus Dänemark, Finnland, Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und den USA teil. Hauptzweck der Sitzung war es, die Haltung der Funkoffiziersvertreter auf der kommenden Internationalen Konferenz (einberufen von der IMCO) über die Bereitstellung eines internationalen Funksatellitensystems für die Schifffahrt festzulegen und eine gemeinsame Stellungnahme zur Frage der Ausbildung und Befähigung von Funkoffizieren zu formulieren. In diesem Zusammenhang wurden gewerkschaftspolitische Richtlinien über Funkverbindungen unter Berücksichtigung der heutigen Gegebenheiten revidiert. Der revidierte Wortlaut wurde der nächsten Vollkonferenz der ITF-Seeleutesektion zur Befürwortung unterbreitet. Unter anderem wird empfohlen, daß sich die Sektion einer jeden Erleichterung der Bedingungen, unter denen Schiffe von den Funkbestimmungen des SOLAS-Abkommens befreit werden können, widersetzen sollte; daß die geplanten internationalen Ausbildungs- und Befähigungsnormen auch Funkoffiziere einbeziehen sollten und daß die Bereitstellung eines internationalen Funksatellitensystems für die Schifffahrt unterstützt werden sollte, vorausgesetzt, daß dem Funkoffizier unter einem solchen System die ihm gebührende Anerkennung zuteil wird (sh. auch Punkt 248 und Entschließung auf Seite 258). Ferner befürwortete die Sitzung einen Vorschlag betreffend die künftige Kostenteilung der Vertreter der Funkoffiziere auf Sondertagungen von Spezialagenturen, die sich mit Funkproblemen befassen.

Zweite Lateinamerikanische ITF-Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter -- Veracruz, 17. bis 21. Februar 1975

227. Der Sekretär der Seeleutesektion nahm an dieser Konferenz als Referent teil. (Ein Bericht über die Konferenz befindet sich unter Punkt 108.)

ITF-Vorbesprechung über Ausbildung und Befähigungen von Seeleuten -- Rotterdam, 6. Mai 1975

228. An dieser Vorbesprechung nahmen Seeleutevertreter aus Dänemark, den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Großbritannien und den USA teil. Sie wurde einberufen, um die Erstellung einer "befürworteten" Eingabe an

die IMCO innerhalb der vorgeschlagenen Zeitfrist zu ermöglichen. Die Sitzungsteilnehmer diskutierten die Tagesordnung der bevorstehenden IMCO-Tagung und befaßten sich erneut mit der Frage der Bemannung. Es wurde empfohlen, daß die IMCO Mindestanforderungen in bezug auf die Sicherheitsbemannung festlegen sollte und daß weitere Bemannungskriterien, die über die von der IMCO festgelegten Mindestnormen hinausgehen, auf Ebene der IAO diskutiert werden sollten. Ferner wurde beschlossen, eine Korrespondentenliste von Vertretern der interessierten Mitgliedsverbände zu erstellen, um die Rücksprache zwischen IMCO-Tagungen über Befähigungsnormen zu erleichtern. Ferner wurde erklärt, daß die Mitgliedsverbände dem ITF-Sekretariat Informationen über zweifelhafte Heueragenturen und unechte Befähigungsnachweise zustellen sollten.

Ad Hoc-Sitzung über Fahrgastschiffe unter Schattenflaggen -- London, 12. August 1975

229. Nachdem mehrere Reedereien uns mitgeteilt hatten, daß sie beabsichtigen, Fahrgastschiffe unter Schattenflaggen zum Einsatz zu bringen, wurde die obige Sitzung von Vertretern der Seелеutegewerkschaften der betreffenden Länder einberufen, um zu diskutieren, was getan werden sollte, wenn solche Schiffe an Schattenflaggenreeder verkauft werden.

Während der Diskussion zeigte es sich, daß wahrscheinlich zumindest ein schwedisches Fahrgastschiff auf eine Schattenflagge umregistriert werden würde. Die Sitzung beschloß, daß der ITF-Kollektivvertrag geändert werden sollte, um auch große Fahrgastschiffe dem Vertrag zu unterstellen und daß bis auf weiteres alle ITF-Verträge für Fahrgastschiffe unter Schattenflaggen sich auf den für das Schiff "LINDBLAD EXPLORER" abgeschlossenen ITF-Vertrag stützen sollten. Ferner ersuchte die Sitzung die zuständigen ITF-Mitgliedsverbände in Bermuda und den USA, bei der Überwachung der Erfüllung von ITF-Verträgen für Fahrgastschiffe unter Schattenflaggen behilflich zu sein und betonte, daß die angeschlossenen Seелеutegewerkschaften eng miteinander Rücksprache halten sollten, wenn immer die Absicht besteht, die Flagge eines Fahrgastschiffes zu wechseln.

Sitzung über schwimmende Ölbohranlagen und Zubringer-schiffe -- London, 26. August 1975

30. An dieser Sitzung nahmen angeschlossene und nicht-angeschlossene Gewerkschaften aus Dänemark, Großbritannien, den Niederlanden und Norwegen teil, um verschiedene Probleme zu diskutieren, denen sich die für die Organisation des Personals schwimmender Ölbohranlagen und Zubringerfahrzeuge in der Nordsee und

der Irischen See zuständigen Gewerkschaften gegenübergestellt sehen. Diskutiert wurde in erster Linie die Frage, wie die Gewerkschaften einander am besten helfen könnten, die Sicherheit und Beschäftigungsbedingungen ihrer auf solchen Anlagen beschäftigten Mitglieder zu verbessern. Am Ende wurde einstimmig eine EntschlieÙung angenommen, in der u.a. empfohlen wird: daÙ die Gewerkschaften bei ihrer Organisierungstätigkeit der Anwerbung des im Dienste von Unterkontrahenten stehenden Personals besondere Aufmerksamkeit widmen sollten; daÙ Gewerkschaftsfunktionären angemessener Zugang zu Ölbohranlagen und Zubringerfahrzeugen gewährt werden sollte; daÙ ordentliche Sicherheitsnormen und Vorschriften in bezug auf Unterkunft, körperliche Gesundheit, persönliche Hygiene festgelegt und deren Erfüllung von den zuständigen Regierungen kontrolliert werden sollte; daÙ Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer zwecks Verbesserung der sozialen Sicherheit und Ausbildung auf nationaler und internationaler Ebene enger miteinander zusammenarbeiten sollten; und daÙ die Gewerkschaften auf nationaler und internationaler Ebene eng zusammenarbeiten sollten, um volle Anerkennung als Verhandlungspartner zu gewinnen. Diese EntschlieÙung wurde auf der folgenden Vollkonferenz der ITF-Seeleute-sektion (Genf, 8. bis 11. Oktober 1975) gutgeheiÙen (sh. Text auf Seite 255).

Sektionskonferenz -- Genf, 8. bis 11. Oktober 1975

231. An dieser Konferenz, die unmittelbar vor der Vorberreitenden Technischen Schifffahrtskonferenz der IAO stattfand (sh. Punkt 242), nahmen rund 60 Delegierte von über 30 Seeleutegewerkschaften teil. Die Konferenz beschloÙ: eine Neuaushandlung der ITF/ISF-Vereinbarung über die Beschäftigung asiatischer Schiffsbesatzungen zu beantragen; vorzuschlagen, daÙ der Gemeinsame IAO/IMCO-AusschuÙ über Seeleuteausbildung erweitert und seine Zusammensetzung geändert werden sollte; der IAO und IMCO Eingaben über die Arbeitsbedingungen bzw. Sicherheit des Personals schwimmender Ölbohranlagen zu unterbreiten; einen Ausschuß für Bemannung zu ernennen, um die Auswirkungen des Mangels an ausführlichen Bemannungsvorschriften zu prüfen; die ITF-Politik über Schiffsfunkverbindungen dem laufenden Stand anzupassen; eine EntschlieÙung über internationale Normen der medizinischen Betreuung an Bord von Schiffen anzunehmen; und dem ITF-Vorstand mitzuteilen, daÙ nach dem ITF-Boykott gegen spanische Transporte in spanischen Häfen Vergeltungsmaßnahmen gegen mehrere ausländische Schiffe ergriffen worden sind. Der Wortlaut der erwähnten EntschlieÙung und der Erklärung über die ITF-Politik zu Schiffsfunkverbindungen befinden sich auf Seite 258.

Die zweite Hälfte der Konferenz (10. und 11. Oktober) war der Vorbereitung für die bevorstehende IAO-Konferenz gewidmet. Die Sektion beschloß u.a., daß in künftigen IAO-Verwaltungsurkunden so weit wie möglich gleiche Normen und Ansprüche für Offiziere und Mannschaftsdienstgrade vorgesehen werden sollten.

Konferenz der europäischen ITF-Mitgliedsverbände,
Wien, 19. und 20. März 1977

232. Der Sektionssekretär nahm an dieser Konferenz teil und berichtete über die Auswirkungen der wirtschaftlichen Entwicklungen auf die Beschäftigungssicherheit der Seeleute und Fischer. Ein Bericht über die Konferenz befindet sich unter Punkt 362.

Vorbereitende Sitzung der ITF über Ausbildung und
Befähigungen der Seeleute -- Baltimore, 22. und
23. April 1976

233. An dieser Sitzung nahmen Vertreter angeschlossener Seeleutegewerkschaften aus Dänemark, Finnland, Großbritannien, Indien, Kanada, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und den USA teil. Die Sitzungsteilnehmer nahmen eine Prüfung der Tagesordnung der Sitzung des IMCO-Unterausschusses über Ausbildungs- und Wachgangsnormen (STW) vom Juni 1976 vor, mit besonderem Bezug auf die Bestimmungen eines geplanten Abkommens über die Ausbildung und Befähigungen von Schiffsbesatzungen (einschließlich verschiedener Definierungen und etwaiger Ausnahmewilligungen). Ein Arbeitsdokument über die Ausbildung von Sprechfunkpersonal wurde gründlich diskutiert. Dieses Dokument soll an den IMCO-Unterausschuß für Funkverbindungen weitergeleitet werden.

Bemannungsausschuß -- St. Michael's, Easton USA,
26. und 27. April 1976

234. An dieser ersten Sitzung des Bemannungsausschusses der ITF-Seeleutesektion nahmen Vertreter angeschlossener Seeleutegewerkschaften aus Dänemark, Finnland, Großbritannien, Indien, Kanada, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und den USA teil. Die Hauptaufgabe der Sitzung bestand in der Erörterung verschiedener Aspekte der Bemannung und der Formulierung von Empfehlungen betreffend die von zwischenstaatlichen und anderen internationalen Agenturen im Interesse aller Seeleutekategorien zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß war sich der Schwierigkeit seiner Aufgaben bewußt. Er erklärte, daß für alle Schiffe unter Berücksichtigung der zu verrichteten Arbeiten und der Erfordernisse des Umweltschutzes sichere Bemannungsnormen vorgeschrieben werden sollten. Spezifisch befaßte sich

der Ausschuß mit vorgeschlagenen Normen für die Bemannung von 3-Wachen-Schiffen über 1.600 BRT, da sich die bestehenden IMCO-Empfehlungen über Ausbildungs- und Wachgangsnormen gleichfalls auf solche Schiffe beziehen.

Internationale Konferenz über Seeleutewohlfahrt,
London, 18. und 19. Mai 1976

235. Über 50 Vertreter nationaler und internationaler Instanzen und Gremien, die sich auf dem Gebiete der Seeleutewohlfahrt betätigen, kamen am 18. und 19. Mai im ITF-Hauptbüro in London zu dieser Konferenz zusammen, um zu diskutieren, auf welche Weise eine optimale Zusammenarbeit und gemeinsame Nutzung von Ressourcen auf dem Gebiete der Seeleutewohlfahrt umfassende Möglichkeiten für eine Zusammenarbeit auf lokaler, regionaler und insbesondere internationaler Ebene bestehen. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, eine Arbeitsgruppe zu bilden (sh. EntschlieÙung auf Seite 286), in der die ITF, der Internationale Reederverband (ISF), die ICMA, die IAO und bestimmte nationale und behördliche Agenturen sowie sich international betätigende freiwillige Wohlfahrtsorganisationen vertreten sein sollten. Die Hauptaufgabe der Arbeitsgruppe ist es, die Bildung eines internationalen Organes im Sinne der IAO-Empfehlung Nr. 118 -- aber nicht unbedingt unter der Obhut der IAO -- zu erörtern, das die Aufgabe haben würde, internationale Wohlfahrtsdienste und Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute, wenn und wo immer notwendig, zu koordinieren und Vorschläge zu machen.

Bemannungsausschuß der Seeleutesektion -- Hamburg,
30. und 31. August 1976

236. Auf seiner zweiten Sitzung befürwortete der Bemannungsausschuß eine Mindestbemanningnorm für gewöhnliche Frachtschiffe unter 1.600 BRT mit Einzelschrauben-Dieselantrieb, auf denen ein 3-Wachen-System, gestützt auf einen 8-Stunden Tag, zur Anwendung gelangt und die weltweit fahren. Sodann erfolgte eine allgemeine Diskussion über Schiffe mit ganz oder teilweise automatisiertem Maschinenraum und Spezialschiffe. Der Ausschuß wird die Diskussion über diese Schiffstypen auf seiner nächsten Sitzung fortsetzen und außerdem die Bemanning von Schiffen diskutieren, die in der kleinen Fahrt zum Einsatz gelangen.

Konferenz der Seeleutesektion -- Hamburg, 1. und 2.
September 1976

237. An dieser Konferenz nahmen rund 50 Vertreter von 30 Seeleutegewerkschaften aus 14 Ländern teil. Die Konferenz befaßte sich mit der Tagesordnung der bevorstehenden Schifffahrtstagung der Internationalen

Arbeitskonferenz (sh. Punkt 243) sowie mit verschiedenen sektionalen Fragen. Ferner nahm die Konferenz einen Bericht über die vom Bemannungsausschuß der Sektion geleistete Arbeit entgegen und ersuchte das ITF-Sekretariat, Vorschläge für internationale Kriterien im Zusammenhang mit der Festlegung von Kriegsgefahrenprämien und Kriegsgefahrenversicherungen zu formulieren. Letztens nahm die Sektion eine geschlossene Haltung gegen den versuchsweisen Einsatz von Schiffen ohne Funkoffiziere unter Bezug auf Ausnahmegewilligungen von den Bestimmungen des SOLAS-Abkommens ein.

Internationale Arbeitsgruppe für Seeleutewohlfahrt,
London, 23. und 24. September 1976

238. Die erste Sitzung dieser Arbeitsgruppe fand im ITF-Hauptbüro statt und befaßte sich mit den Fragen der Zielsetzung und Finanzierung sowie mit dem Problem des rechtlichen Status eines internationalen Organs zur Koordinierung der Seeleutewohlfahrt. An der Sitzung nahmen Vertreter angeschlossener Seeleutegewerkschaften sowie des Internationalen Reederverbandes (ISF), der Internationalen Christlichen Vereinigung für Schifffahrt (ICMA), der IAO, innerstaatlicher Wohlfahrtsagenturen aus Belgien, Dänemark, Finnland, Großbritannien und Norwegen sowie freiwilliger Wohlfahrtsorganisationen, die sich international betätigen, teil. Die Frage der Finanzierungsmethoden sowie die Satzungen eines internationalen beratenden Organs für Seeleutewohlfahrt wurden ausführlich diskutiert. Am Ende wurde ein Erklärungsentwurf angenommen, der den Sitzungsteilnehmern vor der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe zugestellt werden soll. Außerdem wurden mehrere Unterausschüsse ernannt, die sich separat mit Fragen wie Finanzierung, Satzungen und künftige Tätigkeit befassen werden. Das ITF-Sekretariat war auf der Sitzung durch den Sekretär der ITF-Seeleutesektion vertreten.

Konferenz der Seeleutesektion -- Genf, 11. Oktober 1976

239. Diese Konferenz diente den letzten Vorbereitungen der ITF und ihrer Mitgliedsverbände für die bevorstehende Schifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz (sh. Punkt 243).

IAO/IMCO-Vereinbarung über Ausbildung, Qualifikationen
und Befähigung von Seeleuten

240. Fragen der Ausbildung und Befähigung von Seeleuten fielen bis zum Zeitpunkt der Bildung des Gemeinsamen IAO/IMCO-Unterausschusses über Ausbildungs- und Wachgangsnormen ausschließlich in das Zuständigkeitsbereich der IAO, und die Seeleute waren an den diesbezüglichen internationalen Beschlüssen voll beteiligt. In Anbetracht dessen war es kaum überraschend, daß die Seeleute -- und im gewissen Sinne auch die Reeder -- einige

Befürchtungen hegten, als die Diskussion und eventuelle Kodifizierung bestimmter Aspekte der Ausbildung und Befähigung an die IMCO verwiesen wurde, da die IMCO eine reine Regierungsorganisation ist und somit den Sozialpartnern kein Stimmrecht einräumt. Die genannten Befürchtungen traten auf der 3. Sitzung des Gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschusses (London, Juli 1973) in den Vordergrund, und sowohl die Vertreter der Seeleute als auch die Reeder plädierten für eine volle Koordinierung der Arbeit der IMCO und der IAO in allen Fragen der beruflichen Ausbildung und Befähigung der Seeleute. Gleichzeitig wurden IAO und IMCO ersucht, eine diesbezügliche gegenseitige Vereinbarung zu treffen. Nachdem die Vertreter der Seeleute und Reeder mehrmals in diesem Sinne beim Internationalen Arbeitsamt vorstellig geworden waren, legten IAO und IMCO einen gemeinsam gutgeheißenen Vereinbarungstext vor, und auf der 4. Sitzung des IMCO-Unterausschusses über Ausbildungs- und Wachgangsnormen gab der Generalsekretär der IMCO bekannt, daß er sich mit dem Generaldirektor der IAO über das Mandat, die Zuständigkeit und das Arbeitsverfahren des Gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschusses über die Ausbildung der Seeleute geeinigt habe. Die getroffene Vereinbarung trug den Wünschen der Seeleute insofern Rechnung, als sie eine gegenseitige Unterstützung bei der Formulierung internationaler Vorschriften und Richtlinien über Ausbildung, Qualifizierung und Befähigung sowie ein Verfahren über die Behandlung etwaiger Meinungsverschiedenheiten im genannten Gemeinsamen Ausschuss vorsah. Es besteht jedoch noch keine Einigung darüber, welche Art von Konferenz für die Annahme offizieller internationaler Verwaltungsurkunden über die Ausbildung und Befähigung von Seeleuten zuständig sein sollte.

Die Seeleute und Reeder haben ferner darum gebeten, daß die für das Jahr 1978 zwecks Annahme internationaler Verwaltungsurkunden über die Ausbildung und Befähigung der Seeleute vorgesehene internationale Konferenz von der IMCO in Vereinbarung mit der IAO einberufen werden sollte.

Gemeinsamer IAO/IMCO-Ausschuß für Seeleuteausbildung,
Genf, 27. bis 31. Januar 1975

241. Auf der vierten Sitzung dieses Ausschusses führte K. Mols Sørensen (Generalsekretär der Dänischen Schiffsoffiziersvereinigung und Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion) den Vorsitz. An ihr nahmen rund 20 Vertreter angeschlossener Seeleuteverbände aus Dänemark, Finnland, Großbritannien, Indien, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und den USA sowie A. Selander (Sekretär der ITF-Seeleutesektion) teil. Der Ausschuss befürwortete Vorschläge betreffend: die Befähigung wachhabender Deckoffiziere und Funkoffiziere

auf Schiffen mit normal besetztem Maschinenraum und des auf Dienst befindlichen Ingenieurs in einem zeitweilig unbesetzten Maschinenraum; die Aufrechterhaltung und Auffrischung der Kenntnisse der Kapitäne, Deckoffiziere und Ingenieure. Außerdem nahm der Ausschuß mehrere neue Passagen (betreffend die Ausbildung von Ingenieuren) in die "Ausbildungsrichtlinien 1970" auf. In bezug auf die Frage der Besatzung erklärten die Seeleutevertreter, daß die Festlegung befriedigender Ausbildungsnormen für bestimmte Kategorien von Besatzungsmitgliedern durch den Mangel an internationalen Vorschriften betreffend den Umfang ihres Aufgabenbereiches erschwert worden sei. Die ITF-Teilnehmer hielten am 23. Januar eine Vorbesprechung unter sich und am 24. und 25. Januar Vorbesprechungen zusammen mit den Reedervertretern ab. Auf der Besprechung mit den Reedern kam man überein, daß es nützlich wäre, wenn die IAO im Zusammenhang mit künftigen Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses mehr Zeit für eine Rücksprache zwischen Seeleuten und Reedern einräumen würde. Die nächste Sitzung des Gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschusses ist für Juni 1977 vorgesehen.

Vorbereitende Technische Schifffahrtskonferenz der IAO,
Genf, 13. bis 24. Oktober 1975

242. Die überwiegende Mehrzahl der Seeleutevertreter auf den dreigliedrigen Landesdelegationen zu dieser Konferenz kam von ITF-Mitgliedsverbänden. K. Mols Sjörens (Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion) und E. Shepard (USA) wurden zum Vorsitzenden bzw. Vizevorsitzenden der Seeleutegruppe auf der Konferenz gewählt, und A.G. Selander handelte als Sekretär der Seeleutegruppe. W.Ch. van Zuylen (Niederlande) diente als Vizepräsident der Vorbereitenden Konferenz. Führer der ITF-Delegation war Generalsekretär Charles Blyth. Trotz der anfänglich starken Opposition der Reeder gegen alle der Konferenz vorgelegten Schlußfolgerungsentwürfe war es möglich, zu einer Art Einverständnis über einige Fragen zu gelangen. Die Behandlung der restlichen Probleme wurde der für das Jahr 1976 vorgesehenen Schifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz überlassen. Die größten Meinungsverschiedenheiten zwischen Reedern und Seeleuten bestanden in bezug auf nichtnormengemäße Schiffe, insbesondere solche unter Schattenflaggen, und bezahlten Urlaub. Die Konferenz empfahl die Annahme internationaler Verwaltungsurkunden über den bezahlten Urlaub der Seeleute; den Schutz junger Seeleute; die Kontinuität der Beschäftigung von Seeleuten und nichtnormengemäße Schiffe, insbesondere solche unter Schattenflaggen, und nahm eine Entschließung über Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen in der Schifffahrt an, in der die Bedeutung folgender Aspekte hervorgehoben wird: eine enge Rücksprache

und Zusammenarbeit zwischen Reedern und Seeleuten (insbesondere im Zusammenhang mit Unfallverhütung, Wohlfahrt und Ausbildung); die prompte Beilegung von Konflikten (vorzugsweise auf freiwilliger Basis); die Instruktion und Ausbildung der an Bord von Schiffen und an Land befindlichen Seeleutevertreter auf dem Gebiete der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen; alternative Methoden zur Gewährleistung der Disziplin an Bord; die prompte Behandlung von Beschwerden und die Ernennung oder Wahl von Vertrauensleuten, die sich an Bord der Schiffe befinden.

62. (Schiffahrts)tagung der Internationalen Arbeitskonferenz -- Genf, 13. bis 29. Oktober 1976

243. Dies war, aus der Sicht der Seeleute, eine der erfolgreichsten Schiffahrtstagungen der Internationalen Arbeitskonferenz. Die Tagung stand unter dem Vorsitz von Herrn Modolv Hareide (Norwegischer Generaldirektor für Schiffahrt und Navigation). Auf der Seeleuteseite waren die wichtigsten Amtsträger der Konferenz wie folgt: Seeleute-Vizepräsident der Konferenz - E. Shepard (USA); Vorsitzender der Seeleute-gruppe - K. Mols Sørensen (Dänemark); Sekretär der Seeleutegruppe - A. Selander (ITF-Sektions-sekretär). Sprecher der ITF-Delegation war Generalsekretär Charles Blyth.

Die Konferenz nahm -- in allen Fällen mit großer Mehrheit -- Übereinkommen und Empfehlungen zu folgenden Tagesordnungspunkten an: Beschäftigungssicherheit der Seeleute; nichtnormengemäße Schiffe, insbesondere solche unter Schattenflaggen; Schutz junger Seeleute und bezahlter Urlaub der Seeleute. Ferner wurde eine große Anzahl von Entschlüssen über Fragen angenommen, die die Interessen der Seeleute der Welt unmittelbar berühren.

Das Übereinkommen betreffend Mindestnormen für Handelsschiffe sieht Kontroll- und Überwachungsverfahren vor, für deren Durchführung entweder das Flaggenland oder der jeweilige Hafenstaat zuständig ist. Die Inspektion solcher Schiffe im Hafen kann entweder aufgrund einer Beschwerde erfolgen oder wenn ein Beweis dafür vorliegt, daß die Bedingungen an Bord nicht den vom Übereinkommen vorgeschriebenen Normen entsprechen. Diesbezügliche Beschwerden können von Besatzungsmitgliedern, professionellen Instanzen, Gewerkschaften oder anderen Personen gemacht werden, die an der Sicherheit des Schiffes und dessen Besatzung (einschließlich etwaiger Gesundheitsrisiken, denen Besatzungen ausgesetzt sein mögen) ein besonderes Interesse haben.

Die vom Übereinkommen vorgeschriebenen Bedingungen an Bord gleichen im großen und ganzen den in mehreren anderen IAO-Übereinkommen für Seeleute enthaltenen Normen und sind in Anhang zum neuen Übereinkommen angeführt. Sie beziehen sich auf Aspekte wie Unfallverhütung; Unterkunft; Verpflegung; Befähigungsnachweise der Schiffsoffiziere; Beschäftigungsverträge für Seeleute das Vereinigungsrecht und das Recht auf Kollektivverhandlungen.

Das Flaggenland eines Schiffes ist von allen Schritten, die ein Hafenstaat unternommen hat, um vorgefundenen unterdurchschnittlichen Bedingungen abzuweichen, zu unterrichten. Ferner gestattet es das Übereinkommen ratifizierenden Ländern, ihre Staatsbürger auf etwaige Probleme aufmerksam zu machen, die auftreten können, falls sie auf Schiffen nicht-ratifizierender Länder anmustern.

Das Übereinkommen wird durch eine Empfehlung über die Verbesserung der Normen auf Handelsschiffen ergänzt, die Richtlinien an Regierungen enthält, sowie durch eine EntschlieÙung, in der die Regierungen zur beschleunigten Ratifizierung des Übereinkommens und zur Erfüllung der in der Empfehlung enthaltenen Richtlinien aufgefordert werden.

Das Übereinkommen über Beschäftigungssicherheit sieht vor, daß auf nationaler Ebene alle zuständigen Personenkreise ermutigt werden sollten, eine durchlaufende oder regelmäßige Beschäftigung für befähigte Seeleute bereitzustellen und daß intensive Bemühungen angestellt werden sollten, um den Seeleuten eine bestimmte Mindestbeschäftigungsdauer oder einen bestimmten Mindestverdienst oder vergleichbare geldliche Leistungen sicherzustellen. Das Übereinkommen wird durch eine Empfehlung ergänzt, die spezifische Richtlinien für Schiffahrtsländer enthält.

Das Übereinkommen über den bezahlten Urlaub der Seeleute erhöht den Mindesturlaubsanspruch der Seeleute, sowohl für Kapitäne und Offiziere (bisher 18 Arbeitstage) als auch für Mannschaftsdienstgrade (bisher 12 Arbeitstage) auf 30 Tage pro Jahr. Nicht einbezogen im neuen Mindesturlaub pro Jahr sind: öffentliche und regionale Feiertage; Zeitspannen zeitweiliger Arbeitsunfähigkeit; zeitweiliger Langang oder Freizeitspannen als Abgeltung für Arbeit am Wochenende, Überstunden usw. Bei der Berechnung der Anspruch auf Urlaub gebenden Dienstzeit sind einzubeziehen: Dienst an Bord vor oder nach einer Fahrt; Abwesenheit vom Schiff für Ausbildungszwecke; Abwesenheit aus Krankheitsgründen, Unfällen und Mutterschaftsurlaub. In außergewöhnlichen Umständen (die von der zuständigen Behörde festzulegen sind) könnten statt Urlaub geldliche Leistungen gewährt werden.

Die Empfehlung über den Schutz junger Seeleute enthält Normen für den Schutz von Seeleuten bis zum Erreichen des 18. Lebensjahres. Die normale Arbeitszeit darf nicht mehr als 40 Stunden pro Woche und 8 Stunden pro Tag betragen. Regelmäßige Mehrarbeit ist, wenn immer möglich, zu vermeiden. Kein junger Seemann sollte nachts arbeiten. Allen jungen Seeleuten sollte nach 2 Stunden ununterbrochener Arbeit so bald wie möglich eine Ruhepause von 15 Minuten gewährt werden. Wenn es sich nach vier Monaten Dienst in der Auslandsfahrt zeigt, daß ein junger Seemann nicht für den Seemannsberuf geeignet ist, sollte ihm Gelegenheit geboten werden, vom nächsten geeigneten Hafen eine kostenlose Heimbeförderung zu beanspruchen.

Die Konferenz nahm außerdem fünfzehn Entschlüsse an, u.a. über: Seeleutewohlfahrt an Bord und im Hafen; Revision von IAO-Übereinkommen und Förderung der Sozialgesetzgebung für die Schifffahrt; internationale Normen für Seeleute; regionale IAO-Schifffahrtskonferenz; die Umwelt an Bord von Schiffen; medizinische Betreuung an Bord von Schiffen; Mindestgrundheuer der Matrosen; Beschäftigung von Frauen an Bord von Schiffen; und gewerkschaftliche und sozialwirtschaftliche Fortbildung für Seeleute.

Eine von der Seeleutegruppe eingereichte Entschluß über die Sicherheit und Arbeitsbedingungen der auf beweglichen Ölbohranlagen und Zubringerschiffen beschäftigten Arbeitnehmer konnte aus Zeitmangel nicht behandelt werden. Die Seeleuteseite wird jedoch diese Entschluß zu einem künftigen Zeitpunkt erneut unterbreiten.

Paritätische Schifffahrtskommission der IAO (JMC),
Genf, 25. Oktober 1976

244. Auf dieser während der 62. (Schifffahrts)tagung der Internationalen Arbeitskonferenz abgehaltenen JMC-Sitzung wurde empfohlen, daß die internationale Mindestheuer eines Vollmatrosen auf US\$187 oder £78 (was immer zum gegebenen Zeitpunkt der höhere Betrag sein mag) festgelegt werden sollte. Auf der Schifffahrtskonferenz wurden auch die Seeleute-Mitglieder neu gewählt. Die neue Zusammensetzung der Seeleuteseite der JMC ist wie folgt:

Ordentliche Mitglieder:

H. Aasard (Norwegen)
R. Anttila (Finnland)
R. van Cant (Belgien)
A. Chisik (Israel)
P. Geraghty (Australien)

F. Giorgi (Italien)
 R. Graliewicz (Kanada)
 A. Gruénais (Frankreich)
 P. Hall (USA); Stellvertreter: S.J. Wall (USA)
 K. Kihata (Japan)
 B. Majumder (Indien)
 V. Petrikeev (UdSSR)
 H. Rake (Bundesrepublik Deutschland)
 K. Rude (Schweden)
 J. Slater (Großbritannien)
 K. Mols Sørensen (Dänemark)
 E. Venturini (Argentinien)
 W.Ch. van Zuylen (Niederlande)

IAO-Expertensitzung über Unfallverhütung an Bord von Schiffen auf See und im Hafen -- Genf, 25. Januar bis 2. Februar 1977

245. Auf dieser Sitzung soll der Versuch unternommen werden, internationale Unfallverhütungsrichtlinien für die Schifffahrt zu formulieren. Der Sekretär der ITF-Seeleutesektion wird an ihr zusammen mit N.B. Andersson (Schweden) und R. Spruhan (Großbritannien) (beide von der IAO als Arbeitnehmerexperten ernannt) teilnehmen.

ZWISCHENSTAATLICHE BERATENDE ORGANISATION FÜR SEESCHIFFFAHRT (IMCO)

Allgemeines

246. Mehr und mehr Staaten -- insbesondere Entwicklungsländer -- haben begonnen, ihre eigenen Handelsflotten auszubauen; das bedeutet, daß die IMCO -- gleich anderen zwischenstaatlichen und internationalen Agenturen, die sich auf dem Gebiete der Schifffahrt betätigen -- sich zusätzlichen Problemen gegenübergestellt sehen wird, deren Lösung Anpassungsfähigkeit und Konsolidierungsmaßnahmen erfordert. Das Aufgabenbereich der IMCO vergrößert sich vor allem dadurch, daß sie sich auch mit Sicherheitsproblemen zu befassen hat, die sich aus der Einführung technischer Neuerungen ergeben. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände gehen von dem Grundsatz aus, daß die Sicherheit nicht Gegenstand von Kompromissen sein darf. Aus diesem Grunde wird es auch für uns nicht leicht sein, verschiedene Anträge auf Erstellung internationaler Verwaltungsurkunden über Schifffahrtssicherheit durchzusetzen. Während der Berichtszeit war es leider oft der Fall, daß die der ITF zu Gebote stehenden Mittel bis aufs letzte beansprucht wurden. Es ist daher um so ermutigender, daß es uns möglich war, konkrete und in einigen Fällen ganz unerwartete Resultate zu erzielen, insbesondere was Maßnahmen gegen nichtnormengemäße Schiffe betrifft. Der Sektionssekretär und eine große Anzahl von Vertretern

angeschlossener Gewerkschaften, darunter der Sektionsvorsitzende, haben an zahlreichen IMCO-Tagungen teilgenommen. Über die wichtigsten dieser wird im nachstehenden berichtet. K.A. Murphy (Generalsekretär der Britischen Vereinigung der Funk- und Elektronikoffiziere) vertrat die ITF auf IMCO-Tagungen als Funkexperte.
(Im September 1976 belief sich die Zahl der IMCO-Mitgliedsstaaten auf 101.)

Sicherheit des menschlichen Lebens zur See

247. Vom 21. Oktober bis 1. November 1974 fand in London eine internationale Konferenz statt, um ein neues internationales Abkommen über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See anzunehmen, das an die Stelle des SOLAS-Abkommens vom Jahre 1960 treten soll. Die wichtigsten Diskussionspunkte waren: das SOLAS-Abkommen vom Jahre 1960; die in den Jahren 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 und 1973 vorgenommenen Änderungen des SOLAS-Abkommens und der Entwurf für das erwähnte neue Abkommen. Am Ende der Konferenz wurde ein neues internationales Abkommen über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (Neufassung 1974) angenommen, das verschiedene neue Vorschriften enthält, u.a. betreffend den Feuerchutz auf Fahrgastschiffen, und außerdem ein beschleunigtes Verfahren für die Formulierung und Annahme künftiger Änderungen vorsieht. Ferner nahm die Konferenz eine Reihe von Entschlüssen an. Einige dieser werden Ausgangspunkt für die künftige Tätigkeit der IMCO sein.

Funksatelliten für die Schifffahrt

248. Im Zusammenhang mit der geplanten Bereitstellung eines internationalen Funksatellitensystems für die Schifffahrt sind während der letzten Jahre wiederholt technische, juristische und politische Probleme aufgetreten. Auf der letzten internationalen Tagung über diese Frage (im August 1976) konnte zwar prinzipielles Einverständnis über die Bereitstellung eines solchen Satellitensystems erzielt werden, aber mehrere Aspekte bleiben noch ungeregt. Der hierfür zuständige vorbereitende IMCO-Ausschuß wird sich voraussichtlich im Frühjahr 1977 mit den noch ausstehenden Fragen befassen. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände waren auf mehreren IMCO-Tagungen hierüber vertreten und auch an drei internationalen IMCO-Konferenzen beteiligt, die zwecks Förderung dieses Projektes einberufen wurden. Abgesehen von bestimmten technischen Aspekten geht es uns darum, den Seeleuten ein Mitspracherecht in den Verwaltungsorganen für ein solchen Satellitensystem zu verschaffen. Ein solches System würde zweifellos beachtliche

Auswirkungen auf die künftige Gewährleistung der Sicherheit des Lebens zur See haben. Auf der ersten der drei IMCO-Konferenzen unterbreitete der Vertreter der ITF ein Dokument, in dem darauf verwiesen wurde, daß die für die Planung des Satellitensystems zuständige Expertengruppe nicht in genügendem Maße erörtert hatte, wie die Sicherheit und Zuverlässigkeit eines solchen Systems garantiert werden kann. In einer weiteren Eingabe an die zweite IMCO-Konferenz verwies die ITF auf die Wahrscheinlichkeit des Auftretens starker Funkfrequenzabstrahlungen in der Nähe der an Bord des Schiffes befindlichen Satelliten-Antenne.

Ausbildungs- und Wachgangsnormen

249. Während der Berichtszeit haben sechs Sitzungen des IMCO-Unterausschusses über Ausbildungs- und Wachgangsnormen stattgefunden. Die ITF war auf allen diesen Sitzungen vertreten, da dieser Ausschuß ein sehr wichtiges Verbindungsglied zwischen IAO und IMCO bei der Behandlung von Ausbildungsfragen darstellt (sh. auch Punkt 241). Vor allen Sitzungen des obigen Unterausschusses fanden Vorbesprechungen der ITF-Teilnehmer statt. Hauptaufgabe des Unterausschusses ist es, IMCO-Eingaben für den Gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschusses für Seeleuteausbildung und für die im Herbst 1978 stattfindende Internationale Konferenz über die Ausbildung und Befähigung von Seeleuten zu formulieren. Seit der letzten gemeinsamen IAO/IMCO-Sitzung hat der Unterausschuß Vorschläge über die obligatorische Mindestausbildung im Zusammenhang mit der Befähigung von Kapitänen, Deckoffizieren, Ingenieuren, Funkoffizieren, Funkern und Sprechfunkpersonal erstellt. Ferner machte der Unterausschuß Vorschläge betreffend obligatorische Mindestanforderungen im Zusammenhang mit der Auffrischung der Kenntnisse von Kapitänen, Deckoffizieren, Funkoffizieren (mit oder ohne Patent) und Funkern, sowie eine Reihe von Empfehlungen, gerichtet an Deckoffiziere und Ingenieure, die Teil der Schiffswache bilden. Was die Funkwache betrifft, so formulierte der Unterausschuß Richtlinien betreffend die Sicherheit und Aufrechterhaltung der Funkwache. Weitere Vorschläge des Unterausschusses beziehen sich auf: die Ausbildung und Befähigungen von Kapitänen, Offizieren und Besatzungen von Schiffen, die flüssiges Gas als Massengut befördern; obligatorische Mindestanforderungen an Jungdienstgrade, die Teil der Schiffswache bilden und an Mannschaftsdienstgrade, die Teil der Maschinenraumwache bilden; die zusätzliche Befähigung von

Kapitänen und 1. Offizieren großer Schiffe und von Schiffen mit ungewöhnlichen Manövrierungsmerkmalen; obligatorische Mindestanforderungen im Zusammenhang mit der Ausstellung von Diplomen in der Handhabung von Rettungsbooten und Vorschläge in bezug auf auf die Aufnahme eines sich mit Ingenieuren befassenden Kapitels in die IAO/IMCO-Richtlinien. Die vorgeschlagenen Ausbildungs- und Befähigungsnormen für Funkpersonal wurden vom Unterausschuß für Funkverbindungen an den Unterausschuß für Ausbildungs- und Wachgangsnormen verwiesen. Was die Ausbildung und Befähigung von Lotsen betrifft, so beschloß der Unterausschuß, daß auf gegenseitiger oder regionaler Basis internationale Vorschriften hierüber ausgearbeitet werden sollten. Die Ausbildung und Befähigung des auf beweglichen Offshore-Anlagen und -fahrzeugen beschäftigten Personals ist Teil des künftigen Arbeitsprogrammes des Unterausschusses. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes war der Unterausschuß mit der Formulierung verschiedener Artikel für ein geplantes internationales Abkommen über die Ausbildung und Befähigung von Seeleuten beschäftigt.

Die Vertreter der ITF haben sich in diesem Unterausschuß wiederholt der Forderung bestimmter Reeder und Regierungen widersetzt, daß weniger strikte Ausbildungs- und Befähigungsnormen festgelegt werden sollten. Ferner haben die Vertreter der ITF eine Diskussion über folgende Fragen angeregt: Ausmaß der Ausbildung auf dem Gebiete des internationalen See- und Schiffsrechts; Ausbildung der Besatzungen in Dringlichkeitsverfahren im Falle von Zusammenstößen von oder mit Tankschiffen; Mindestsicherheitsausbildung; Befähigungen und Wachgangsnormen für Funkpersonals; und die Ausbildung der Schiffsbesatzungen auf dem Gebiete der Suche und Rettung und in Überlebensmethoden.

Nichtnormengemäße Schiffe

250. Nachdem die ITF auf Festlegung einer strikteren Kontrolle durch den Hafenstaat; internationale Normen über Besatzung und Befähigung der Besatzungen; größere Publizierung von Berichten über vorgefundene Defekte; und die Einführung eines besseren Systems für die Behandlung von Beschwerden über Schiffe mit unterdurchschnittlichen Normen gedrungen hatte, beschloß der Schiffsicherheitsausschuß, eine ad hoc-Arbeitsgruppe über Schiffe mit unterdurchschnittlichen Normen zu ernennen, mit der Aufgabe, Vorschläge zur Verbesserung der bestehenden Kriterien zur Identifizierung solcher Schiffe unter Bezug auf gegenwärtig gültige internationale Abkommen zu prüfen

und Maßnahmen vorzuschlagen, die geeignet sind, die Anwendung des verbesserten Verfahrens zu gewährleisten und dieses Kontrollsystem im Zuge der Annahme weiterer neuer Kriterien progressiv auszubauen. Als die ad hoc-Gruppe im Juli 1975 zusammentrat, erklärte die ITF-Delegation, daß die Hafenstaaten gesetzlich und moralisch berechtigt seien, alle Schiffe, die die einschlägigen Normen internationaler Abkommen nicht erfüllen, zu inspizieren und, falls notwendig, festzuhalten; daß die Anonymität von Besatzungsmitgliedern, die Beschwerden gegen solche Schiffe vorbringen, gewahrt werden sollte (um etwaige Vergeltungsmaßnahmen zu vermeiden); und daß etwaige neue Kriterien für die Identifizierung nichtnormengemäßer Schiffe auch auf die Besatzungsstärke Bezug nehmen sollten. Die ad hoc-Gruppe schlug mehrere Kontrollverfahren (für deren Durchführung die Regierungen der Mitgliedsstaaten verantwortlich sein würden) vor, darunter: Kriterien für die Identifizierung nichtnormengemäßer Schiffe durch den Hafenstaat; Verfahren für die Unterbreitung von Beschwerden an den Hafenstaat durch kollektive Organisationen und Einzelpersonen; und betreffend die Verpflichtung der Hafenstaaten, solche Beschwerden zu untersuchen; geeignete Abhilfsmaßnahmen zu treffen; und die zuständigen Behörden mit der Behandlung von Beschwerden zu beauftragen.

Der Bericht der ad hoc-Gruppe wurde später vom IMCO-Schiffahrtssicherheitsausschuß geprüft (September 1975). Auf dieser Sitzung versuchten die Vertreter bestimmter Schiffahrtsländer mehrmals, das im Bericht der Gruppe vorgesehene Kontrollverfahren zu schwächen. So z.B. beantragten sie eine Einschränkung des Rechtes der Hafenstaaten, in ihrem Hoheitsgebiet eine Kontrolle über nicht-normengemäße Schiffe anderer Länder auszuüben. Wie dem auch sei: am Ende wurde der Text der vorgeschlagenen Kontrollverfahren zwar beachtlich revidiert, aber die wichtigsten im Bericht der Gruppe enthaltenen Argumente fanden Zustimmung. Ferner wurde beschlossen, auf welche Weise kleinere, nicht unter die Bestimmungen des SOLAS-Abkommens fallende Schiffe, sowie die Schiffe der nicht dem Vertrag angehörenden Länder, im Rahmen des geplanten Kontrollverfahrens behandelt werden sollten.

Auf der IMCO-Versammlung im November 1975 wurden Entschlüsse angenommen, die sich auf das Kontrollverfahren für Schiffe und die Untersuchung von Schiffsunfällen beziehen. Diese Entschlüsse wurden vom Schiffahrtssicherheitsausschuß auf seiner

Sitzung im Mai 1976 behandelt. Der Ausschuß beauftragte eine ad hoc-Arbeitsgruppe mit der Ausarbeitung spezieller Kriterien und Richtlinien für die Beurteilung nichtnormengemäßer Schiffe. In diesem Zusammenhang wurde ein als "Richtlinien über Verfahren zur Kontrolle nichtnormengemäßer Schiffe" bezeichnetes Dokument zwecks Weiterleitung an die Regierungen der Mitgliedsstaaten verabschiedet. Dieses Dokument wurde auf der nächsten Sitzung des Schifffahrtssicherheitsausschusses erweitert, um die Erfordernisse des Feuereschutzes von Fahrgastschiffen, der Maschinen und insbesondere elektrischer Anlagen zu berücksichtigen. Außerdem befaßte sich der Ausschuß mit der Frage, was mit Schiffen geschehen soll, deren Tonnage unter die Grenzen des SOLAS- und Londoner-Abkommens fällt oder mit Schiffen, die in Ländern registriert sind, deren Regierungen diese beiden Abkommen nicht ratifiziert haben. Der Schifffahrtssicherheitsausschuß befürwortete ein neues Format für Berichte über Unzulänglichkeiten und beschloß, daß solche Berichte wiederholt eingereicht werden sollten, bis das Flaggenland über die ergriffenen Maßnahmen Bericht erstattet hat. In Weiterverfolgung einer Entscheidung der IMCO-Versammlung empfahl der Ausschuß, daß die Schifffahrtsbehörden der Mitgliedsstaaten über bestimmte Aspekte von Untersuchungen größerer Schiffsunglücke Bericht erstatten sollten, damit die internationalen Sicherheitsnormen entsprechend verbessert werden können. Das IMCO-Sekretariat wird für jede Sitzung des Schifffahrtssicherheitsausschusses eine Liste der ernststen Schiffsunglücke erstellen.

Funkverbindungen

251. Wie in der Vergangenheit, war es der ITF während der Berichtszeit wiederum möglich, die Vertretung auf IMCO-Tagungen über Funkfragen verschiedenen angeschlossenen Gewerkschaften der Funkoffiziere zu übertragen. Der IMCO-Unterausschuß für Funkverbindungen hat sich während der Berichtszeit u.a. mit folgenden Fragen befaßt: geplante Einführung eines weltweiten Warnsystems für die Schifffahrt; Funkvorschriften für Fischereifahrzeuge; Ausnahmegewilligungen von den Funkvorschriften des SOLAS-Abkommens; und Ausbildung und Befähigung von Funkpersonal. Durch schriftliche Eingaben und mündliche Diskussionsbeiträge versuchte die ITF -- mit bemerkenswertem Erfolg -- die Sicherheit aller Seeleute und die Arbeitsplätze der ihr angeschlossenen Funkoffiziersgewerkschaften zu schützen. Die ITF hat sich dafür eingesetzt: daß das SOLAS-Abkommen soweit wie möglich auch auf Fischereifahrzeuge zur Anwendung gelangen sollte; daß die drahtlose Funkverbindung für die Übermittlung von Navigationswarnungen beibehalten werden sollte; daß keine Aufsplitterung

des gegenwärtigen internationalen Notrufsystems erfolgen sollte; daß Sprechfunkgeräte kein Ersatz für normale Funkgeräte sind; daß die Wellenlänge von 500 kHz als Ruffrequenz für tragbare Funkgeräte auf Rettungsbooten beibehalten werden sollte und daß bewegliche Offshore-Anlagen unter die Bestimmungen des SOLAS-Abkommens fallen sollten. Was die Ausbildung und Befähigung von Funkpersonal betrifft, so hat die ITF umfassende Diskussionsdokumente über die Sicherheit der Funkwache im Unterausschuß für Ausbildungs- und Wachgangsnormen festgelegt und darauf gedrungen, daß auf der nächsten Sitzung des Gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschusses für Seeleuteausbildung präzise Richtlinien hierüber festgelegt werden sollten.

Suche und Rettung

252. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände waren auch auf Sitzungen der IMCO-Expertengruppe für Suche und Rettung vertreten. Aufgabe dieser Expertengruppe ist es, ein internationales Abkommen zu entwerfen, daß die Koordinierung der Suche und Rettung auf dem See- und Luftwege fördern und ferner empfehlen soll, daß Schiffe regelmäßig ihren Standort melden sollten. Ferner ist die Expertengruppe mit der Erstellung eines Handbuches über Suche und Rettung in der Schifffahrt beschäftigt. Beide Entwürfe (das Abkommen und das Handbuch) werden einer internationalen Konferenz vorgelegt werden, die im Frühjahr 1978 stattfinden soll.

Außerdem war die ITF durch einige ihrer amerikanischen Mitgliedsverbände auf einem internationalen Seminar (LANTSAR) über Suche und Rettung vertreten, das im April 1975 in New York stattfand. Auf diesem Seminar wurde u.a. empfohlen: die Festlegung angemessener Bemannungsnormen für Zwecke der Suche und Rettung; die Ausbildung von Seeleuten auf dem Gebiete der Rettung Überlebender zur See; eine angemessene Anerkennung freiwilliger Organisationen, die sich auf dem Gebiete der Suche und Rettung betätigen; und die Unterstützung der Entwicklungsänder beim Ausbau und der Verbesserung der Methoden für Suche und Rettung.

Lebensrettungsausrüstung

253. Einige unserer Seeleutegewerkschaften waren regelmäßig an Sitzungen des IMCO-Unterausschusses für Lebensrettungsausrüstungen beteiligt. Dieser Unterausschuß nimmt eine umfassende Überprüfung des einschlägigen Kapitels des SOLAS-Abkommens vor. Der Neutext wird Bestimmungen über die für verschiedene Schiffstypen erforderlichen Lebensrettungsausrüstungen enthalten sowie Normen und Testverfahren für alternative Systeme und Ausrüstungen auf dem Gebiete der Lebensrettung.

Verschiedenes

254. Das ITF-Sekretariat hat sich bemüht, wenn immer notwendig, an Tagungen der leitenden Gremien der IMCO -- IMCO-Versammlung, IMCO-Rat und IMCO-Schiffahrtssicherheitsausschuß -- teilzunehmen, um die Weiterverfolgung der von den einzelnen Unterausschüssen gefaßten Beschlüsse zu überwachen. Ferner hat die ITF Besprechungen vor den einzelnen IMCO-Tagungen abgehalten. Da dieser Bericht bedingterweise kurz gefaßt werden muß, können wir im nachstehenden nur auf die wichtigsten IMCO-Beschlüsse Bezug nehmen.

Auf der 9. Sitzung der IMCO-Versammlung (London, 3. bis 14. November 1975) wurde eine Reihe technischer Entschlieûungen zu folgenden Fragen angenommen: Schottenunterteilung auf Frachtschiffen; Feuerschutzvorschriften auf Frachtschiffen; Richtlinien über die Konstruktion und Ausrüstung von Schiffen, die flüssige Gase als Massengut befördern; sicherer Zugang zu und Arbeit in großen Tanks; Verfahren für das An-und-Von-Bord-Gehen von Lotsen im Falle besonders großer Schiffe; Grundsätze und Richtlinien für wachhabende Deckoffiziere bei Aufenthalt des Schiffes im Hafen; Bezeichnung und Beschriftung gefährlicher Güter; und Führung von Sprechfunkpersonals auf Schiffen, die mit Sprechfunkgeräten ausgerüstet sind (Schiffe zwischen 500 und 1.600 BRT). Außerdem beschloû der Schiffahrtssicherheitsausschuû, als Grundlage für künftige Diskussionen, eine Liste obligatorischer Mindestbemannungsvorschriften zu erstellen und hat die Schiffahrtsverwaltungen der Mitgliedsstaaten um Bereitstellung einschlägiger Informationen ersucht. Ferner ersuchte der Ausschuû die IAO, mit der IMCO bei der Erörterung der Frage der Ausbildung von Personen zusammenzuarbeiten, die für die Verstauung von Frachten in Containern an Land verantwortlich sind. (Dieser Beschluû wurde auf Antrag der ITF gefaßt, nachdem ein ernster Unfall auf einem Containerschiff, das Chemikalien beförderte, eingetreten war.)

Die IMCO hat im Jahre 1976 bekanntgegeben, daû die internationalen Vorschriften über die Verhütung von Zusammenstößen auf See (angenommen im Jahre 1972) am 15. Juli 1977 in Kraft treten.

INTERNATIONALER FERNMELDEVEREIN (ITU)

Welt- Funkverwaltungs-konferenz für Schiffsfunk-
fernmeldeverbindungen -- Genf, 22. April bis
9. Juni 1974

255. Die ITF war auf dieser Konferenz durch einen Beobachter (K.A. Murphy, Generalsekretär der

Britischen Gewerkschaft der Funk- und Elektronik-offiziere) vertreten. Die Konferenz revidierte praktisch alle ITU-Funkvorschriften und formulierte neue Bestimmungen betreffend die Einführung selektiver Rufverfahren und die mögliche Bereitstellung eines Funksatellitensystems für die Schifffahrt. Die Konferenz widersetzte sich jedoch allen wesentlichen Reduzierungen der Funkfrequenzzuteilungen und beschloß, daß das allgemeine Diplom für Funkverbindungen Teil der Funkvorschriften bilden sollte. Ferner wurde beschlossen, daß die Wachstunden auf Schiffen der Kategorie 2 und 3 von der zuständigen Schifffahrtsverwaltung unter Berücksichtigung der Zeitzone festgelegt werden sollten, in der sich die Schiffe befinden. Außerdem wurde beschlossen, im Juni 1977 ein neues und verbessertes Hochfrequenz-Funktelegraphierufverfahren einzuführen. Das Ausbildungsprogramm für das Diplom für das Sonderfunkzeugnis wurde ausgebaut. Letztens beschloß die Konferenz, daß das beschränkte Sprechfunkdiplom auf Schiffen mit Sendern bis zu 1,5 Kilowatt anerkannt werden sollte, wobei die Funkverwaltungen jedoch die Verwendung solcher Sprechfunksender auf Ultra-hochfrequenzgeräte beschränken sollten.

UNO-SEERECHTSKONFERENZ

256. Das ITF-Sekretariat hat Vorbereitungen getroffen, um sich zu einem geeigneten Zeitpunkt in die Beratungen dieser Konferenz einzuschalten. Inzwischen haben einige unserer Mitgliedsverbände aus Norwegen und den USA die bisherigen Beratungen der Konferenz verfolgt und sind, gleich uns, der Ansicht, daß keine Anzeichen dafür vorhanden sind, daß die Konferenz in absehbarer Zeit konkrete Beschlüsse fassen wird. Sollte diese Konferenz größere Fortschritte machen, wird die ITF an ihr teilnehmen, um sicherzustellen, daß in die von der Konferenz angenommenen Urkunden bestimmte Klauseln zum Schutze der Seeleute und Fischer aufgenommen werden. Vor der zweiten Sitzung der Seerechtskonferenz (Frühjahr 1976) wurde dem Vorsitzenden des zuständigen Konferenzausschusses ein Schreiben zugestellt, in dem die Ansichten der uns angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute zum Ausdruck gelangen. Falls auch die im Herbst 1976 stattfindende Tagung der Konferenz keine Einigung bringt, soll im Frühjahr 1977 eine weitere Tagung stattfinden.

EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

257. Der Versuch, eine offizielle Basis für einen Paritätischen Beratenden EWG-Ausschuß über soziale Probleme in der Schifffahrt zu finden, wurde aus verschiedenen Gründen vereitelt,

nachdem die EWG-Kommission am 25. Juli 1974 einen Beschluß über die Bildung eines ähnlichen Ausschusses für die Hochseefischerei gefaßt hatte. Im September 1974, als die Vertreter der Seeleute und Reeder eben dabei waren, zu einer gemeinsamen Vereinbarung zu gelangen, wurde der Text der neuen Satzungen für den Paritätischen Ausschuß über soziale Probleme in der Hochseefischerei veröffentlicht. Es zeigte sich, daß dieser Satzungsentwurf mehrere Bestimmungen enthielt, die von den Seeleuten vorgeschlagen, aber von den Reedern abgelehnt worden waren. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, den Satzungsentwurf einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Zu diesem Zweck fanden mehrere Sitzungen einer Arbeitsgruppe der Seeleute statt. Am Ende wurde beschlossen, daß die Satzungen für den Paritätischen Ausschuß für die Hochseefischerei im großen und ganzen als befriedigend bezeichnet werden können.

Mehrere Sitzungen zwischen Vertretern der Seeleutegewerkschaften der Gemeinschaftsländer und der EWG-Kommission führten zur Erstellung eines Textes, der die endgültigen Schlußfolgerungen der Seeleuteseite über den Inhalt der Satzungen des vorgeschlagenen Paritätischen Ausschusses über die sozialen Probleme in der Seeschifffahrt enthält. Dieser Text ist der Kommission nunmehr offiziell unterbreitet worden, falls notwendig, zwecks Weiterleitung an die zuständigen Organisationen der Reeder auf Ebene der Gemeinschaft.

Seitdem haben uns die Organisationen der Reeder der EWG-Länder mitgeteilt, daß sie dem von der Seeleuteseite erstellten Satzungsentwurf zwar nicht zustimmen können, jedoch bereit sind, mit den Seeleuten auf europäischer Ebene ad hoc-Gespräche über Fragen von gemeinsamem Interesse zu führen.

Die Seeleuteseite hat außerdem ein Memorandum über die sozialen Probleme in der Seeschifffahrt erstellt, in dem die Kommission aufgefordert wird, Studien über folgende Aspekte des Schiffsbetriebes vorzunehmen: (a) die Kosten der Beschäftigung von Schiffspersonal in der Schifffahrt von Gemeinschaftsländern; und (b) den Zusammenhang zwischen Angebot von Personal, Beschäftigung von Personal und der Flagge des Schiffes. Es bestand die Hoffnung, daß die Seeleute und Reeder in der Zwischenzeit weitere Sachgebiete finden werden, deren gemeinsame Behandlung im Interesse beider Parteien liegt. Das genannte Memorandum wurde am 14. Januar 1976 in Brüssel auf einer Plenarsitzung der Gemeinschaftsländer gutgeheißen und ist den zuständigen Reedern über die EWG-Kommission zur Kenntnis gebracht worden.

Dies erwies sich jedoch als eine leere Hoffnung, da die Reeder am 28. Juni 1976 auf einer Sitzung

einer kleinen paritätischen Arbeitsgruppe erklärten, daß sie nur bereit seien, einige wenige der Fragen zu diskutieren, die im obengenannten Memorandum der Seeleutegewerkschaften angesprochen werden.

Im September 1975 beschloß eine Arbeitsgruppe der Seeleute, den Präsidenten der Kommission anzuschreiben, eine dringende Sitzung repräsentativer Organisationen der Arbeitnehmer und Arbeitgeber einzuberufen, um eine Diskussion über die sich ständig verschlechternde Beschäftigungslage in der Schifffahrt der Gemeinschaft zu ermöglichen. Im November des gleichen Jahres erklärte die genannte Arbeitsgruppe ihre Gründe für dieses Ansuchen in einem Memorandum, das u.a. Vorschläge in bezug auf die Einführung von Verschrottungsprämien und zur Einführung eines Verbotes gegen die Beschäftigung billiger Besatzungen enthielt. Auf einer Plenarsitzung im Januar 1976 gab ein Vertreter der Kommission eine Stellungnahme zu den im Memorandum angesprochenen Fragen ab und gab der Hoffnung Ausdruck, daß es möglich sein werde, eine baldige gemeinsame Sitzung mit den Reedern zu arrangieren.

Die Seeleuteseite ist jedoch bedingterweise etwas pessimistisch, weil die Reeder erklärt haben, daß die Beschäftigungslage nur in zwei EWG-Ländern ernst sei und daß dieser Fragenkomplex über die Grenzen der Gemeinschaft hinausgehe. Dennoch haben die Reeder angedeutet, daß sie jederzeit bereit sind, sich mit den Seeleuten über spezifische Situationen zu unterhalten.

In Anbetracht dieser sehr beschränkten Mitarbeit seitens der Reeder haben die Seeleutegewerkschaften der Gemeinschaftsländer beschlossen, ihrerseits an die Kommission heranzutreten, mit der Bitte, daß sie eine Übersicht über die Arbeitszeit und Löhne in der Schifffahrt erstellen möge.

INTERNATIONALER REEDERVEREIN (ISF)

ITF/ISF-Vereinbarung über Beschäftigung asiatischer Seeleute

18. Am 27. November 1973 vereinbarte die ITF mit dem ISF, daß in Bangla Desch, Indien und Pakistan gemeinsame Ausschüsse der Reeder und Seeleute gebildet werden sollten, um die Schaffung der im Rahmen der Vereinbarung vorgesehenen Fonds vorzubereiten. Diese gemeinsamen Ausschüsse wurden ferner beauftragt, der ITF und dem ISF über die eigentliche Bildung dieser Fonds Bericht zu erstatten. Gemäß den uns vorliegenden Informationen haben in allen drei Ländern Unterredungen hierüber stattgefunden, obwohl bis jetzt noch keine endgültigen Abmachungen über die eigentliche Bildung der Fonds getroffen wurden.

In Indien haben sich in Bankkonten, die ausländische Reeder im Namen der indischen Seeleute eröffnet haben, beachtliche Beträge angehäuft. Ein Sprecher der indischen Seeleute hat angedeutet, daß die Zahlung des aus solchen Fonds zu entrichtenden Arbeitslosengeldes im Mai 1975 beginnen würde, die geplante Rentenversicherung sich jedoch noch im Planungsstadium befindet. Abgesehen davon, daß der Verwirklichung der Vereinbarung zwischen der ITF und dem ISF bestimmte finanzielle, gesetzliche und technische Schwierigkeiten im Wege zu stehen scheinen, haben wir auch Berichte über die Nichterfüllung dieser Vereinbarung in Bangla Desch und Pakistan erhalten.

Im Laufes des Jahres 1976 teilte uns der ISF mit, daß die neuen Heuern der Vollmatrosen wie folgt seien: Indien (£40,66 ab 1. Januar 1976); Pakistan (£48,28 ab 16. November 1975) und Bangla Desch (£42,23 ab 1. Januar 1976). In Anbetracht dessen haben die pakistanischen Reeder aufgehört, Beiträge an die genannten Fonds zu zahlen, da die pakistanische Heuer nunmehr die Mindestnorm von £48 erreicht hatte. Da jedoch die neue IAO-Mindestheuer für einen Vollmatrosen jetzt US\$187 (oder £78) beträgt, hat die ITF dem ISF mitgeteilt, daß sie eine Sitzung aller interessierten Mitgliedsverbände einberufen werde, um den Sachverhalt in bezug auf die Verwendung und Kontrolle dieser Fonds zu erörtern und zu prüfen, ob es ratsam ist, die Vereinbarung mit dem ISF beizubehalten oder nicht.

BEQUEMLICHKEITSBESATZUNGEN

259. Während der Berichtszeit hat der Sekretär der Seeleute-sektion in Übereinstimmung mit der ITF-Politik über Bequemlichkeitsbesatzungen angeschlossene Seeleutegewerkschaften bei Verhandlungen mit Reedern beraten, die sich entweder nicht an die Bestimmungen der Kollektivverträge gehalten haben oder sich weigerten, mit den anerkannten Gewerkschaften der Flaggenländer der Schiffe geeignete Verträge abzuschließen. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Beschäftigung solcher Besatzungen mehr und mehr um sich greift. Dies ist zum Teil eine Folge verschiedener nationaler und internationaler Entwicklungen, z.B. der Bildung von Konsortien und neuer Schiffsmanagement-Agenturen. In vielen Fällen wissen die Besatzungsmitglieder nicht, wer ihr eigentlicher Arbeitgeber ist, welche Gewerkschaft für sie zuständig ist oder was ihre Beschäftigungsbedingungen sind, da sie nur zum Kapitän oder zur Heueragentur Kontakt haben und in vielen Fällen nicht die Sprache des Landes sprechen, unter dessen Flagge das Schiff fährt. Dem ITF-Sekretariat sind zahlreiche Berichte über diese äußerst unbefriedigende Situation

zugestellt worden. Obwohl es der ITF und ihren Mitgliedsverbänden möglich war, viele dieser Seeleute zu unterstützen, hat das Problem jetzt ein derartig großes Ausmaß angenommen, daß es notwendig erscheint, eine neue Strategie festzulegen. Es ist äußerst schwierig, Seeleuten eines Landes, die sich auf einem Schiff eines anderen Landes (das kein Schattenflaggenland ist) beschäftigt werden, Hilfe bereitzustellen, besonders wenn es keine echten Gewerkschaften im Heimatland der Seeleute oder im Flaggenland des Schiffes gibt. Auch das Fahrtgebiet des Schiffes kann die Hilfeleistung beeinträchtigen.

Eine weitere Entwicklung, die dem ITF-Sekretariat Probleme verursacht, ist das Rückchartern von Schiffen unter japanischer Flagge, auf denen billige nicht-japanische Besatzungen beschäftigt werden. In den meisten solchen Fällen ist die Praktik wie folgt: eine japanische Reederei gründet ein Zweigstellenunternehmen in einem Schattenflaggenland, das dann Schiffe unter japanischer Flagge mit Bareboat-Charter vom Stammunternehmen übernimmt und auf diesen Schiffen nicht-japanische Seeleute anheuert. Daraufhin chartert das Stammunternehmen das Schiff von seiner eigenen Tochtergesellschaft zurück. Insgesamt fallen etwa 200 japanische Schiffe in diese Kategorie.

Im Gegensatz hierzu steht eine vor kurzem in Griechenland vorgenommene Gesetzesänderung, die ausländischen Seeleuten auf Schiffen unter griechischer Flagge Anspruch auf die gleichen Beschäftigungsbedingungen und Leistungen gibt, wie sie griechische Seeleute erhalten. Auch der Beschluß der Panhellenischen Seeleuteföderation, ausländische Seeleute als Mitglieder aufzunehmen, ist ermutigend. Wir hoffen, daß es dieser Organisation nunmehr möglich sein wird, unter Berufung auf die neue Gesetzgebung ausländische Besatzungsmitglieder zu unterstützen.

Schattenflaggen

260. (Siehe Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion für Seeleute, Punkte 307 bis 345.)

Arbeitskonflikte

261. Über die Arbeitskonflikte, in die angeschlossene Gewerkschaften der Seeleute verwickelt waren, wird unter den Punkten 8, 10, 12, 13, 21 und 24 berichtet.

Anfragen

262. Während der Berichtszeit hat der Sektionssekretär mehrere Anfragen angeschlossener Seeleutegewerkschaften beantwortet. Es handelte sich hier u.a. um Informationen über: das Testen des Hör- und Sehvermögens; die Zahlung von Kriegsgefahrenzulagen und Versicherungsleistungen (Naher Osten und Angola); Steuerpflichtigkeit und Reisevergünstigungen für Seeleute und ihre Familienangehörigen; Abgeltung des Anstiegs der Lebenshaltungskosten; Umschulungskurse für Mannschaftsdienstgrade; Heuern; Aufgaben der Funkoffiziere; Ausbildung für Dienst auf Tankschiffen und Sicherheitskurse.

SEKTION DER FISCHER

Sektionsausschuß

263. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
Argentinien	J. Lucero	G. Vidal Perez
Belgien	H. Dumaray	
Dänemark	E. Olsen	S. Villadsen
Deutschland	H. Rake (Vorsitzender)	
Färöer Inseln	O. Jacobsen	C. Olsen
Finnland	H. Sundqvist	R. Herdin
Großbritannien	J.L. Jones	
Island	unbesetzt	
Japan	H. Aso	
Niederlande	P.M. van Keulen	
Norwegen	K. Kristoffersen (Vizevorsitzender)	
Tunesien	B. Abdelwaheb	
USA	E. Shepard	

Tagungen

Unterausschuß über Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge -- London, 6. Februar 1974

264. Hauptaufgabe dieser Sitzung war es, die endgültige Stellungnahme der angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer zum vorgeschlagenen Teil B der Internationalen Richtlinien über die Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge (sh. Punkt 269) zu formulieren. An der Sitzung nahmen Vertreter angeschlossener Gewerkschaften der Fischer aus den Niederlanden, Norwegen und Großbritannien teil.

Sektionskonferenz -- London, 7. Februar 1974

265. Diese Tagung der Sektion befaßte sich mit diversen Fragen der Sozialbedingungen und der Sicherheit der Fischer. An ihr nahmen Vertreter angeschlossener Gewerkschaften der Fischer aus Deutschland, den Färöer Inseln, Finnland, Großbritannien, den Niederlanden und Norwegen teil, sowie ein Beobachter vom Internationalen Arbeitsamt

in Genf. H. Rake (Deutschland, Sektionsvorsitzender) und D. Shenton (Großbritannien) führten den Vorsitz. Nach einer Diskussion der IAO/IMCO/FAO-Sicherheitsrichtlinien (sh. Punkt 269) nahm die Konferenz eine allgemeine Prüfung der Arbeit internationaler und zwischenstaatlicher Organisationen (IAO, IMCO, EWG usw.) auf dem Gebiete der Fischerei vor. Die Sektion war der Ansicht, daß auf der nächsten Sitzung des IAO-Ausschusses über die Arbeitsbedingungen der Fischer folgenden Fragen besondere Aufmerksamkeit zuteil werden sollte: Arbeitszeit, Stabilisierung des Verdienstes und Renten (einschließlich Rücktrittsalter). Eine von der Konferenz angenommene Erklärung befindet sich auf Seite 267.

Sektionskonferenz -- Stockholm, 8. August 1974

266. An dieser Konferenz nahmen 31 Delegierte, Berater und Beobachter aus 14 Ländern teil. H. Rake (Deutschland) führte den Vorsitz und handelte als Berichterstatter. Ein umfassender Bericht über die Konferenz befindet sich im Protokoll des ITF-Kongresses 1974.

Sektionskonferenz -- Grimsby, 21. und 22. Juni 1976

267. An dieser Konferenz nahmen 20 Delegierte von 13 angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer aus 11 Ländern teil sowie Beobachter vom Internationalen Arbeitsamt und vom Ausschuß der Verkehrsgewerkschaften der EWG teil. Hauptzweck der Konferenz war es, die künftige Rolle der ITF und der ihr angeschlossenen Fischer auf dem Gebiete der Verteidigung der wirtschaftlichen und sozialen Interessen sowie der Sicherheit der Fischer in Betracht bestimmter internationaler Entwicklungen zu erörtern, die in aller Wahrscheinlichkeit zu einer Änderung der gegenwärtigen Fangmethoden und -quoten führen werden.

Die Konferenz nahm mehrere Entschlüsse an, in denen die Zielsetzung der Sektion festgelegt und der Kampf der spanischen Fischer um gewerkschaftliche Anerkennung und demokratische Rechte unterstützt wird (sh. Text auf den Seiten 269, 270, 272 und 273).

IAO

268. Im Jahre 1966 nahm die Internationale Arbeitskonferenz eine EntschlieÙung an, in der die IAO ersucht wurde, der Annahme internationaler Verwaltungsurkunden über verschiedene Aspekte der Beschäftigungsbedingungen der Fischer besondere Aufmerksamkeit beizumessen. Ferner wurde vorgeschlagen, daß zu diesem Zweck eine Sitzung des Ausschusses über die Arbeitsbedingungen in der Fischerei einberufen werden sollte, der eine Vorbereitende Technische Konferenz über Fischereifragen folgen sollte. Die von dieser

Vorbereitenden Konferenz erstellten Empfehlungs- und Abkommensentwürfe könnten dann der Internationalen Arbeitskonferenz zur endgültigen Annahme vorgelegt werden. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer und Seeleute übten weiterhin Druck auf die IAO aus, und am Ende beschloß das Internationale Arbeitsamt, in den Konferenzkalender für 1978/79 eine Sitzung des Ausschusses über die Beschäftigungsbedingungen in der Fischerei aufzunehmen. Die Tagesordnung der geplanten Sitzung umfaßt folgende Punkte: Arbeitszeit und Bemannung; Stabilisierung der Beschäftigung und des Verdienstes; medizinische Betreuung an Bord; Renten und Krankenversicherung; bezahlter Urlaub; und Heimbeförderung.

INTERNATIONALE RICHTLINIEN ÜBER SICHERHEIT DER FISCHER UND FISCHEREIFAHRZEUGE

Gemeinsame IAO/IMCO/FAO-Expertensitzung -- London, 11. bis 15. Februar 1974

269. Diese Sitzung, die im Hauptbüro der IMCO in London stattfand, diente der Fertigstellung des Teils B (Aspekte der Sicherheit und Gesundheit im Zusammenhang mit der Konstruktion und Ausstattung von Fischereifahrzeugen) der Internationalen Sicherheitsrichtlinien für Fischer und Fischereifahrzeuge und Revision des Teiles A (Sicherheitsanweisungen für Kapitäne und Besatzungsmitglieder) dieser Richtlinien. K. Kristoffersen (Vizevorsitzender des Norwegischen Seeleuteverbandes) nahm auf Seite der IAO als Experte teil und fungierte auf der Sitzung selbst als Vizevorsitzender. Der Sektionssekretär war in beratender Eigenschaft anwesend. Teil B der Richtlinien wurde verabschiedet. Gleichzeitig diskutierte der Ausschuss bestimmte Änderungen des Teiles A zwecks dessen Verbesserung und Anpassung an den Teil B. Der endgültige Wortlaut des Teiles B und die Anträge auf Änderung des Teiles A wurden an die zuständigen Instanzen IAO, IMCO und FAO zur Befürwortung weitergeleitet. Da sich Teil B der Richtlinien nur auf Fischereifahrzeuge bezieht, die mindestens 24 Meter lang sind, wurde empfohlen, daß für kleinere Fischereifahrzeuge unverbindliche Richtlinien formuliert werden sollten. Abschließend wurde aufgrund einer Frage der IAO-Experten beschlossen, das Problem des Einsatzes von Fischerei-Schutzschiffen auf einer kommenden Sitzung erneut zu diskutieren. Die Koordinierung des Einsatzes solcher Schiffe wurde als erwünscht bezeichnet.

ZWISCHENSTAATLICHE BERATENDE ORGANISATION FÜR SEESCHIFFFAHRT (IMCO)

Sicherheit von Fischereifahrzeugen

270. Während der Berichtszeit fanden zwei Sitzungen des IMCO-Unterausschusses über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen

statt (September/Oktobre 1975 und März 1976). Hauptaufgabe dieser Sitzungen war es, einen Entwurf für ein internationales Abkommen über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen zu erstellen. Dies erforderte eine bestimmte Koordinierung mit der Tätigkeit anderer IMCO-Unterausschüsse, wie z.B. jener über Lebensrettungsausrüstungen und Funkverbindungen. K. Kristoffersen (Vizevorsitzender der Norwegischen Seeleutegewerkschaft) und der Sekretär der ITF-Sektion der Fischer nahmen an beiden diesen Sitzungen teil. Auf seiner Sitzung im März 1976 nahm der Unterausschuß ein revidiertes Arbeitsprogramm an, das folgende Punkte enthält: freiwillige Richtlinien für Fischereifahrzeuge, die unter 24 Meter lang sind; Änderungen der Internationalen Sicherheitsrichtlinien für Fischer und Fischereifahrzeuge; Entschließungsentwürfe zuhanden der im Jahre 1977 stattfindenden Konferenz über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen; Verbesserung der Stabilitätskriterien und Enteisung von Fischereifahrzeugen. K.A. Murphy (Generalsekretär der Britischen Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere) war an der Erstellung des sich mit Funkverbindungen befassenden Kapitels des Abkommensentwurfes beteiligt. Das geplante internationale Sicherheitsabkommen soll auf einer für März/April 1977 vorgesehenen IMCO-Konferenz angenommen werden.

EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

271. Der Sekretär der ITF-Sektion der Fischer hat an mehreren Sitzungen des Paritätischen EWG-Ausschusses über soziale Probleme in der Hochseefischerei sowie an Sitzungen von Arbeitsgruppen dieses Ausschusses teilgenommen. Die Arbeitnehmerseite des Ausschusses hat auf eine bessere Vertretung in verschiedenen Arbeitsgruppen sowie auf ein besseres Rückspracheverfahren innerhalb der Gruppe gedrungen.
272. Auf einer Plenarsitzung des Gemeinsamen Ausschusses im April 1974 wurden Stellungnahmen zu folgenden Fragen abgegeben: Sicherheit der Fischer und Fischereifahrzeuge; das Tragen von Schwimmwesten bei Arbeit auf Deck; Hilfeleistung durch Küstenstationen; Unfallverhütung; Ausbildung und Umschulung.
273. In der zweiten Hälfte des Jahres 1974 diskutierte eine Arbeitsgruppe über berufliche Ausbildung die Möglichkeit eines "Europäischen Instituts für Seefischerei", dessen Aufgabe es sein sollte, die berufliche Ausbildung und Fortbildung der Fischer zu fördern und einen Austausch junger Fischer zwischen Ländern der EWG zu arrangieren. Der Sekretär der ITF-Sektion der Fischer hat im Paritätischen Ausschuß erklärt, daß das Entscheidungsrecht über berufliche Ausbildungsnormen für Fischer weiterhin beim Ausschuß liegen sollte und daß der Hauptzweck des

genannten Instituts sein sollte, den bildungsorientierten Austausch junger Fischer zu fördern und sich mit bestimmten Aspekten der Publizität auf dem Gebiete der Ausbildung zu befassen. Eine weitere Arbeitsgruppe (über Sicherheit) hat mehrmals getagt und sich mit Fragen wie Koordinierung der medizinischen, technischen und meteorologischen Beratung auf Hoher See und körperliche Tauglichkeitsnormen für Fischer (einschließlich ärztliche Untersuchungen) befaßt. Auf einer Plenarsitzung des Ausschusses (Brüssel, 14. Mai 1975) konnte eine Einigung über ein geplantes Programm der Sozialharmonisierung für die Seefischerei erzielt werden. Dieses Programm bezieht sich auf Fragen wie Anheuerung, Heuern, Ruhezeiten, Jahresurlaub, Sicherheit und Gesundheit und soziale Sicherheit der Fischer innerhalb der Gemeinschaft.

274. In der letzten Zeit hat der Ausschuß die Aufmerksamkeit der Kommission auf die ernstesten Auswirkungen der fallenden Fischpreise auf den Verdienst der Fischer gelenkt und vorgeschlagen, daß diese Frage auf das Arbeitsprogramm des Paritätischen Ausschusses gesetzt werden sollte. Als Beitragsfaktoren zur wirtschaftlichen Krise in der Hochseefischerei bezeichnete der Ausschuß: die mangelnde soziale Harmonisierung im Sinne des Fortschritts; den abnormalen Anstieg der Treibstoffpreise; das Dumping von Fisch aus nicht-EWG-Ländern, die zu starke Ausbeutung des Fischbestandes in bestimmten Gewässern; und die Ausdehnung der Fischereigrenzen. Zwecks Bewältigung dieser Probleme haben die Vertreter der Fischer gefordert, daß die Gemeinschaft ein langfristiges Programm für die Hochseefischerei formulieren sollte, das unter anderem folgende Aspekte umfaßt: die Herstellung und Beförderung von Fischereiprodukten; den Absatz und die Verarbeitung von Fischereiprodukten; soziale Bedingungen; Bildung und Ausbildung. Der Vorschlag für die Festlegung einer solchen Politik enthält weiterhin spezifische Forderungen im Zusammenhang mit der Festlegung einer gemeinschaftlichen Mindestpreisstruktur für gelandeten Fisch; dem Abschluß von Kollektivverträgen auf Gemeinschaftsebene, die einen garantierten Mindestlohn vorsehen; Vorschriften in bezug auf Fangquoten und die Größe der Fischereiflotten; Kreditgarantien und Darlehen von der Europäischen Investitionsbank; und der regelmäßigen Rücksprache mit den Tarifpartnern der Fischerei über Fragen der Gemeinschaftspolitik.
275. Was die Frage der Fischereigrenzen betrifft, so haben die EWG-Gewerkschaften der Fischer den Ministerrat und die Kommission gebeten, der isländischen Regierung mitzuteilen, daß die zwischen der EWG und Island getroffene Vereinbarung über Handelszölle nur zur Anwendung gelangen wird, wenn (a) es zu einer Einigung zwischen Island und Großbritannien kommt und diese Einigung sowie die von Island mit Belgien und der Bundesrepublik Deutschland

getroffenen Vereinbarungen für alle EWG-Mitgliedsstaaten individuell und für die EWG als Ganzen befriedigend sind; und (b) keine der unter (a) genannten Eingungen und Vereinbarungen eine sofortige Anerkennung der von Island festgelegten 200-Meilen-Fischereigrenze in sich birgt. Die Gewerkschaften der Fischer lehnen außerdem Einschüchterungsmaßnahmen und gewaltsame Handlungen seitens der in den Konflikt verwickelten Parteien ab und haben die EWG-Gewerkschaften aufgefordert, die betreffenden Länder und den UNO-Sicherheitsrat zu ersuchen, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um eine Entspannung der sehr kritischen Situation in der Frage der Fischereigrenzen herbeizuführen. Im gleichen Sinne ersuchten die Vertreter der Fischer der EWG-Länder die EWG-Behörden, Norwegen und die zuständigen Behörden der EWG-Mitgliedsstaaten unverzüglich daran zu erinnern, daß der norwegische Plan zur Festlegung einer 200-Meilen-Fischereigrenze durch Norwegen im Jahre 1976 nicht Gegenstand bilateraler Vereinbarungen sein kann, sondern in das Zusründigkeitsbereich der EWG als Ganzen fällt.

276. Ferner befaßte sich der Paritätische Ausschuß mit folgenden Fragen: Ausbildung der Fischer auf dem Gebiete der Feuerbekämpfung, berufliche Sicherheit, Abschaffung der Gelegenheitsarbeit in der Fischerei; Vergleich zwischen Kollektivverträgen in der Fischerei; Beschäftigungsmöglichkeiten nach Vornahme der geplanten Reorganisierung der EWG-Fischerei und der Einführung einer langfristigen Fischereipolitik für die EWG (einschließlich einer gemeinsamen Fischereigrenze für den EWG-Raum).

INTERNATIONALE FISCHEREIKOMMISSION

277. In Übereinstimmung mit den Beschlüssen der Sektion hat sich das ITF-Sekretariat um Beobachterstatus bei den Fischereikommissionen für den Nordostatlantik (NEAFC) und den Nordwestatlantik (ICNAF) beworben. Obwohl Andeutungen dafür vorhanden sind, daß beide diese Organisationen am Ende unser Ansuchen akzeptieren werden, wurde uns bis auf weiteres noch kein fester Beobachterstatus zugesprochen, weil die Rolle der beiden Kommissionen aufgrund der Ausdehnung der Fischereigrenzen verschiedener Länder auf 200 Meilen noch ungewiß ist. Beide Kommissionen werden sich in Kürze mit der multilateralen Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Fischerei im Nordatlantik und der sich daraus ergebenden Notwendigkeit der Überprüfung der Abkommen befassen, auf die sich die Tätigkeit der beiden Kommissionen stützt. Ein Vorschlag besteht darin, daß die Kommissionen in Zukunft für das Management der Fischerei außerhalb der nationalen Fischereigrenzen sowie für die Bereitstellung wissenschaftlicher Informationen über die Fischerei sowohl innerhalb als auch außerhalb der bestehenden Fischereigrenzen zuständig sein sollten. Der Sekretär der

ITF-Sektion der Fischer hat an der 9. Sondersitzung der ICNAF (Dezember 1976) teilgenommen, nachdem der ITF zeitweiliger Beobachterstatus zugesprochen wurde. Die 27. Jahreskonferenz der ICNAF ist für Mai/Juni 1977 vorgesehen, und im März/April 1977 soll eine Sonderkonferenz der NEAFC stattfinden.

UNO-SEERECHTSKONFERENZ (UNCLOS)

278. Die Frage der Fischereigrenzen und der Schutz des Fischbestandes sind für die europäischen Fischer heute das dringendste Problem. Solange die UNO-Seerechtskonferenz (UNCLOS) keine endgültige internationale Regelung über Fischereirechte und Verpflichtungen zum Schutze des Fischbestandes innerhalb bestimmter Hoheitsgewässergrenzen sowohl über den Kontinentalsockel als auch für die Hohe See erläßt, die allgemein akzeptabel und ratifizierbar sind, werden die Konflikte über Fischereigrenzen andauern.

Das Ziel der ITF besteht darin, die Arbeitsplätze und Beschäftigungsmöglichkeiten der Fischer zu schützen. Aus diesem Grunde unterstützt die ITF das Konzept koordinierter Maßnahmen zum Schutze des Fischbestandes. Die ITF hat die Regierungen wiederholt aufgefordert, Streitigkeiten über Fischereigrenzen auf dem Verhandlungswege beizulegen, um die ernststen und schädlichen Konsequenzen zu vermeiden, denen die Arbeitnehmer in der Fischerei durch eine erzwungene Lösung bedingterweise ausgesetzt sein würden.

Die meiste internationale Unterstützung auf Ebene der UNCLOS besteht gegenwärtig für das Konzept, daß die Fischerei-Ressourcen des Küstenstaates einen integralen Bestandteil der Naturschätze des Küstenstaates bis zu einer Entfernung von 200 Meilen von der Küste bilden. Gemäß diesem Konzept fallen somit auch die im Meeresboden befindlichen Mineralien in das Zuständigkeitsbereich des Küstenstaates. Der einzige offizielle zur Verhandlung stehende Text über die exklusive wirtschaftliche Zone räumt den Küstenstaat Souveränität in bezug auf die Erforschung, die Ausbeutung, den Schutz und das Management der Naturschätze (ob ersetzbar oder nicht) des Meeresbodens und der darüber liegenden Gewässer ein. Ferner ist vorgesehen, daß diese Zone nicht breiter als 200 Meilen von der Küste sein soll und daß der Küstenstaat die zulässige Fangquote innerhalb dieser Zone festlegen und bestimmte andere Maßnahmen zur Verhütung einer etwaigen Ausbeutung der lebenden Ressourcen treffen soll. Weiterhin wird der Küstenstaat für die "optimale Nutzung" der lebenden Ressourcen innerhalb der exklusiven wirtschaftlichen Zone als verantwortlich

erklärt und aufgefordert, anderen Staaten unter gemeinsam vereinbarten Bedingungen Zugang zur Zone zu gewähren, wenn er nicht in der Lage ist, die zulässige Ausbeutungsmenge selbst zu fangen.

SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

Sektionsausschuß

279. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Name</u>	<u>Kategorie</u>	<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>
W. Gill Vorsitzender)		USA	FEIA
W. Murche (Vizevorsitzender)		Deutschland	ÖTV
E. Mackenzie	Büro- und Verwaltungs- personal	Großbritan- nien	ASTMS
J. Leyden	Fluglotsen	USA	PATCO/MEBA
Ms.S. Poole	Kabinenpersonal	Kanada	CALFAA
M. Abraham	Kabinenpersonal	Frankreich	SNPNC
L. Shorter	Kabinenpersonal	Großbritan- nien	TGWU
V. Toso	Kabinenpersonal	Italien	SNAVCO
O. Johansson	Kabinenpersonal	Schweden	HTF
E.M. Mitchell	Kabinenpersonal	USA	TWU
D. Kennedy	Flugbegleiter	Kanada	CALDA
R. Deseau	Flugingenieure	Frankreich	SNOMAC
E. Nevin	Flugingenieure	Großbritan- nien	MNAOA
R. Porat	Flugingenieure	Israel	Histadrut
J. Wahle	Flugingenieure	USA	FEIA
R. Beótegui	Bodenpersonal	Argentinien	APA
J.R. Maynes	Bodenpersonal	Australien	Federated Clerks' Union
F. Kaspar	Bodenpersonal	Österreich	HTV
R. Geldof	Bodenpersonal	Belgien	CMB
R. Génovès	Bodenpersonal	Frankreich	Öffentliche Dienste Föderation
C. Kirwan	Bodenpersonal	Irische Republik	ITGWU
R. Galluppi	Bodenpersonal	Italien	FILAC
T. Ichinosawa	Bodenpersonal	Japan	JAL Workers' Union
B. Kok	Bodenpersonal	Niederlande	Transportar- beitergewerk- schaft

<u>Name</u>	<u>Kategorie</u>	<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>
M.S. Chepote	Bodenpersonal	Panama	SIELAS
S. Lundgren	Bodenpersonal	Schweden	Transport- arbeiterge- werkschaft (STF)
F. Waldner	Bodenpersonal	USA	IAM

Technischer Ausschuß des Cockpitpersonals

280. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Technischen Ausschusses des Cockpitpersonals wie folgt:

<u>Name</u>	<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>
J. Wahle (Vorsitzender)	USA	FEIA
F.A. Verpoorten	Belgien	CGSP
G. Beckmann	Deutschland	ÖTV
D. Schwenn	Deutschland	ÖTV
R. Thiebaut	Frankreich	SNOMAC
R. Deseau	Frankreich	SNOMAC
R. Bricknell	Großbritannien	MNAOA
A.R. Begg	Großbritannien	MNAOA
F. Durkin	Großbritannien	MNAOA
R. Porat	Israel	Histadrut
S. Abi-Nahed	Libanon	Syndicate of MEA
M. Lavalle	Mexiko	ASPA
W.J. Buying	Niederlande	KLM-Flugingenieure
W. Schreuder	Niederlande	KLM-Flugingenieure
M. Chabbi	Tunesien	FGTT

Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals

281. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Technischen Ausschusses des Kabinenpersonals wie folgt:

<u>Name</u>	<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>
J. Horst (Vorsitzender)	USA	TWU
M. Russell (Stellvertreter: J. Gibson)	Australien	Flight Stewards' Association
R. van Wolput (Stellvertreter: R. Housen)	Belgien	CGSP

<u>Name</u>	<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>
C. Holdt (Stellvertreter: B. Beyert)	Deutschland	ÖTV
M. Abraham	Frankreich	SNPNC
L. Shorter (Stellvertreter: E. McDermott)	Großbritannien	TGWU
D.M. Mistry	Indien	Air India Cabin Crew Association
G. Mahler	Israel	Histadrut
V. Toso	Italien	SNAVCO
M. Akiyama	Japan	JAL-Kabinenpersonal
A. Reyes	Mexiko	ASSA
K. Baker	Neuseeland	Airline Stewards and Hostesses
F.M. Woltering	Niederlande	KLM-Bodenpersonal
O. Johansson (Stellvertreter: S. Hedén)	Schweden	HTF
A. Jouini	Tunesien	FGTT
E. Mitchell	USA	TWU

Ausschuß des Bodenpersonals

282. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Ausschusses des Bodenpersonals wie folgt:

<u>Name</u>	<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>
E. Mackenzie (Vorsitzender)	Großbritannien	ASTMS
J. Orlando	Argentinien	APA
A. Dehant	Belgien	CGSP
H.J. Schuch	Deutschland	ÖTV
D. Renard	Frankreich	Öffentliche Dienste Föd.
L. Shorter	Großbritannien	TGWU
R. Galluppi	Italien	FILAC
T. Ichinosawa	Japan	JALWU
D. Kennedy	Kanada	CALDA
M. Glomm	Norwegen	Handelsarbeiter
S. Lundgren	Schweden	STF
S. Lunnerfeldt	Schweden	HTF

<u>Name</u>	<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>
V. Schwiwoff	Schweiz	VPOD
J. Leyden	USA	PATCP/MEBA
E.M. Mitchell	USA	TWU
F. Waldner	USA	IAM

TAGUNGEN

Vorbereitende IAO-Tagung über die Zivilluftfahrt -- Genf, 3. bis 10. Oktober 1974

283. Nachdem die ITF fast 14 Jahre lang darauf gedrungen hatte, fand vom 3. bis 10. Oktober 1974 in Genf endlich eine Vorbereitende IAO-Tagung über die Zivilluftfahrt statt. An der Tagung nahmen Vertreter der Arbeitnehmer, Arbeitgeber und Regierungen aus folgenden 15 Ländern teil: Äthiopien, Australien, Brasilien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Indien, Italien, Japan, Kanada, Mexiko, Skandinavien (Schweden, Norwegen und Dänemark), die UdSSR und Zaire. Der Hauptzweck dieser Tagung war es, dringende soziale Probleme der Luftfahrt zu identifizieren und Empfehlungen über deren Weiterbehandlung auf Ebene der IAO zu machen.

Angeschlossene Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals waren stark vertreten, und am 2. Oktober fand eine Vorbesprechung der von ITF-Verbänden kommenden Delegierten statt. Auf dieser Vorbesprechung wurden folgende Probleme als äußerst dringend ausgesondert:

1. Schutz der Gewerkschaftsrechte;
2. Gemeinsame Rücksprache;
3. Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten;
4. Berufliche Risiken und Sicherheit;
5. Diskriminierungen aufgrund des Geschlechtes;
6. Beschäftigungssicherheit;
7. Gesetzliche Haftpflicht bei Unglücken;
8. Schock zufolge von Flugzeugentführungen;
9. Charterfluggesellschaften;
10. Multinationaler Austausch von Personal;
11. Beschäftigung ausländischen Personals;
12. Arbeitsbedingungen des FS-Kontrollpersonals;
13. Soziale Auswirkungen des technischen Wandels;

Ferner wurde beschlossen, die IAO zu ersuchen, folgende Schritte zu unternehmen, um sicherzustellen, daß sie mit der andauernden rapiden Entwicklung der internationalen Luftfahrt Schritt hält:

- (a) Einberufung einer vollen Dreigliedrigen Technischen IAO-Tagung über die Zivilluftfahrt;
- (b) Bildung einer ständigen IAO-Abteilung für die Behandlung von Zivilluftfahrtsfragen, wie z.B. die JMC es für die Schifffahrt ist;
- (c) Einberufung regionaler Expertentagungen zwecks Erörterung spezifischer Luftfahrtsprobleme;
- (d) Erweiterung des Zuständigkeitsbereiches des Binnenverkehrsausschusses der IAO, damit sich dieser ausführlich mit Luftfahrtsproblemen befassen kann.

Auf der Eröffnungssitzung der IAO-Tagung wurden folgende Amtsträger der Arbeitnehmergruppe gewählt:

- 1. John Cousins (Großbritannien) -- Vorsitzender der Arbeitnehmergruppe;
- 2. R.R. Smeal (Kanada) -- Vizevorsitzender der Arbeitnehmergruppe auf der Plenarsitzung;
- 3. Flugkapitän J.J. O'Donnell (USA), W. Murche (BRD), J. Kalvik (Norwegen), V.A. Zeuf (UdSSR) -- Vizevorsitzender der Arbeitnehmergruppe;
- 4. M.S. Hoda -- Sekretär der Arbeitnehmergruppe.

Trotz der äußerst negativen Haltung der Arbeitgeberseite, die von Anfang an versuchte, die Diskussion auf Fragen zu beschränken, die aus ihrer Sicht verhältnismäßig ungefährlich waren, entsprachen die am Ende der Konferenz angenommenen Schlußfolgerungen weitgehend den Vorstellungen der Arbeitnehmerseite. In den Schlußfolgerungen wird dem Verwaltungsrat der IAO unter anderem empfohlen, eine volle Dreigliedrige Konferenz über Luftfahrtsprobleme bei Beteiligung von 25 bis 30 Ländern vorzusehen. Die für diese Dreigliedrige Konferenz empfohlene Tagesordnung umfaßt folgende Punkte:

- (a) Einen allgemeinen Bericht über die Lage der Luftfahrt mit besonderem Bezug auf soziale Probleme;
- (b) Zwei technische Fragen (Gesundheit und Sicherheit (einschließlich die Auswirkungen der Arbeitsbedingungen auf diese));
- (c) Beschäftigungssicherheit (einschließlich Fragen der Ausbildung und Umschulung).

Unter diesen Tagesordnungspunkten sollte es möglich sein, den größten Teil der von den Arbeitnehmern vorgeschlagenen Diskussionspunkte zu behandeln.

Darüber hinaus empfahl die Vorbereitende Tagung, daß die dringenden Probleme der Fluglotsen Gegenstand einer getrennten IAO-Expertensitzung sein sollten, und daß die IAO die Luftfahrt in ihr Forschungsprogramm, das der Untersuchung sozialer Probleme aus multinationaler Sicht dient, einbeziehen sollte. Ferner enthalten die Schlußfolgerungen die Feststellung, daß sich mehrere Verwaltungsurkunden der IAO auf das Luftfahrtpersonal beziehen, jedoch nicht in allen Mitgliedsstaaten der IAO erfüllt werden. Dies gilt insbesondere für IAO-Übereinkommen betreffend den Schutz grundlegender Gewerkschaftsrechte und die Bekämpfung von Diskriminierungen, insbesondere aufgrund des Geschlechts. Das Internationale Arbeitsamt wird außerdem ersucht, die sozialen und betrieblichen Aspekte der Sicherheit der Luftfahrt zu untersuchen, und zwar in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen, insbesondere der ICAO. Letztens wurde der Verwaltungsrat aufgefordert, seine Untersuchung der sozialen Aspekte der zivilen Haftpflicht fortzusetzen und dabei der Haftpflicht der Arbeitnehmer in der Luftfahrt besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Die Schlußfolgerungen der Vorbereitenden IAO-Tagung für Zivilluftfahrt stellen somit einen bemerkenswerten Erfolg für die Arbeitnehmer dar. Die ITF ist darüber besonders erfreut, weil sie seit Jahren darauf gedrungen hat, daß die IAO den sozialen und beruflichen Problemen des Luftfahrtpersonals größere Aufmerksamkeit widmen sollte.

Sitzung zwischen SAS und ITF -- Stockholm, 6. November 1974

284. In Weiterverfolgung eines auf einer Sitzung der Gewerkschaftsvertreter der ATLAS/KSSU-Gruppe (Amsterdam, November 1973) gefaßten Beschlusses hat der Generalsekretär an die diesen beiden Gruppen angehörenden Luftfahrtsgesellschaften geschrieben und sie gebeten, als Arbeitnehmergruppe mit den zuständigen Gewerkschaften über die Pläne und Politik ihrer Gruppe Rücksprache zu halten. Ferner sollte die Möglichkeit einer Harmonisierung der Arbeitsbedingungen innerhalb einer jeden Gruppe erörtert und ein Verfahren festgelegt werden, das einen regelmäßigen Meinungsaustausch auf Gruppenebene zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern gestattet.

Fast alle Unternehmer, die dieses Schreiben beantworteten, lehnten diesen Vorschlag aus folgenden Gründen ab:

- (a) Die einzelnen Gesellschaften der Gruppen seien autonom;
- (b) Ihre Zusammenarbeit sei rein technischer Art;
- (c) Mit den Gewerkschaften werde regelmäßig auf nationaler Ebene Rücksprache gehalten, so daß es überflüssig sei, auf Gruppenebene zusätzliche Rücksprachemöglichkeiten bereitzustellen.

Die einzige Ausnahme war die SAS, die uns für den 6. November 1974 zu einer Sitzung nach Stockholm einlud, um mit uns die Politik der KSSU zu besprechen. Auf dieser Sitzung erläuterte die SAS ausführlich die Gebiete, auf denen eine Zusammenarbeit der Unternehmer der KSSU-Gruppe erfolgt und betonte, daß sie (die SAS) eng mit den Gewerkschaften zusammenzuarbeiten wünsche und die skandinavischen Gewerkschaften voll über die Pläne und Politik der KSSU unterrichtet habe.

In Beantwortung der Frage, warum die übrigen Gesellschaften der KSSU nicht bereit seien, mit den Gewerkschaften auf Gruppenebene zusammenzukommen, erklärte die SAS, sie könne nicht für die anderen Unternehmen sprechen, sei jedoch jederzeit bereit, der ITF oder ihren Mitgliedsverbänden diesbezügliche Informationen bereitzustellen. Die ITF erklärte dem gegenüber, daß eine Rücksprache auf nationaler Ebene nicht sehr zufriedenstellend sei, da ja Beschlüsse über die Politik der Gruppe auf Gruppenebene gefaßt würden. Die SAS versprach, die Ansichten der ITF an die übrigen Geschäftsleitungen der KSSU-Gruppe weiterzuleiten.

Da sich die SAS auf dieser Sitzung sehr freundlich und entgegenkommend verhielt, wurden die angeschlossenen Gewerkschaften der ATLAS- und KSSU-Gruppen erneut ersucht, Druck auf die Geschäftsleitungen der Luftfahrtgesellschaften ihres Landes auszuüben, um eine Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Aussprache auf Gruppenebene zu ermöglichen.

Sitzung zwischen SNPNC (Frankreich) und TWU (USA) über die geplante Schließung der Transworld Airlines-Stationen in Rom und Paris -- New York, 12. November 1974

285. Diese Sitzung wurde von der ITF einberufen, nachdem während der IAO-Luftfahrtstagung im Oktober 1974 in Genf Vertreter des italienischen Kabinenpersonals (SNAVCO) und des französischen Kabinenpersonals (SNPNC) an uns herangetreten waren und ihrer Besorgnis über die geplante Schließung der TWA-Stationen in Rom und Paris Ausdruck gegeben hatten. Als die ITF den Kollegen J. Horst von der amerikanischen TWU ersuchte, an einer Sitzung mit SNAVCO und SNPNC in London teilzunehmen, erklärte er, daß sich sowohl die TWA als auch die Pan-Am in großen finanziellen Schwierigkeiten befänden und infolgedessen eine beachtliche Anzahl amerikanischer Stewards und Stewardessen entlassen worden seien. Die geplante Schließung der TWA-Stationen in Rom und Paris sei in erster Linie eine Folge dieser finanziellen Schwierigkeiten. Die TWU hatte bereits vor der Sitzung angeboten, die Dienstaltersansprüche der französischen und italienischen TWA-Stewardessen anzuerkennen, falls sie im Falle einer Schließung der TWA-Stationen in Rom und Paris beschließen sollten, nach New York umzusiedeln. Dieses Angebot war für die französischen und italienischen Kollegen jedoch nicht annehmbar. Sie wollten stattdessen mit der TWA über die Beibehaltung ihrer Stationen in Paris und Rom verhandeln. Die TWU hat seitdem das erwähnte

Angebot zurückgezogen und verhandelt gegenwärtig mit Pan-Am und TWA über die Weiterbeschäftigung der entlassenen Stewardessen. In Anbetracht dessen betrachtete Kollege Horst eine weitere Aussprache zwischen den drei Gewerkschaften als zwecklos. Die französischen und italienischen Gewerkschaften bestanden jedoch weiterhin auf Einberufung einer solchen Sitzung, die schließlich am 12. November 1974 in New York stattfand.

Zu diesem Zeitpunkt streikte das italienische Kabinenpersonal im Flughafen von Rom, so daß die SNAVCO nicht an der Sitzung teilnehmen konnte. Die Vertreter der SNFNC teilten auf der Sitzung mit, daß es ihnen gelungen sei, den Erlaß einer gerichtlichen Verfügung gegen die von der TWA geplante Schließung ihrer Station in Paris durchzusetzen. Diese Verfügung galt bis zum 15. November 1974, aber die französische Gewerkschaft hoffte, daß es ihr möglich sein werde, eine Verlängerung zu bewirken. Inzwischen hatte sich das in Paris beschäftigte TWA-Kabinenpersonal bereiterklärt, nach New York umzusiedeln, vorausgesetzt, daß die Dienstaltersansprüche respektiert würden. Die TWU erklärte, daß ihr ursprüngliches diesbezügliches Angebot zu diesem Zeitpunkt nicht aufrechterhalten werden könne.

Nach einer langen Diskussion wurde beschlossen, daß die französischen TWA-Stewardessen sich weiterhin bemühen würden, ihre Interessen in Frankreich auf dem Rechtswege zu verteidigen und daß die TWU keine Schritte unternehmen würde, die den Interessen der französischen Flugbegleiter zum Nachteil gereichen könnten.

Nordische Konferenz der Zivilluftfahrtsgewerkschaften -- 11. bis 13. November 1974

286. Vom 11. bis 13. November 1974 fand in Lysebu (Norwegen) eine Konferenz schwedischer, norwegischer, dänischer, finnischer und isländischer Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals statt. Diese Tagung war vom Nordischen Gewerkschaftlichen Koordinierungsausschuß (NFS) in Zusammenarbeit mit der Skandinavischen Transportarbeiterföderation, der Skandinavischen Metallarbeiterföderation und der Norwegischen Föderation des Luftfahrtpersonals einberufen worden. Die ITF war durch Ken Golding, Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, vertreten.

Hauptzweck der Konferenz war die Erörterung einer engeren Zusammenarbeit zwischen den Gewerkschaften auf nationaler, nordischer und internationaler Ebene. Am Ende der Konferenz wurde eine Erklärung angenommen, aus der wir folgenden Absatz zitieren:

"Die Konferenz betonte die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit zwischen den Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals auf nationaler, nordischer und internationaler Ebene. Die Internationale Transportarbeiterföderation (ITF)

ist ein starkes Berufssekretariat und somit geeignet, die internationalen Interessen des Luftfahrtspersonals wirksam zu vertreten."

Die im Laufe der Tagung aufgenommenen Kontakte haben bereits den Beitritt weiterer nordischer Gewerkschaften zur ITF zur Folge gehabt, darunter die dänischen Gewerkschaften der Metallarbeiter und der Handelsarbeiter.

Technischer Ausschuß des Cockpitpersonals -- London
18. und 19. Februar 1975

287. Die Sitzung nahm einen Bericht über die vom 3. bis 10. Oktober 1974 in Genf abgehaltene Vorbereitende IAO-Konferenz über die Zivilluftfahrt entgegen und beschloß über die schriftlichen Eingaben an die und die Taktik der Arbeitnehmerseite auf der für 1976/77 vorgesehenen Vollen Dreigliedrigen Zivilluftfahrtskonferenz der IAO. Außerdem formulierte der Ausschuß Richtlinien betreffend die Verantwortung der Flugingenieure im Zusammenhang mit der Inspektion der Notausrüstungen von Flugzeugen. Die mit der Verwendung bestimmter Kunststoffe bei der Innenausstattung von Flugzeugen verbundenen Gefahren wurden erneut diskutiert, und die Mitglieder des Ausschusses wurden ersucht, insbesondere die bestehenden Verfahren für Feuerverhütung, Feuerbekämpfung, Feuerermittlung und die Beseitigung von Qualm sowie die Vorschriften über zulässige Werkstoffe und Notausgänge gründlich zu prüfen. Als nächstes erfolgte eine Diskussion über die wirtschaftliche Lage der Luftfahrt mit besonderem Bezug auf Kapazitätsabkommen (d.h. wenn mehrere Unternehmen eine Streckenaufteilung unter sich vereinbaren) sowie über die Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten an Bord der Concorde, die Beteiligung der Flugingenieure an der Untersuchung von Unglücken und die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege.

Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals -- London, 27. und
28. Februar 1975

288. Auf dieser Sitzung wurde eine Prüfung des vom ITF-Sekretariat erstellten Berichtes über "Berufliche Risiken des Flugpersonals" vorgenommen. Der Ausschuß schlug mehrere zusätzliche Passagen für den genannten Bericht vor, der der IAO als Unterlage für die bevorstehende Dreigliedrige Zivilluftfahrtskonferenz zugestellt werden soll.

Der Ausschuß diskutierte außerdem die vorgeschlagenen "Verhaltensrichtlinien im Falle von Flugzeugentführungen und Bombenanschlägen". Es wurde beschlossen, daß diese Richtlinien (falls notwendig in die betreffende Landessprache übersetzt) von den angeschlossenen Gewerkschaften des Kabinenpersonals an ihre Mitglieder verteilt werden sollten. Zur Frage der Lizenzierung des Kabinenpersonals beauftragte der Ausschuß das ITF-Sekretariat, die ICAO zu ersuchen, dieses Problem auf der Tagesordnung der nächsten ICAO-Konferenz über Personallizenzierung/Ausbildung/ärztliche

Untersuchungen zu setzen. Das ITF-Sekretariat wird dieses Ansuchen mit geeigneten Argumenten unterstützen, die bei Rücksprache mit den Mitgliedern des Ausschusses formuliert werden sollen. Der Ausschuß diskutierte sodann die Sicherheitsausbildung des Kabinenpersonals mit besonderem Bezug auf den Flugzeugtyp DC 10. Als nächstes erfolgte eine ausführliche Diskussion über Diskriminierung gegen weibliches Kabinenpersonal aufgrund des Geschlechtes. Der Ausschuß beschloß, daß der IAO ein ausführlicher Bericht hierüber mit praktischen Beispielen zugestellt werden sollte. Ferner diskutierte der Ausschuß einen von Herrn Dr. Cameron (Experte in Luftfahrtsmedizin) verfaßten Bericht, in dem die Frage aufgeworfen wurde, ob Stewardessen während der ersten drei Schwangerschaftsmonate weiterhin Flugdienst leisten sollten. Es wurde beschlossen, daß angeschlossene Gewerkschaften, die Informationen hierüber haben, diese dem ITF-Sekretariat zwecks Weiterleitung an Herrn Dr. Cameron zustellen sollten. Die Diskussion dieser Frage zeigte, daß die diesbezüglichen Gegebenheiten von einer Luftfahrtsgesellschaft zur anderen sehr unterschiedlich sind. Ferner diskutierte der Ausschuß: das Unglück einer Lufthansamaschine in Nairobi am 20. November 1974; die Stärke der Kabinenbesatzung der Concorde; Flughafensicherheit und die Unzulänglichkeit der Sicherheitsvorkehrungen von Charterfluggesellschaften.

Sitzung des Ausschusses des Bodenpersonals -- London, 20. und 21. Mai 1975

289. Dies war die erste Sitzung des obengenannten Ausschusses seit seiner Bildung anlässlich des Stockholmer Kongresses im August 1974. Der Ausschuß diskutierte ausführlich ein vom ITF-Sekretariat erstelltes Dokument über berufliche Gesundheitsrisiken des Bodenpersonals und schlug mehrere zusätzliche Passagen vor. Die wichtigste dieser bezieht sich auf die Beförderung gefährlicher Fracht auf dem Luftwege. Die Mitglieder des Ausschusses waren über die unzulängliche Kontrolle und Überwachung gefährlicher Luftfrachten äußerst besorgt. Die Handhabung von radioaktiven Substanzen, deren Gefahr sich das Laderaumpersonal unbewußt ist, weil die Ladungen unzulänglich beschriftet sind, wurde als besonders ernst bezeichnet. Ferner diskutierte der Ausschuß eine vom ITF-Sekretariat erstellte Studie über die Schichtarbeit des Bodenpersonals und befürwortete Richtlinien, die von den angeschlossenen Gewerkschaften des Bodenpersonals bei ihren Verhandlungen auf nationaler Ebene berücksichtigt werden sollen. Als nächstes standen die nachteiligen Auswirkungen multinationaler Gruppierungen von Luftfahrtsgesellschaften auf das Bodenpersonals zur Diskussion. Der Ausschuß nahm eine Entschließung an, in der die Gewerkschaften aufgefordert werden, ihre internationale Zusammenarbeit zu verstärken. Es wurde erneut beantragt, daß die solchen Gruppierungen angehörenden Unternehmen gemeinsame Verhandlungen mit den Gewerkschaften führen sollten und daß Beschlüsse, die ohne vorherige Rücksprache mit den Gewerkschaften

gefaßt werden, von diesen nicht als verbindlich betrachtet werden würden. In diesem Zusammenhange erfolgte auch eine Erörterung des gesamten Fragenkomplexes der internationalen Solidarität. Alle Mitglieder des Ausschusses waren sich darüber einig, daß eine engere Zusammenarbeit erforderlich ist.

Sitzung von Gewerkschaften der KSSU-Gruppe -- London, 22. Mai 1975

290. Diese Sitzung wurde einberufen, um die gegenwärtige Lage innerhalb der KSSU-Gruppe zu prüfen, Informationen über die Beschäftigungsbedingungen auszutauschen und das künftige Vorgehen zu beschließen. An der Sitzung, die im Londoner Hauptbüro der ITF stattfand, nahmen Gewerkschaftsvertreter aus Schweden (HTF), Frankreich (SNPNC), Dänemark (SID), Schweiz (VPOD) und den Niederlanden (KLM-Kabinenpersonal und KLM-Flugingenieure) teil. Es wurde beschlossen, daß die ITF in einem weiteren Schreiben an die Geschäftsleitung der KSSU-Gruppe eine gemeinsame Sitzung der Arbeitgeber/Arbeitnehmer auf Gruppenebene beantragen sollte. Die Sitzungsteilnehmer betrachteten dies als den einzigen Weg zur Herbeiführung konstruktiver Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen in der Zivilluftfahrt. Ferner wurde beschlossen, eine kleine ad hoc-Gruppe zu bilden, die kurzfristig zusammentreten kann, um dringende Probleme zu diskutieren und, falls die Arbeitgeber dazu bereit sind, mit diesen auf Gruppenebene zu verhandeln.

EWG-Sitzung über Luftfahrtsprobleme -- Brüssel, 18. Juni 1975

291. Am 18. Juni 1975 fand in Brüssel auf Einladung der EWG-Kommission eine Sitzung von Vertretern der Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals der Gemeinschaftsländer statt, um ein von einer Arbeitsgruppe erstelltes Memorandum fertigzustellen, das an die Arbeitgeber weitergeleitet werden soll und in dem diese ersucht werden, der Bildung eines Paritätischen Beratenden Ausschusses über soziale Probleme der Luftfahrt zuzustimmen. Die ITF war auf der Sitzung durch M.S. Hoda (Sekretär der Sektion Zivilluftfahrt) vertreten. Das genannte Memorandum wurde fertiggestellt und soll auf einer weiteren Sitzung endgültig befürwortet werden. Die Ansicht der Arbeitgeber zur vorgeschlagenen Bildung eines Paritätischen Beratenden Ausschusses war bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes noch nicht bekannt.

Sitzung der KSSU-Gruppe -- London, 7. November 1975

292. Auf Antrag mehrerer Gewerkschaften der KSSU-Gruppe fand am 7. November 1975 in London eine weitere Sitzung von Gewerkschaftsvertretern dieser Gruppe statt. Nach einer Bestandaufnahme erfolgte ein Informationsaustausch über Beschäftigungsbedingungen. Ferner wurde ein Fragebogen für Kabinenpersonal erstellt, um einen regelmäßigen Informationsaustausch

zwischen den zuständigen Gewerkschaften zu ermöglichen. Außerdem formulierte die Gruppe ein Schema für einen ähnlichen Fragebogen betreffend die Beschäftigungsbedingungen der Bodenpersonals. Ein weiterer Fragebogen für das Flugpersonal wird gegenwärtig im Einvernehmen mit der Vereinigung der KLM-Flugingenieure vorbereitet.

Die für die Beschäftigungsbedingungen des Bodenpersonals zuständige Arbeitsgruppe tagte am 4. Dezember 1975 in Zürich. Auf dieser Sitzung wurde der obengenannte Fragebogen fertiggestellt.

Außerdem wurde die Zusammensetzung eines kleinen Ausschusses beschlossen, der kurzfristig zusammentreten kann, um dringende Beschlüsse zu fassen.

Sitzung des Sektionsausschusses -- Stuttgart, 20. bis 22. Januar 1976

293. An der obigen Sitzung nahmen 34 Ausschußmitglieder und Berater teil. Den Vorsitz führte William A. Gill (Vorsitzender der ITF-Sektion Zivilluftfahrt). Der Ausschuß diskutierte eine Vielzahl von Problemen, denen sich die Arbeitnehmer in der Luftfahrt gegenwärtig gegenübergestellt sehen. Wir geben im nachstehenden eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Beschlüsse:

Der Ausschuß nahm Berichte über die Arbeit der Technischen Ausschüsse des Flugdeckpersonals, Kabinenpersonals und Bodenpersonals entgegen und bestätigte die von diesen Technischen Ausschüssen angenommenen Erklärungen und Entschlüsse. Ferner wurde beschlossen, daß die Frage der Verrichtung von Doppelfunktionen auf weiteren Sitzungen der Technischen Ausschüsse des Cockpitpersonals und des Kabinenpersonals geprüft werden soll.

Der Ausschuß nahm mit großer Befriedigung zur Kenntnis, daß der IAO-Verwaltungsrat die von der Vorbereitenden IAO-Luftfahrtskonferenz im Oktober 1974 gemachte Empfehlung zur Einberufung einer Vollen Dreigliedrigen IAO-Luftfahrts-tagung gutgeheißen hat. Diese Volle IAO-Konferenz wird im Jahre 1977 stattfinden. Der Ausschuß beschloß, daß die ITF, wie üblich, gründliche Vorbereitungen für diese Konferenz treffen sollte und daß unmittelbar vor ihr eine Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt stattfinden sollte.

Der Ausschuß befürwortete ein vom ITF-Sekretariat erstelltes Dokument über Berufliche Gesundheitsrisiken und beschloß, daß der sich mit dem Transport gefährlicher Güter befassende Teil dieses Dokumentes erweitert werden sollte, bevor das Dokument an die IAO weitergeleitet wird.

Als nächstes erfolgte eine ausführliche Diskussion über den Transport gefährlicher Güter, und ein kleiner Unterausschuß wurde mit der Formulierung einer ITF-Politik zu dieser Frage beauftragt.

Ferner nahm der Ausschuß zur Kenntnis, daß Kollege Frank Fabian, der die ITF bis jetzt auf Tagungen der ICAO vertreten hat, aufgrund seiner anderweitigen Verpflichtungen nicht länger in der Lage ist, diese Aufgabe zu übernehmen. Der Ausschuß beschloß, daß Kollege D'Arcy Kennedy von der Kanadischen Flugleitervereinigung ersucht werden sollte, die ITF auf den künftigen Sitzungen der ICAO zu vertreten. Ferner wurde beschlossen, daß der Generalsekretär und der Vorstand der ITF ersucht werden sollten, die Möglichkeit einer Rückerstattung der Kosten zu prüfen, die dem Kollegen D'Arcy Kennedy in diesem Zusammenhang entstehen. Mehrere Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals haben sich bereit erklärt, zusätzliche Beiträge für diesen Zweck zu entrichten.

Sitzung der KSSU-Gruppe -- London, 25. Mai 1976

294. Am 25. Mai 1976 tagten in London die Gewerkschaften des bei Unternehmen der Gruppe KSSU beschäftigten Luftfahrtspersonals. An der Sitzung nahmen 17 Delegierte teil. Ove Johansson (HTF, Schweden) wurde einstimmig zum Vorsitzenden des Unterausschusses gewählt, dessen Mitglieder von Gewerkschaften kamen, die das Personal der SAS, Swissair, KLM und UTA vertreten.

Zur Diskussion stand die erneute Ablehnung gemeinsamer Gespräche auf Gruppenebene durch die Geschäftsleitungen der KLM, Swissair und SAS. Die Geschäftsleitung der KLM hatte in ihrem Schreiben ferner darauf hingewiesen, daß auf Ebene der EWG die Absicht bestehe, einen paritätischen Ausschuß für die Zivilluftfahrt zu bilden. In Anbetracht dessen könnten sich gemeinsame Beratungen innerhalb der KSSU-Gruppe als störend erweisen. Die Vertreter der Gewerkschaften waren jedoch der Ansicht, daß der geplante paritätische EWG-Ausschuß nicht den gewünschten Zweck erfülle, da nicht alle Länder der KSSU-Gruppe der EWG angehörten. Ferner wurde erklärt, daß es zwecklos sein würde, weitere Ansuchen um gemeinsame Gruppengespräche an die betreffenden Unternehmen zu richten. Es sei daher notwendig, andere Mittel und Wege -- einschließlich der Ergreifung gewerkschaftlicher Kampfmaßnahmen -- zu erörtern, um Druck auf die Arbeitgeber auszuüben.

Gemeinsame Sitzung der Gruppen ATLAS und KSSU -- London, 26. Mai 1976

295. An dieser Sitzung nahmen 21 Delegierte teil. Zum Vorsitzenden für die Sitzung wurde R. Deseau (SNOMAC, Frankreich) gewählt.

Zur Diskussion standen die seit der letzten gemeinsamen Sitzung eingetretenen Entwicklungen, insbesondere die Antworten der Geschäftsleitungen der Swissair, SAS und KLM auf den letzten Antrag der ITF auf gemeinsame Gespräche zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern auf Gruppenebene.

Die Sitzung befürwortete die von den Gewerkschaften der KSSU-Gruppe, die am Vortage getrennt zusammengetreten waren, getroffenen Entscheidungen. Was die eventuelle Ergreifung gewerkschaftlicher Kampfmaßnahmen betrifft, so wurde jedoch beschlossen, zunächst auf andere Weise -- wie z.B. über die Betriebsräte -- Druck auf die betreffenden Geschäftsleitungen auszuüben, um sie zu einer Änderung ihrer Haltung zu bewegen. Die Gewerkschaften würden dann in der Lage sein zu erklären, daß sie alle friedlichen Wege erschöpft haben, um die Geschäftsleitungen zu überzeugen, das paritätische Gespräche auf Gruppenebene erforderlich sind. Ferner wurde beschlossen, daß die Gewerkschaften der beiden Gruppen Informationen über Beschäftigungsbedingungen austauschen sollten, um ein Memorandum zwecks Harmonisierung der Arbeitsbedingungen zu erstellen.

Die von der KSSU-Gruppe formulierten Fragebögen fanden Zustimmung, und die Sitzung beschloß, sie auch an alle Gewerkschaften der ATLAS-Gruppe auszusenden.

Letztens wurde beschlossen, einen Unterausschuß für die ATLAS-Gruppe zu bilden (ähnlich dem Unterausschuß der KSSU-Gruppe).

Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals -- London, 24. und 25. August 1976

296. Im Laufe einer Diskussion über die Zusammensetzung und Stärke der Cockpitbesatzung der Concorde nahmen die Sitzungsteilnehmer den Inhalt eines Schreibens vom Flugtestdirektor der British Aircraft Corporation zur Kenntnis. Als nächstes wurde die Zusammensetzung der Cockpitbesatzung auf Flugzeugen des Typs Boeing 7X7 diskutiert. Es wurde festgestellt, daß sich die IFALPA-Politik über diese Frage bis zu einem gewissen Grade mit der diesbezüglichen Politik der ITF deckt. Um die Behandlung des Problems auf internationaler Ebene zu fördern, nahm die Sitzung eine Entschließung an, die der Geschäftsleitung der Firma Boeing, allen angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals und anderen zuständigen Organisationen zugestellt werden sollte (sh. Text unter Nr. 51 im Anhang).

Ferner wurde beschlossen, daß die ITF mit der IFALPA in Verbindung treten sollte, um die Abgabe einer gemeinsamen ITF/IFALPA-Erklärung über die Zusammensetzung der Cockpitbesatzung der Boeing 7X7 zu diskutieren.

Sodann diskutierte der Ausschuß die in verschiedenen Ländern zur Anwendung gelangenen Methoden der Inspektion von Dringlichkeitsausrüstungen und stellte fest, daß die diesbezügliche Praxis in Großbritannien und den USA sehr ähnlich ist. Der Ausschuß lobte den von der französischen Gewerkschaft SNOMAC erstellten umfassenden Bericht über die "Gefahren der Verwendung von Kunststoff bei der Innenausstattung von Flugzeugen" und beschloß, daß die Politik der SNOMAC zu dieser Frage den

Ausgangspunkt für die diesbezügliche Politik der ITF bilden sollte, wobei jedoch in die ITF-Politik auch Empfehlungen über die Methoden zur Beseitigung von Qualm aufgenommen werden sollten. Als nächstes diskutierte der Ausschuß ein von der SNOMAC unterbreitetes Arbeitsdokument über "Sauerstoffanlagen und -masken" und beschloß, daß alle Mitglieder des Ausschusses Vorschläge für eine diesbezügliche ITF-Politik an das ITF-Sekretariat richten sollten. Der Vertreter der SNOMAC erklärte sich bereit, den Entwurf einer Erklärung zu formulieren, die unter Umständen als Grundlage der Politik der ITF zu dieser Frage dienen könnte.

Im Rahmen der Diskussion über die für Dezember 1977 vorgesehene Dreigliedrige Technische IAO-Zivilluftfahrtstagung wurde beschlossen, daß Jack Wahle (USA), Roger Bricknell (Großbritannien) und Raymond Deseau (Frankreich) den Technischen Ausschuß der Flugingenieure auf der mit den Vorbereitungen für diese Konferenz beauftragten Arbeitsgruppe vertreten sollten.

Sodann diskutierte der Ausschuß ein Schreiben des Generalsekretärs der ICAO, in dem die ITF gebeten wurde, zur Frage der eventuellen Einberufung einer weiteren Sitzung des für Personallicenzierung zuständigen ICAO-Organs Stellung zu nehmen. Der von der ICAO gesandte Fragebogen wurde ausführlich diskutiert. Am Ende der Diskussion wurde beschlossen, den Generalsekretär der ICAO zu ersuchen, die nächste Tagung über Personallicenzierung so bald wie möglich einzuberufen, da es dringend notwendig ist, die für die verschiedenen Kategorien maßgebenden Lizenzierungsbedingungen zu revidieren. Außerdem diskutierte der Ausschuß folgende Fragen: Beförderung gefährlicher Güter; Bestrahlungsgefahr auf Überschallflügen; Überprüfung der in Amersfoort angenommenen Entschließung (1967) über die Zusammensetzung der Flugdeckbesatzungen; und die Entführung eines Großraumflugzeuges der Air France nach Entebbe im Juni 1976.

Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals -- London, 22. und 23. November 1976

297. Am 22. und 23. November 1976 tagte in London der Technische Ausschuß des der ITF angehörenden Kabinenpersonals. James Horst (TWU - USA) wurde als Nachfolger des verstorbenen Kollegen Bob Smeal zum Vorsitzenden des Ausschusses gewählt und O. Johansson (HTF - Schweden) anstelle von J.C. Blachère zum Vizevorsitzenden. Ferner wurde in der Zusammensetzung des Ausschusses eine Reihe von Änderungen vorgenommen.

Der Ausschuß diskutierte die bevorstehende Dreigliedrige IAO-Zivilluftfahrtstagung (Dezember 1977) und nominierte Shirley Poole - CALFAA, Kanada; Michèle Fuss - SNPNC, Frankreich und Keith Baker - Neuseeländische Vereinigung der Flugbegleiter, als Vertreter des Kabinenpersonals in der Arbeitsgruppe der Sektion für die genannte IAO-Konferenz.

Der Ausschuß bezeichnete die unbegrenzte Bereitstellung kostenloser alkoholischer Getränke an Bord von Flugzeugen

für Fluggäste als gefährlich und nahm eine EntschlieÙung hierüber an, die allen Luftfahrtsgesellschaften, der ICAO und allen der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals zugestellt wurde (sh. Nr. 53 im Anhang).

Nach einer langen Diskussion bekräftigte der Ausschuß die Politik der Sektion betreffend die Lizenzierung von Kabinenpersonal. Die ITF wurde beauftragt, diese Politik auf Ebene der ICAO zu vertreten.

Sodann befaßte sich der Ausschuß mit der Bildung der sogenannten "Internationalen Vereinigung der Flugbegleiter (IFAA)", deren Ursprung und wirkliche Ziele zweifelhaft sind. Es wurde beschlossen, daß das Sekretariat eine eindeutige Erklärung über ihre Haltung gegenüber der IFAA erstellen und an die angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals verteilen sollte (sh. Text unter Nr. 54 im Anhang)

Ferner befaßte sich die Sitzung mit folgenden Fragen: Internationale Übersicht über die Beschäftigungsbedingungen des Kabinenpersonals; Versicherung des Kabinenpersonals gegen Arbeitsunfähigkeit; Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege; Besatzungsstärke des Kabinenpersonals auf Flugzeugen des Typs B747 und unfaire Arbeitspraktiken bestimmter Luftfahrtsgesellschaften.

Beziehungen zu internationalen Organisationen

IAO

298. Der Leiter der für Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen zuständigen IAO-Abteilung hat uns mitgeteilt, daß der Verwaltungsrat der IAO nunmehr beschlossen hat, vom 7. bis 15. Dezember 1977 eine Volle Dreigliedrige Technische IAO-Zivilluftfahrtstagung einzuberufen. Die Tagesordnung enthält folgende Punkte: Allgemeiner Bericht; berufliche Gesundheit und Sicherheit in der Zivilluftfahrt; Beschäftigungssicherheit in der Zivilluftfahrt. Der allgemeine Bericht des Generaldirektors wird auf folgende Punkte Bezug nehmen: Vereinigungsfreiheit; Gewerkschaftsrechte; Kollektivverhandlungen und Mitbestimmung der Arbeitnehmer. Die IAO hat die ITF gebeten, Informationen über die im Bericht des Generaldirektors angesprochenen Fragen sowie über die Beschäftigungssicherheit in der Zivilluftfahrt bereitzustellen. Die IAO hat folgende 27 Länder zu dieser Konferenz eingeladen: Ägypten, Argentinien, Australien, Brasilien, Bundesrepublik Deutschland, Elfenbeinküste, Frankreich, Großbritannien, Indien, Iran, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Kenia, Kolumbien, Libanon, Mexiko, Niederlande, Pakistan, Schweiz, Singapur, Spanien, Tschechoslowakei, UdSSR, USA und als gemeinsame Delegation Dänemark, Norwegen und Schweden.

Die ITF hat die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals bereits aufgefordert sicherzustellen, daß die Arbeitnehmervertreter der verschiedenen Landesdelegationen soweit wie möglich von ITF-Mitgliedsverbänden gestellt werden.

ICAO

299. Die ITF wurde in der Vergangenheit mehrmals von dem Kollegen D'Arcy Kennedy (Kanadische Vereinigung der Flugbegleiter) auf Tagungen der ICAO vertreten. Kollege Kennedy hat diese Vertretung bis jetzt ehrenamtlich vorgenommen. Er wird jedoch sehr bald in den Ruhestand treten, hat sich aber bereit erklärt, wenn immer notwendig, als Verbindungsmann zwischen ITF und ICAO zu fungieren, vorausgesetzt, daß die ITF die ihm daraus entstehenden Unkosten übernimmt. Diese Frage wurde auf der im Januar 1976 in Stuttgart abgehaltenen Sitzung des Ausschusses der Sektion Zivilluftfahrt diskutiert. Der Ausschuß beschloß einstimmig, dem ITF-Vorstand zu empfehlen, das Angebot des Kollegen Kennedy anzunehmen. Gemäß einem von Kollege Kennedy erstellten provisorischen Budget würden sich die Kosten der von ihm im Auftrage der ITF zu leistenden Arbeit auf etwa \$6.800 pro Jahr belaufen. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals haben sich bereit erklärt, für diesen Zweck zusätzliche Beiträge an die ITF zu entrichten.

Da mehrere wichtige Tagungen der ICAO bevorstehen, würde die Anwesenheit eines ITF-Beobachters in Montreal uns helfen, die Interessen der ITF-Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals auf Ebene der ICAO zu verteidigen.

EWG

300. Der Plan zur Bildung eines Paritätischen Beratenden EWG-Ausschusses für die Zivilluftfahrt ist durch einen Antrag der IFALPA, daß für die Piloten ein separater solcher Ausschuß gebildet werden sollte, durcheinandergebracht worden. Der IFALPA-Antrag war für die Vertreter der ITF-Gewerkschaften nicht annehmbar, da sie der Ansicht sind, daß die Bildung separater Ausschüsse für einzelne Kategorien zu Spaltungen unter dem Luftfahrtpersonal führen und die Verhandlungsposition der Arbeitnehmer beeinträchtigen würde.

Am 5. Juli 1976 fand in Stuttgart auf Einladung des Kollegen Karl-Heinz Hoffmann (ÖTV, Deutschland) ein Gespräch mit Vertretern der IFALPA statt (die ÖTV gehört sowohl der ITF als auch der IFALPA an). Der IFALPA wurde eindeutig zu verstehen gegeben, daß der von ihr an die EWG-Kommission gerichtete Antrag nicht nur für die Mitgliedsverbände der ITF, sondern auch für andere Gewerkschaften nicht annehmbar ist. Die Vertreter der IFALPA versprochen, die Frage erneut zu prüfen. Seitdem wurde uns verstehen gegeben, daß die IFALPA nunmehr bereit ist, einem für alle Kategorien des Luftfahrtpersonals zuständigen paritätischen Ausschuß beizutreten.

Flugzeugentführungen

301. Während der Berichtszeit sind mehrere Flugzeugentführungen erfolgt. Die ITF hat nicht nur beantragt, daß die verantwortlichen Personen vor Gericht gebracht werden sollten, sondern ist auch an UNO, die ICAO und die Europäische Zivilluftfahrtskonferenz (ECAC) herangetreten, um die Sicherheitsvorkehrungen in Flughäfen zu verschärfen. In einem Schreiben an den Generalsekretär der ITF hat die ICAO erklärt, daß sie kein Vollstreckungsorgan und somit nicht befugt sei, Untersuchungen einzelner Flugzeugentführungen zu veranlassen. Sie ICAO hat jedoch umfassende Sicherheitsrichtlinien formuliert, die praktisch alle von der ITF gemachten Empfehlungen enthalten und erwartet von den Regierungen ihrer Mitgliedsstaaten, daß sie diese Richtlinien befolgen.

SEKTION DES REISEBÜROPERSONALS

Sektionsausschuß

302. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Name</u>	<u>Land</u>	<u>Gewerkschaft</u>
K. Haussig (Vorsitzender)	Deutschland	ÖTV
Y. Kosaka (Vizevorsitzender)	Japan	JTBWU
J.P. Maynes	Australien	Federated Clerks' Union
B.J. Larsen (Stellvertreter: K.L. Jensen)	Dänemark	Gewerkschaft der Gehaltsempfänger
W. Murche	Deutschland	ÖTV
D.A. Mackenzie	Großbritannien	TSSA
W. Powell (Stellvertreter: G. Henderson)	Großbritannien	TGWU
S. Suzuki	Japan	JTBWU
T. Yasuda	Japan	ZEN-NITTSU
P. Diepeveen	Niederlande	"Mercurius"
A. Åslund	Schweden	STF
L. Hellman	Schweden	HTF
J. Otero	USA	BRAC

Sektionstagungen

Umbenennung der Sektion Transportverwandte Berufe und Dienste

303. Auf der im Rahmen des Stockholmer Kongresses abgehaltenen Konferenz der Sektion Transportverwandte Berufe und Dienste wurde beschlossen, diese Sektion auf "Sektion des Reisebüropersonals" umzutaufen und eine baldige Sitzung dieser Sektion einzuberufen, um ein Arbeitsprogramm zu erstellen. Danach sollte die Sektion ein weiteres Jahr ihre Arbeit fortsetzen. Nach Ablauf dieses Jahres würde auf einer weiteren Sitzung über das Weiterbestehen dieser Sektion entschieden werden.

Am 16. September 1974 wurden die angeschlossenen Gewerkschaften schriftlich gefragt, ob sie Reisebüropersonal organisieren und bereit wären, sich an der Arbeit der ITF-Sektion des Reisebüropersonals zu beteiligen. 13 Gewerkschaften bekundeten Interesse an einer solchen Mitarbeit.

Ausschuß der Sektion des Reisebüropersonals
London, 8. April 1975

304. Nachdem auf dem ITF-Kongreß in Stockholm beschlossen worden war, die Sektion Transportverwandte Berufe und Dienste auf "Sektion des Reisebüropersonals" umzubenennen, wurden alle ITF-Mitgliedsverbände gefragt, ob sie daran interessiert seien, in dieser Sektion vertreten zu sein. 36 Mitgliedsverbände beantworteten unser Rundschreiben; von ihnen waren folgende an einer Mitarbeit in dieser Sektion interessiert; sie alle organisieren Reisebüropersonal:

Federated Clerks (Australien)	Mercurius (Niederlande)
ÖTV (Deutschland)	HTF (Schweden)
TSSA (Großbritannien)	BRAC (USA)
JTBWU (Japan)	

Mehrere Gewerkschaften erklärten, daß sie über die Tätigkeit der Sektion auf dem laufenden gehalten werden möchten, obwohl sie, entweder aus innerstaatlichen Gründen oder aufgrund der Tatsache, daß sie nur einige wenige Mitglieder in diesem Beschäftigungszweig hatten, nicht an einer aktiven Mitarbeit in der Sektion interessiert waren. Folgende Organisationen fallen in diese Kategorie: SEV (Schweiz); Handelsarbeitergewerkschaft (Norwegen); All-Indische Eisenbahnerföderation und Hafenarbeitergewerkschaft von Bombay; und ASTMS (Großbritannien).

Auf der Sektionsausschußsitzung am 8. April in London wurde von den Mitgliedern des Ausschusses mit Nachdruck betont, daß diese Sektion innerhalb der ITF weiterbestehen solle, weil ein enger Zusammenhang zwischen Transport und dem Reisebürogewerbe besteht. Auf das Argument, daß es sich beim Reisebüropersonal vorwiegend um Büroangestellte handele, erwiderten die Sitzungsteilnehmer, daß ein Großteil des im Dienste reiner Transportunternehmen stehenden Personals gleichfalls Büroangestellte seien und das im Transportgewerbe beschäftigte Büropersonal somit bereits Teil der ITF-Mitgliedschaft bilde.

Nach einer Diskussion der Probleme dieses Beschäftigungszweiges mit besonderem Bezug auf die zunehmende Betätigung multinationaler Reiseagenturen und die Situation in bezug auf die gewerkschaftliche Organisation des Reisebüropersonals wurde beschlossen, daß die zuständigen ITF-Mitgliedsverbände unter dem Banner der ITF eine weltweite Werbekampagne durchführen sollten. Unternehmen, die sich antigewerkschaftlich verhalten oder es ihren Arbeitnehmern nicht gestatten, einer Gewerkschaft beizutreten, sollten gewarnt werden, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften unter Umständen die Ergreifung von Boykottmaßnahmen in Erwägung

ziehen könnten. Ferner wurde beschlossen, daß die ITF eine Übersicht über die Kollektivverträge des Reisebüropersonals und die sich auf diesen Beschäftigungszweig beziehende innerstaatliche Gesetzgebung erstellen sollte. Außerdem sollte die Sektion Reisebüropersonal versuchen, der Welt-Reiseorganisation (WTO) beizutreten. Diese zwischenstaatliche Organisation untersteht der UNO-Entwicklungsagentur, ist für internationale Vorschriften zum Schutz der Angestellten und Kunden verantwortlich und befaßt sich auch mit der Ausbildung des Reisebüropersonals.

305. Das Sekretariat hat die genannte Übersicht erstellt und sie an die zuständigen Gewerkschaften ausgesandt. Die WTO hat unser Ansuchen um Mitgliedschaft akzeptiert. Die im Sekretariat vorliegenden Informationen zeigen, daß die an der Sektion interessierten Gewerkschaften bereits ihre Rekrutierungskampagne begonnen haben. Die Japanische Gewerkschaft des Reisebüropersonals beabsichtigt, ihre ITF-Mitgliedschaft in dieser Sektion wesentlich zu erhöhen.

Ausschuß der Sektion des Reisebüropersonals.
London, 9. Dezember 1976

306. Am 9. Dezember 1976 tagte in London der Ausschuß der ITF-Sektion des Reisebüropersonals. Zur Diskussion stand ein Musterkollektivvertrag für das Reisebüropersonal, der nach Vornahme mehrerer Änderungen gutgeheißen wurde. Ferner befaßte sich der Ausschuß mit der sich auf den Reisebürosektor beziehenden Gesetzgebung mehrerer Länder und ersuchte die Mitgliedsverbände der übrigen Länder, der ITF Informationen über ihre Gesetze und Verordnungen bereitzustellen. Im Laufe der Sitzung schlug der japanische Vizevorsitzende, Y. Kosaka, vor, daß die ITF ein internationales Seminar einberufen sollte, zu dem auch Vertreter der IAO und der Weltorganisation für Tourismus (WTO) sowie Funktionäre anderer interessierter Agenturen eingeladen werden sollten. Es wurde beschlossen, diesen Vorschlag dem ITF-Vorstand zu unterbreiten. Für das Seminar empfahl der Ausschuß folgende Tagesordnung:

- die Situation im Reisevermittlungssektor;
- die Gründe für das Bestehen einer Unzahl kleiner Unternehmen im Reisevermittlungssektor;
- die Schwierigkeit der gewerkschaftlichen Organisation des Reisebüropersonals;
- der Zusammenhang zwischen dem Transportgewerbe und dem Reisevermittlungssektor.

Der Ausschuß erklärte ferner, daß die ITF freundliche Beziehungen mit der Weltorganisation für Tourismus (WTO) aufnehmen sollte.

SONDERSEKTION FÜR SEELEUTE

Fair-Practices-Ausschuß

307. Am Ende des Jahres 1976 war die Zusammensetzung des Ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Seeleute</u>	<u>Gewerkschaft</u>	<u>Hafen-</u> <u>arbeiter</u>	<u>Gewerkschaft</u>
Argentinien	A. Ravina	CAOMAR	E. Tolosa	SUPA
Australien			T. Bull	WWF
Belgien	W. Cassiers	BTB	A. Vervliet	BTB
Deutschland	H. Rake	ÖTV	H. Diers	ÖTV
Finnland	R. Herdin	Seeleute	A. Mäki Paavola	Transport- arbeiter
Frankreich			J. Duniau	Hafenarbeiter (FO)
Großbritannien	J. Slater E. Nevin	NUS MNAOA	J. Jones	TGWU
Israel	A. Chisik	Offiziere		
Italien	G. Giorgi	FILM-CISL	L. Betti	FILP-CISL
Japan	K. Kihata	AJSU		
Kanada	R. Gralewicz	SIU	D. Nichol- son*	CBRTGW
Neuseeland	J. Woods	Seeleute	E. Thompson	WWF
Niederlande	W. Ch. van Zuylen	FWZ	P. van Keulen	Vervoersfede- ratie NVV/NKV
Norwegen	E. Tollerud	Seeleute	M. Bakke**	Transport
Schweden	G. Karlsson	Seeleute	H. Ericson	STF
Schweiz			K. Rebsa- men	VHTL
USA	E. Shepard S. Wall	SIUNA NMU	T.W. Gleason	ILA

Co-Vorsitzende: K. Mols Sørensen (Vorsitzender,
Seeleutesektion)
C. Fitzgibbon (Vorsitzender,
Hafenarbeitersektion)

* D. Second trat am 31. Oktober 1976 in den Ruhestand

**Im Januar 1975 kooptiert

Tagungen

Fair-Practices-Ausschuß -- London, 17. und 18. Januar 1974

308. An der Sitzung nahmen 42 Mitglieder und Berater aus 16 Ländern teil. Den Vorsitz führte T. O'Leary (TGWU, Großbritannien). K. Mols Sørensen (Dänische Steuerleute) handelte als Vizevorsitzender des Ausschusses. Der Ausschuß nahm Entschlüsse zu folgenden Fragen an: Bekämpfung von Schattenflaggen; geplante Eröffnung eines britischen Schiffsregister in Hongkong; und Definierung des Begriffes 'Schattenflagge'. Außerdem gab der Ausschuß eine Erklärung zur Energiekrise ab (sh. Text auf den Seiten 264 und 265).

Der Unterausschuß wurde beauftragt, die vom ITF-Kollektivvertrag vorgesehenen Offiziersheuern zu überprüfen, bei Berücksichtigung des vom Ausschuß gefaßten Beschlusses, die Heuern der Mannschaftsdiagnosten mit Wirkung vom 1. September 1974 um 35% anzuheben.

Der Ausschuß nahm Kenntnis von der außerordentlichen Intensivierung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen während der letzten zwei Jahre, dank des Beschlusses, daß die zuständigen Gewerkschaften der Hafenarbeiter und Seeleute in den einzelnen Ländern die Kampagne so unterstützen sollten, wie die auf nationaler Ebene vorherrschenden Umstände dies gestatten. Oft war es möglich, glänzende Erfolge dadurch zu erzielen, daß die Ausbeutung der Besatzungsmitglieder und der nahezu unbeschreiblich schlechte Zustand solcher Schiffe in den Massenmedien (Presse, Rundfunk und Fernsehen) öffentlich angeprangert wurden.

Der Ausschuß bewilligte mehrere Zuwendungen aus dem Internationalen Wohlfahrtsfonds (sh. unter Punkt 345).

Unterausschuß über Offiziersheuern des ITF-Kollektivvertrages -- London, 25. und 26. April 1974

309. Auf dieser Sitzung führte K. Mols Sørensen (Dänischer Steuerleuteverband) den Vorsitz. Ferner waren anwesend: E. Tollerud (Norwegischer Seeleuteverband) sowie B. Laughton und A. Selander (ITF-Sekretariat). E. Brown (NUS, Großbritannien) und F. Giorgi (FILM-CISL, Italien) ließen sich entschuldigen. Nach Prüfung weiterer vom Vorsitzenden eingeholter Informationen wurde beschlossen, daß eine Anhebung der im ITF-Kollektivvertrag vom 1. August 1972 vorgesehenen Offiziersheuern um 35% gerechtfertigt ist. Gleichzeitig wurde erklärt, daß in Anbetracht

der gegenwärtigen Inflationsrate auf der im Rahmen des Stockholmer Kongresses stattfindenden Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter eine weitere Erhöhung aller Heuern (Offiziere und Mannschaften) vorgenommen werden sollte.

Gemeinsame Konferenz der Sektion der Seeleute und
Hafenarbeiter -- Stockholm, August 1974

310. An dieser Konferenz, die unter dem Vorsitz von T. O'Leary (TGWU, Großbritannien) stattfand, nahmen 150 Delegierte und Berater aus 31 Ländern teil. Ein Bericht über die Konferenz befindet sich im Protokoll des ITF-Kongresses 1974.

Fair-Practices-Ausschuß -- London, 19. und 20. März 1975
ITF-Inspektoren -- London, 18. März 1975

311. Der Vorsitzende der ITF-Sektion der Hafenarbeiter (Kollege C.H. Fitzgibbon, Australien) und der Vorsitzende der ITF-Seeleutesektion (Kollege K.Mols Sørensen, Dänemark) teilten den Vorsitz auf der obigen Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses, an der 67 Mitglieder, Berater und Beobachter aus 25 Ländern teilnahmen. Ein Teil der Beobachter kam von ITF-Mitgliedsverbänden in Entwicklungsländern, um an einer von der Britischen Seeleutegewerkschaft (NUS) einberufenen Informationssitzung teilzunehmen.

Der Ausschuß diskutierte und befürwortete den Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion seit seiner letzten Sitzung und nahm zur Kenntnis, daß sich mehr und mehr Mitgliedsverbände aktiv an der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen beteiligen. Es wurde beschlossen: daß die vom ITF-Kollektivvertrag vorgesehenen Heuersätze und geldlichen Leistungen künftig in US Dollars ausgedrückt werden und daß ab 1. September 1975 revidierte Heuersätze in Kraft treten sollten; daß allen angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter eine Definierung des Begriffes "Fernost-Fahrtgebiet" zugestellt werden sollte; und daß die Mitgliedsverbände sich intensiv darum bemühen sollten, daß die auf ITF-Sitzungen über Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen beschlossene Politik von den Gewerkschaftsbünden auf nationaler Ebene unterstützt wird, um eine breitere Beteiligung der Arbeiterbewegung an der ITF-Kampagne zu erreichen. Dies ist besonders von Bedeutung im Zusammenhang mit der Kontrolle der Tätigkeit multinationaler Unternehmen. Als nächstes diskutierte der Ausschuß ein von Herrn Professor Folke-Schmidt erstelltes Arbeitsdokument und befürwortete ein revidiertes Verfahren für die Definierung des Begriffes Schattenflagge (sh. Seite 266).

Aufgrund der provisorischen Aufhebung der Suspension der Mitgliedschaft der Panhellenischen Seeleuteföderation (PNO) zur ITF war diese Organisation wieder auf einer Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses vertreten. Mehrere Mitgliedsverbände verlangten von Vertretern der PNO Zusicherungen, daß die PNO künftig die ITF-Politik über Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen beachten würde. Der Generalsekretär und der Vorsitzende erklärten, daß die PNO wie alle anderen Mitgliedsverbände der ITF verpflichtet sei, die Politik der ITF nach bestem Vermögen zu erfüllen.

Der Ausschuß nahm den provisorischen Bericht über die Ausgaben und Einnahmen des Seeleute-Wohlfahrtsfonds für das Jahr 1974 zur Kenntnis, befürwortete die vom August 1974 bis Januar 1975 vorgenommenen Zuwendungen aus dem Wohlfahrtsfonds und bewilligte weitere Zuwendungen für Wohlfahrtsprojekte (sh. unter Punkt 345).

Ferner nahm der Ausschuß zur Kenntnis, daß die Mitgliedsverbände zwecks Bewältigung des erhöhten Arbeitspensums aufgrund der Ausdehnung der Kampagne ersucht werden würden, weitere Funktionäre als ITF-Inspektoren bereitzustellen und beschloß, daß Inspektoren-Sitzungen der Art, wie die vor der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses abgehaltene Sitzung, nach Bedürfnis einberufen werden sollten, um es den Gewerkschaftsfunktionären zu ermöglichen, Erfahrungen und Meinungen über gemeinsame Probleme auszutauschen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der ITF-Politik gegen Schattenflaggen auftreten.

Fair-Practices-Ausschuß -- London, 27. und 28. Januar 1976

312. An der Sitzung nahmen 50 Delegierte von ITF-Mitgliedsverbänden aus 21 Ländern teil. Den Vorsitz führte K. Mols Sørensen. Der Ausschuß diskutierte und befürwortete einen Bericht über die Tätigkeit der ITF-Sondersektion für Seeleute und beschloß, daß unter dem ITF-Kollektivvertrag für Schattenflaggenschiffe ab 1. September 1976 neue Heuersätze zur Anwendung gelangen sollten (die Heuersätze waren letztmalig am 1. September 1975 erhöht worden).

Die Behandlung eines Antrages der Griechischen Seeleuteföderation (PNO), daß zwecks Ausstellung der Blauen Karte der ITF für die im Besitz griechischer Reeder stehenden Schattenflaggenschiffe der griechische Kollektivvertrag anerkannt werden sollte, wurde bis nach der im Oktober 1976 stattfindenden Schifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz zurückgestellt.

Als nächstes befürwortete der Ausschuß die vom April bis Dezember 1975 vorgenommenen Zuwendungen aus dem Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute und bewilligte weitere Zuwendungen (sh. unter Punkt 345).

Der Ausschuß beschloß, daß eine kleine Delegation mehrere noch zu bestimmende Länder in Asien und im Fernen Osten besuchen sollte, um den dortigen Behörden die ITF-Politik gegenüber Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen darzulegen und zu untersuchen, welche Möglichkeiten in diesen Ländern für eine größere Betätigung der Gewerkschaften bestehen. Ferner wurde beschlossen, die Zahl der als ITF-Schiffsinspektoren tätigen Gewerkschaftsfunktionäre zu erhöhen und nach dieser Ausdehnung des Schiffsinspektionsdienstes eine Sitzung der ITF-Inspektoren einzuberufen (sh. Entschließung Nr. 36 im Anhang).

Allgemeines

313. Die zunehmende Beteiligung der angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter an der Kampagne gegen Schattenflaggen und die Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen während der Jahre 1971 bis 1973 hat während der gegenwärtigen Berichtszeit - 1974 bis 1976 - um sich gegriffen, nachdem der Fair-Practices-Ausschuß einen diesbezüglichen Appell an die Mitgliedsverbände gerichtet hatte. Gleichzeitig hat sich aber das zu bekämpfende Problem vergrößert (sh. Punkt 341 - Schattenflaggentonnage).
314. Ein Bericht dieser Art gestattet es nicht, im einzelnen über den Beitrag eines jeden Mitgliedsverbandes zu berichten. Wir möchten jedoch darauf verweisen, daß Skandinavien, Israel, Australien und Neuseeland weiterhin eine wichtige Rolle in der Kampagne spielen. Diesen Ländern sind nunmehr die belgischen, französischen, italienischen und britischen Gewerkschaften aktiv zur Seite getreten. In Großbritannien insbesondere war es möglich, direkte Maßnahmen gegen Schattenflaggenschiffe zu ergreifen, nachdem im Jahre 1974 eine neue Gewerkschafts- und Arbeitsgesetzgebung eingeführt wurde. In den Niederlanden, der Bundesrepublik Deutschland, Kanada und den USA konnten Forderungen gegen Schattenflaggenreeder durchgesetzt werden, indem die dortigen Gewerkschaften die Kampfmaßnahmen von Besatzungsmitgliedern unterstützten und auf gerichtlichem Wege die Nachzahlung ausstehender Heuern erwirkten.
315. Nicht alle ITF-Mitgliedsverbände waren in der Lage oder gewillt, die bestehende ITF-Politik gegenüber Schattenflaggen zu erfüllen. Die Gewerkschaften der Entwicklungsländer, in denen enorme Arbeitslosigkeit vorherrscht, waren sowohl seitens der Reeder als auch der Regierungen ihrer Länder unter großem Druck, die ITF-Politik zu ignorieren und lokale Heuersätze zu akzeptieren. Das

Das Hauptproblem in Europa sind 1.400 im Besitz griechischer Reeder stehende Schattenflaggenschiffe, die einem von der Panhellenischen Seeleuteföderation (PNO) abgeschlossenen Kollektivvertrag unterstellt sind, dessen Normen beachtlich unter dem ITF-Kollektivvertrag liegen. Die PNO ist anscheinend nicht in der Lage, Abhilfe zu schaffen. Wenn andere ITF-Mitgliedsverbände die Reeder dieser Schiffe zum Abschluß von ITF-Verträgen zwingen, werden die Schiffe oft unverzüglich auf die griechische Flagge umregistriert. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes war vorgesehen, daß auf der im Februar 1977 stattfindenden Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses erneut der unter Punkt 312 erwähnte Antrag der PNO diskutiert werden sollte.

316. Die vom Generalsekretär angestellten Bemühungen, um die indischen und griechischen Mitgliedsverbände zur Befolgung der ITF-Politik zu bewegen, sind bis jetzt erfolglos ausgelaufen.
317. Auf internationaler Ebene (bei der IMCO, der IAO, der OECD und dem Europarat) wurde dem Problem der Schattenflaggenschiffe und/oder nichtnormengemäßen Schiffe größere Aufmerksamkeit zuteil als je zuvor. Dies war zweifellos der Tatsache zuzuschreiben, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter zunehmenden Druck auf diese Behörden ausgeübt haben. Dennoch muß gesagt werden, daß am Ende nur die Androhung und, falls notwendig, Ergreifung gewerkschaftlicher Kampfmaßnahmen, sowie die damit für die Reeder verbundene schlechte Publicity, konkrete Resultate bringen kann, sei es in der Form einer erfolgreichen Forderung auf Nachzahlung ausstehender Heuern, der Unterzeichnung eines befriedigenden Vertrages oder der Kontrolle und Reparatur von Sicherheitszubehör und/oder Unterkunftsräumen an Bord.
318. Die erfolgreichen Aktionen unserer Mitgliedsverbände haben den Besatzungen vieler Schattenflaggenschiffe und vieler Schiffe mit Bequemlichkeitsbesatzungen ganz offenbar zum Bewußtsein gebracht, daß es Organisationen gibt, die bereit sind, sich für sie einzusetzen. Dies hat diese Besatzungen, trotz aller Einschüchterungsmaßnahmen, ermutigt, sich an unsere Mitgliedsverbände oder das ITF-Sekretariat zu wenden, um die Zahlung anständiger Löhne oder die Abschaffung unsicherer Arbeitsbedingungen zu bewirken. Je größer die Zahl solcher Fälle ist, mit denen wir uns zu befassen haben, desto mehr werden wir uns bewußt, wieviel noch zu tun ist, wenn wir der Ausbeutung der Seeleute -- insbesondere denen der Entwicklungsländer, wo große Arbeitslosigkeit vorherrscht -- ein Ende bereiten wollen.

319. Die Schifffahrtskreise haben mit zunehmendem Interesse die verstärkte Beteiligung und die Erfolge der ITF-Mitgliedsverbände und anderer Brudergewerkschaften verfolgt. Schiffsmakler und Charterfirmen haben Schritte unternommen, um ihre Interessen zu schützen, indem sie in die Charterverträge Klauseln aufnehmen, die besagen, daß der Charterkontrakt für die Dauer etwaiger gewerkschaftlicher Kampfmaßnahmen gegen das betreffende Schiff als zeitweilig aufgehoben betrachtet werden sollte. Die Organisationen der Schattenflaggenreeder haben die ITF und ihre Mitgliedsverbände angegriffen und behaupten, daß die Kampagne gegen das internationale Gesetz verstößt. Sie haben sogar in ihrer Verzweiflung auf das Recht der Flaggenstaaten verwiesen, das sie in der Vergangenheit willkürlich ignoriert haben und zum großen Teil noch immer ignorieren.

Es gibt jedoch noch immer viele Reeder, die sich damit zufriedengeben, daß ein Chartervertrag die sogenannte "ITF-Klausel" enthält, ohne direkt den erforderlichen Kollektivvertrag für das Schiff abzuschließen. Sie hoffen ganz einfach, daß das Schiff nicht kontrolliert werden wird. Andere Reeder wieder unterzeichnen Verträge, aber schüchtern dann nachher die Besatzung ein, so daß weniger als die ITF-Heuer gezahlt wird, aber die Besatzungsmitglieder falsche Heuerabrechnungen unterzeichnen, die dann bei der Inspektion des Schiffes vorgelegt werden. Wieder andere Reeder -- gegenwärtig vorwiegend Japaner -- betrachten es als billiger und einfacher, Bequemlichkeitsbesatzungen auf Schiffen unter der Flagge anerkannter Schifffahrtsländer zu beschäftigen, in dem sie die Schiffe Bareboat-Charter an ausländische Tochterunternehmen vergeben und sie dann unter Zeitcharterverträgen zurückmieten. Ferner wäre zu bemerken, daß die Reeder in Skandinavien in größerem Maße die Erlaubnis der Regierung zur Umregistrierung ihrer Schiffe auf andere Flaggen erhalten -- einschließlich Schattenflaggen natürlich. Sie tun dies mit der Begründung, daß sie konkurrenzfähig bleiben müssen. Die Norwegische Seeleutegewerkschaft hat mit den Reedern einen Vertrag über die Heuern und Arbeitsbedingungen abgeschlossen, die bei einem solchen Flaggenwechsel zur Anwendung gelangen müssen. Die schwedischen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter widersetzen sich weiterhin den Ausflaggungsversuchen der Reeder, und in Finnland wird diese Frage gegenwärtig von einer besonders hiermit beauftragten dreigliedrigen Kommission untersucht.

320. Die uns von Mitgliedsverbänden zugestellten Berichte zeigen, daß noch immer viel zu viele unsichere Schiffe in Betrieb stehen, auf denen die Lebens- und Arbeitsbedingungen schockierend sind. In den Entwicklungsländern

mit großer Arbeitslosigkeit werden zu viele Neulinge für den Seeleuteberuf angemustert. Diese Arbeitslosen sind oft bereit, 100 bis 120 Pfund an einen Arbeitsvermittler zu zahlen, nur um einen Job zu erhalten, bei dem sie ihr Leben aufs Spiel setzen. Die Sicherheit der übrigen Besatzungsmitglieder wird durch die Unerfahrenheit dieser Neulinge gleichfalls beeinträchtigt. Darüber hinaus wissen wir, daß die Reeder nationale und internationale Vorschriften und Abkommen über die Sicherheit des Lebens zur See und den Schutz der Öffentlichkeit vor einer Verunreinigung der Meere und Küsten willkürlich ignorieren.

321. Die schockierende Unfallziffer der Schattenflaggen und der griechischen Flotte, auf die die ITF und ihre Mitgliedsverbände seit Jahren verweisen, wurde während der Berichtszeit wiederholt von unabhängigen Instanzen bestätigt.
322. Der Jahresbericht der Versicherungsvereinigungen von Liverpool enthält die Feststellung, daß auf diese Flotten, die rund 30% der Welttonnage ausmachen, 74,62% aller Tonnageverluste entfallen. Auch Liberia verzeichnete eine Unfallrate, die in beachtlichem Maße über dem Weltdurchschnitt liegt -- 0,49% im Vergleich 0,33%. Im genannten Bericht heißt es weiter, die Tatsache, daß in der Berichtszeit 52 Schiffe unter der Flagge Panamas verloren gegangen sind, muß als eine Art trauriger Rekord bezeichnet werden. In Anbetracht solcher Unfallziffern klingt die Verlautbarung der Regierung Panamas, daß sie einen weltweiten Schiffsinspektionsdienst einzuführen beabsichtigt, etwas hohl. Wenn die panamaischen Behörden uns von ihrem guten Willen überzeugen wollen, sollten sie -- und das wäre wohlgemerkt das erste Mal -- unverzüglich Untersuchungen ihrer jüngsten Schiffsverluste anordnen.
323. Seit dem schockierenden Unglück des liberischen Tank-schiffes TORREY CANION sind jetzt fast zehn Jahre verstrichen, aber die vielen Unglücke von Liberia- und Panama-Schiffen vor der nordamerikanischen Küste gegen Ende 1976 brachten eine beachtliche Gefährdung der Umwelt mit sich, so daß die öffentliche Aufmerksamkeit erneut auf die Gefahren der Verwendung von Schattenflaggen und die Unzulänglichkeit internationaler Vorschriften und Verordnungen zum Schutze des Lebens auf See und der Öffentlichkeit vor den mit der Verunreinigung der Meere und Küsten verbundenen Gefahren gelenkt wurde.
324. Wir betrachten die Bildung einer Schifffahrtssicherheits-agentur (Maritime Safety Task Force) durch die amerikanische Regierung als eine konstruktive Maßnahme. Solange

die Flaggenstaaten keine wirksame gesetzliche Regelung und Kontrolle über ihre Schiffe ausüben oder solange es kein wirksames internationales Schiffsverkehrsinspektorat gibt, besteht der einzige Weg darin, daß die Hafenstaaten von den auf der IAO-Schiffsverkehrskonferenz im Oktober 1976 beschlossenen Kontrollvollmachten in verantwortlicher Weise Gebrauch machen.

325. Über die Tätigkeit der IMCO auf dem Gebiete der nichtnormengemäßen Schiffe berichten wir unter Punkt 250. Die Seeleutegewerkschaften sind aufgefordert worden, vom IAO-Kontrollverfahren für solche Schiffe in größtmöglichstem Maße Gebrauch zu machen.

ITF-Schiffsinspektoren

326. Die Zahl der Schiffsinspektoren und Gewerkschaftsfunktionäre, die sich hauptamtlich oder teilzeitig mit der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen befassen, ist während der Berichtszeit weiter angestiegen. Ende 1976 waren ITF-Inspektoren in folgenden Ländern tätig: Argentinien, Australien, Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Israel, Italien, Kanada (Ost- und Westküste), Mexiko, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Schweden und USA. In anderen Ländern haben Mitgliedsverbände oder Brüdergewerkschaften Schiffsbesatzungen auf einer ad hoc-Basis unterstützt, z.B. in Curacao, Griechenland, Panama, Peru, Portugal, Singapur, Spanien, Sri Lanka (Ceylon), Südafrika und der Türkei. Sowohl Inspektoren als auch Funktionäre wurden durch die Hilfeleistung an Schiffsbesatzungen oder den Abschluß neuer Verträge stark beansprucht. Die Zahl der Forderungen auf Nachzahlung ausstehender Heuern ist stark angestiegen, und die Durchsetzung solcher Forderungen ist sehr zeitraubend. Selbst bei der Ergreifung voller Boykottmaßnahmen kann es mehrere Wochen dauern, bevor eine befriedigende Einigung erzielt werden kann. Wir geben einige Beispiele: Tankerschiff CAMELLIA, Panama-Flagge, boykottiert in Manchester, Großbritannien, im Januar und Februar 1976 -- Boykottdauer 6 Wochen; Singapur-Flagge DIVINA, Cork, Irland, April bis Juni 1976 -- 9 Wochen; Liberia-Flagge ARGON CASTOR, Palermo, Sizilien, August und September 1976 -- 6 Wochen; gleichzeitig mit ARGON POLLUX (Liberia-Flagge), Newcastle, New South Wales, September 1976 -- 3 Wochen; ORIENTAL VICTORY (Liberia-Flagge), St. Lawrencestrom und Große Seen, Kanada, Oktober bis Dezember 1976 -- 8 Wochen, Gerichtsverfahren steht noch aus; WONDER VENTURE (Liberia-Flagge), La Pallice, Frankreich, Dezember 1976 bis Januar 1977 -- 7 Wochen; MONTEGO (Panama-Flagge), Marseille, Frankreich, Boykott begann im Dezember 1976 und dauert noch an. Wir könnten zahlreiche weitere Beispiele anführen.

ITF-Kollektivvertrag

327. Die vom ITF-Kollektivvertrag (für weltweite Fahrt und für das Fernost-Fahrtgebiet) vorgesehenen Heuersätze und geldlichen Leistungen wurden während der Berichtszeit in Übereinstimmung mit dem durchschnittlichen Anstieg der europäischen Heuern wie folgt erhöht (die Fernost-Heuer ist in Klammern angeführt):

<u>ab</u>	<u>erhöht um</u>	<u>Vollmatrosenheuer pro Monat</u>
1. September 1974	48%	£171 (£121)
1. September 1975	17,75%	US\$483 (US\$343)
1. September 1976	5%	US\$507 (US\$360)
1. März 1976 1977	5%	US\$531 (US\$377)

(Die Fernost-Heuer ist eine im Juli 1972 vom Fair-Practices-Ausschuß festgelegte niedrigere Heuer für asiatische Besatzungsmitglieder von Schattenflaggen-schiffen, die ausschließlich im Fernostraum verkehren.)

328. Nach einer ad hoc-Sitzung (August 1975) über Fahrgast-schiffe unter Schattenflaggen (sh. Punkt 229 oben) hat das ITF-Sekretariat Heuertabellen für Fahrgastschiffe formuliert. Diese Tabellen werden als Teil des ITF-Kollektivvertrages auf solchen Schiffen Anwendung finden.
329. Die Beitrittsgebühr zur Sondersektion, die jährlichen Mitgliedsbeiträge an die Sondersektion und die Beiträge der Reeder an den Seeleutewohlfahrtsfonds wurden ab 1. September 1975 auf US\$12, US\$24 bzw. US\$144 erhöht. Am 1. September 1976 erfolgte eine weitere Erhöhung der Reederbeiträge an den Wohlfahrtsfonds auf US\$150 pro Mann und Jahr.
330. Der ITF-Kollektivvertrag hat zweifellos zur Intensivierung der ITF-Kampagne beigetragen. Der Vertrag wird nicht nur unter den Reedern und Charterfirmen, sondern auch — was ebenso wichtig ist — unter den Besatzungen der Schattenflaggenschiffe immer bekannter. Trotz der Vorbehalte einiger ITF-Mitgliedsverbände und der offenen Opposition vieler Reeder und Regierungen wird die allgemeine Ansicht vertreten, daß ein internationaler Maßstab dieser Art von weitaus größerem praktischen Wert ist, als allgemeine Richtlinien darüber, was man als befriedigende Heuern und Beschäftigungsbedingungen betrachten kann.
331. Im August 1976 änderte die portugiesische Regierung ihre Gesetzgebung über die Beschäftigung portugiesischer Seeleute auf ausländischen Schiffen. (U.a. wurde vorgesehen, daß die mit portugiesischen Seeleuten von ausländischen Reedern oder Reederagenten abgeschlossenen Heuerverträge nicht schlechter sein dürfen als der ITF-Kollektivvertrag.)

Schiffe unter befriedigenden Verträgen

332. Listen der unter befriedigenden Verträgen stehenden Schattenflaggenschiffe und Schiffe mit Bequemlichkeitsbesatzungen wurden während der Berichtszeit regelmäßig an alle angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter sowie an alle ITF-Inspektoren ausgesandt. Am Ende des Jahres 1976 standen insgesamt 990 Schiffe (davon 950 unter Schattenflaggen und 40 mit Bequemlichkeitsbesatzungen unter befriedigenden Verträgen). Ungefähr 290 dieser Schiffe wurden durch Boykotte oder Boykottandrohungen unter Vertrag gebracht. Die Zahl der vertraglich erfaßten Schiffe für frühere Jahre war wie folgt:

1. Januar 1976	800
1. März 1975	640
1. Januar 1974	420
1. Juni 1972	207
1. Januar 1971	149
1. Januar 1970	95

Schiffe anerkannter Schiffahrtsländer, auf denen ausländische Besatzungen unter Sonderverträgen mit den zuständigen Gewerkschaften des Flaggenlandes beschäftigt werden, wurden nicht in die obigen Ziffern einbezogen.

Hilfeleistung an Schiffsbesatzungen

333. Während der Berichtszeit wurden sowohl ganze Schiffsbesatzungen als auch einzelne Besatzungsmitglieder von Schattenflaggenschiffen oder Schiffen mit Bequemlichkeitsbesatzungen unterstützt. Die weitaus meisten Beschwerden bezogen sich auf die Nichtzahlung der Heuer oder die Nichtbeachtung der Beschäftigungsverträge. Andere Beschwerdegründe waren: unzulängliche Sicherheitsausrüstung, mangelhafte medizinische Behandlung schlechte Unterkunft an Bord, keine Heimbeförderung nach Beendigung des Heuervertrages und körperliche Mißhandlung und Einschüchterung. Während der Berichtszeit wurden Reeder zur Nachzahlung ausstehender Heuern an Besatzungsmitglieder in folgender Höhe gezwungen:

1976	152 Schiffe	£2.960.000
1975	113 Schiffe	£1.407.000
1974	101 Schiffe	£ 744.150

Publizität und Informationen

334. Am Ende des Jahres 1976 wurden zwei Aufklärungsbroschüren (an Seeleute bzw. Hafenarbeiter gerichtet) über die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen in Druck gegeben. In der Seeleutebroschüre werden die Besatzungsmitglieder aufgefordert, ihren nationalen Gewerkschaften beizutreten

und diese zu unterstützen. Die Broschüren befinden sich gegenwärtig in Druck und werden in folgenden Sprachen erscheinen: Dänisch, Deutsch, Englisch, Finnisch, Französisch, Griechisch, Niederländisch, Norwegisch, Schwedisch, Spanisch, Arabisch, Bengali, Chinesisch, Hindi, Urdu und Türkisch. Sobald sie gedruckt vorliegen, werden sie den zuständigen Mitgliedsverbänden zugestellt werden.

335. Kurze Berichte über die in Entwicklungsländern abgehaltenen Seminare, auf denen auch Aspekte der Schattenflaggen diskutiert wurden, befinden sich unter den Punkten 61, 108, 113, 114, 119 und 120.

Boykottkampagne der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation

336. Die Exekutive der Skandinavischen Transportarbeiterföderation bekräftigte im November 1976 ihren im Mai 1976 gefaßten Beschluß, alle in skandinavischen Häfen einlaufenden Schattenflaggenschiffe und Schiffe mit Bequemlichkeitsbesatzungen zu boykottieren, die nicht unter Verträgen stehen, die für die ITF annehmbar sind. In Übereinstimmung mit den geltenden gesetzlichen Bestimmungen in den verschiedenen Ländern wurden die Reeder dieser Schiffe von diesem Beschluß fristgerecht verständigt. Die Intensivierung der skandinavischen Kampagne begann Anfang Mai 1976. Die norwegischen Arbeitgeber haben bis jetzt noch nicht versucht, die Legalität des Boykottes anzufechten, obwohl mehrere erfolgreiche Boykottaktionen durchgeführt worden sind. Zu den ersten dieser zählte eine Aktion gegen das Schiff SAN STEFANO (Panama-Flagge), das von Beamten des norwegischen Schiffsinspektorats festgehalten wurde. Das Inspektorat verbot es dem Schiff auszulaufen, solange keine neuen Rettungsboote installiert und andere Sicherheitsausrüstungen ersetzt worden waren. In Dänemark haben die Arbeitgeber den Boykott beim Arbeitsgericht angefochten. Das Gericht gab am 2. Juli 1976 seine Entscheidung ab und bestätigte, daß die dänischen Seeleutegewerkschaften berechtigt seien, Schattenflaggenschiffe zu boykottieren, fügte jedoch unter Bezug auf einen früheren Beschluß hinzu, daß die Hafenarbeiter nur dann Boykottmaßnahmen ergreifen dürfen, wenn Hafenarbeiter in anderen europäischen Ländern ein Gleiches tun. Auf Antrag der Skandinavischen Transportarbeiterföderation hat der Generalsekretär begonnen, mit Mitgliedsverbänden anderer europäischer Küstenstaaten Rücksprache zu halten, um Vorbereitungen für eine Sitzung zu treffen, auf der das künftige Vorgehen erörtert werden soll. Gemäß den von skandinavischen Mitgliedsverbänden übermittelten Informationen ist die Zahl der in skandinavischen Häfen einlaufenden und nicht unter befriedigenden Verträgen stehenden Schattenflaggenschiffe spürbar zurückgegangen. Einige Reeder sind jedoch weiterhin gewillt, ein Risiko zu laufen, so daß es notwendig ist, weiterhin scharf nach nicht vertraglich erfaßten Schiffen Ausschau zu halten.

Boycott gegen CAMELLIA (Panama-Flagge) -- Liverpool,
Januar 1976

337. Die CAMELLIA war ein besonders schlimmer Fall. Sie wurde zunächst von einem Mitgliedsverband in Haifa angehalten, entfloß jedoch dem Boykott, indem sie die Besatzung auf dem Kai zurückließ und -- nur mit Offizieren an Bord -- nach Piräus weiterfuhr, wo 18 unerfahrene Pakistaner angeheuert wurden. Jeder dieser 18 Pakistaner zahlte US\$400 für seinen Job. Das Schiff wurde sieben Monate lang weiterverfolgt, bis es schließlich in einen Hafen einlief, wo unsere Mitgliedsverbände konkrete Maßnahmen ergreifen konnten. Dies war im Januar 1976 in Manchester. Ein Funktionär der uns angeschlossenen Britischen Seeleutengewerkschaft (NUS) begab sich an Bord des Schiffes und erklärte es als unsicher. Er trat mit dem Schiffsinspektor der britischen Regierung in Verbindung sowie mit lokalen Funktionären der Britischen Transportarbeitergewerkschaft, die beschlossen, das Schiff festzuhalten, bis die bestehenden Defekte behoben, die ausstehende Heuer an die Besatzung ausgezahlt und ein ITF-Kollektivvertrag unterzeichnet worden war. Dies führte zu einem mehrere Wochen langen Prozeß. Am Ende jedoch mußten die Reeder der Besatzung ausstehende Heuern von US\$90.000 nachzahlen und außerdem alle Gerichtskosten übernehmen. Diese zwei gerichtlichen Entscheidungen müssen als ein bemerkenswerter Sieg in der weltweiten Kampagne der ITF-Mitgliedsverbände gegen unterdurchschnittliche Löhne, Arbeitsbedingungen und Sicherheitsvorschriften auf Schattenflaggenschiffen betrachtet werden. Insbesondere ist es wichtig, daß vom Gericht erklärt wurde, daß gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen in Erwartung oder Unterstützung eines Arbeitskonfliktes legitim sind, sowohl für die britischen Gewerkschaften und deren Funktionäre als auch für die ITF. Die Folge davon ist, daß andere große internationale Reeder nicht länger besonders geneigt sind, im Zusammenhang mit der Boykottierung ihrer Schiffe durch britische Gewerkschaften Gerichtsverfahren gegen diese einzuleiten.

ITF-Delegation nach dem Fernen Osten - Juli 1976

338. In Übereinstimmung mit einem vom Fair-Practices-Ausschuß im Januar 1976 gefaßten Beschluß hat eine ITF-Delegation (bestehend aus den beiden Vorsitzenden des Ausschusses, C.H. Fitzgibbon von der Australischen Hafenarbeiterföderation und K. Mols Sørensen von der Dänischen Vereinigung der Steuerleute sowie dem Kollegen Brian Loughton vom ITF-Sekretariat) vom 4. bis 8. Juli Indien, die Philippinen, Hongkong, Taiwan und Japan besucht, um mit den zuständigen Behörden Gespräche über die ITF-Politik gegen Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen zu führen. Dem Generalsekretär war es aufgrund anderweitiger Verpflichtungen nicht möglich, an der Mission

teilzunehmen. Der Termin der Mission wurde nach einer Unterredung (am 11. Juni 1976 in Genf) zwischen dem philippinischen Arbeitsminister Blas F. Ople, dem Generalsekretär der ITF und dem Vorsitzenden der ITF-Seeleutesektion festgelegt. Diese Unterredung wurde sehr kurzfristig vereinbart, nachdem die ITF einen scharfen Protest an die philippinische Regierung gegen die vollkommen ungerechtfertigte Schikanie- und Belästigung philippinischer Besatzungsmitglieder von Schattenflaggenschiffen, die von anderen ITF-Mitgliedsverbänden aufgehalten oder boykottiert wurden, gerichtet hatte.

339. In Anbetracht dessen hielt es die Delegation für richtig, sich in erster Linie mit der philippinischen Situation zu befassen. Während des Aufenthalts der Delegation in den Philippinen hatten wir den Eindruck, daß die in Genf geführten Gespräche und die vom einem zeitweilig in Manila stationierten IAO-Schiffahrts-Experten abgegebenen Erklärungen die philippinischen Behörden veranlaßt hatten, ihre Haltung gegenüber der ITF zu ändern. Anstelle der bisher unverhohlenen feindlichen Haltung war eine anscheinende Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit der ITF zu verzeichnen, und die Gespräche mit den philippinischen Behörden führten zu einer Vereinbarung über eine Reihe von Maßnahmen, die geeignet sind, in Zukunft Probleme dieser Art zu vermeiden und die Interessen der Seeleute zu schützen. Um diese Zeit begannen auch ausländische Reeder Gespräche mit den philippinischen Behörden und philippinischen Schiffahrtsinteressen zu führen. Kurz vor dem Besuch der ITF-Delegation befanden sich Vertreter deutscher Reeder in den Philippinen und kurz nach unserem Besuch eine Delegation von der FACS. Diese (und zweifellos andere) Besuche ausländischer Reederinteressen scheinen die Bemühungen der ITF bis zu einem gewissen Grade beeinträchtigt zu haben.
340. In Indien wurden dem Schiffahrtsminister mit der vorherigen Zustimmung unserer indischen Seelutegewerkschaften provisorische Vorschläge unterbreitet, deren Weiterverfolgung es gestatten könnte, sowohl den Interessen der indischen Mitgliedsverbände als auch denen der ITF-Kampagne gerecht zu werden. In Taiwan und Japan wurde diskutiert, auf welche Weise sich die dortigen Mitgliedsverbände in noch größerem Maße an der Kampagne gegen Schattenflaggen beteiligen können. In Hongkong fanden Sitzungen mit der Schiffahrtskammer und der Vereinigung der chinesischen Reeder von Hongkong statt, um die Politik der ITF zu erläutern.

Schattenflaggentonnage

341. Der ständige Anstieg der Schattenflaggentonnage ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Land	1954		1964		1974		1976	
	Schiffe	MIO BRT	Schiffe	MIO BRT	Schiffe	MIO BRT	Schiffe	MIO BRT
Liberia	245	2,38	1117	14,55	2332	55,32	2600	73,50
Panama	595	4,09	691	4,27	1962	11,00	2680	15,63
Honduras	130	0,44	46	0,09	56	0,07	57	0,071
Zypern					722	3,39	765	3,11
Singapur					511	2,88	722	5,50
Libanon			174	0,85	88	0,12	136	0,214
Somalia*					276	1,92	255	1,80
Seychelles					3	(1,901)	3	(1,901)
Cayman Inseln					48	0,040	84	0,078
Bermuda					54	1,153	69	1,56
Bahamas					129	0,153	119	0,15
Malta					26	0,038	32	0,04
Niederländische Antillen**							143	2,065
Griechenland***					2651	21,759	2921	25,03

*Schiffsregister am 31. Oktober 1976 geschlossen. Großteil der unter Somalia-Flagge registrierten Tonnage wurde auf Panama-Flagge umregistriert.

**Ziffern per Mai 1976 auf unterschiedlicher Basis errechnet und somit unzuverlässig.

***Griechenland wurde für Vergleichszwecke einbezogen, da der Anstieg der griechischen Tonnage zum Teil dem Umstand zuzuschreiben ist, das griechische Reeder ihre Schattenflaggenschiffe auf die griechische Flagge umregistrieren.

Schattenflaggentonnage als Prozent der Welttonnage:
1950 - 5%; 1955 - 6,5%; 1960 - 12,5%; 1965 - 14,5%;
1970 - 18%; 1971 - 19,5%; 1972 - 21%; 1973 - 23%;
1974 - 24%; 1975 - 26%; 1976 - 27%.

342. Im März 1975 beschloß der Fair-Practices-Ausschuß, daß die ITF eine Liste jener Länder erstellen sollte, die als Schattenflaggenländer zu betrachten sind. Somalia bietet mit Wirkung vom November 1976 keine Schattenflaggen mehr an, aber in Malta und im Libanon scheint ein erneutes Interesse an Schattenflaggen zu bestehen. Die Cayman Inseln und die Seychelles haben Schattenflaggenregister eröffnet. Aus diesem Grunde wird der im Februar 1977 stattfindenden Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses vorgeschlagen werden, in der Liste der Schattenflaggenländer Somalia zu streichen und die Cayman Inseln sowie die Seychelles hinzuzufügen. Die gültige Liste wäre dann wie folgt: Liberia, Panama, Singapur, Zypern, Bermuda, Niederländische Antillen, Malta, Libanon, Cayman Inseln, Oman, Seychelles.

Seeleutewohlfahrt

343. Über die Frage der Seeleutewohlfahrt wird unter den Punkten 235 und 238 berichtet.

Internationaler Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute

344. Die Bilanz und die Einnahmen und Ausgaben dieses Fonds befinden sich im Finanzbericht für die Jahre 1974 bis 1976 (Kongreßdokument XXXII C-8)
345. Es folgt eine Liste der vom Wohlfahrtsfonds gemachten Zuwendungen:

1974

Internationales Zentrum für Funkmedizin, Rom £ 3.000

Finnische Seeleutegewerkschaft

Umbau eines Feriendorfes für Seeleute und ihre Familien £10.000

United Seamen's Service, USA

Beitrag zur weltweiten Wohlfahrtsarbeit £10.000

Probleme im Zusammenhang mit der Beschäftigung von Pachtpersonal auf Kreuzfahrtschiffen

£30.000

Internationales Seeleuteheim Eilat, Israel

Genehmigt, aber noch nicht ausgezahlt £15.000
Wenn das Heim halbfertig ist £10.000
Nach Fertigstellung des Heimes

Schiffahrtsapostolat, Southampton

Für einen neuen Seeleuteclub £22.500

Seeleutezentrum De Beer, Rotterdam

Kauf eines Busses und Neuanschaffung von Mobiliar £20.000
Ausbau der Küche £ 5.000

Seeleuteheim Leangkollen, Norwegen

Beitrag zu Renovierungskosten £20.000

Merchant Seamen's War Memorial Society, Großbritannien

Springbok Farm, Beitrag zu den Kosten neuer
Hühnerbrutstätten £10.000

Seeleuteclub Beira, Mozambique

Anschaffung eines Minibusses £ 5.000

Fürsorge für Seeleutekinder, Hull, Großbritannien £ 500

Seeleuteheim Buenos Aires

Kauf eines Busses und Verbesserung der Ausstattung £21.636

Britischer Rettungsbootdienst £20.000

1975

Schwedisches Seeleutewohlfahrtsheim, Sydney

Für die Anschaffung eines Minibusses zwecks
Beförderung der Seeleute vom und zum Hafen £ 3.500

Australische Seeleutemission

Für die Bereitstellung und Verbesserung von
Unterhaltungsräumen für Seeleute in mehreren Häfen £16.500

Internationales Zentrum für funkmedizinische
Betreuung, Rom

Für funkmedizinische Betreuung von Schiffen
auf See £ 3.000

Seeleuteheim Stella Maris, Genua

Für Verbesserung der Unterhaltungsmöglichkeiten
und Anschaffung eines Minibusses £ 2.850

St. James Shelter Group, Southampton

Eine Wohltätigkeitsorganisation, die ein Heim
für Obdachlose (vorwiegend ältere Seeleute)
unterhält

£ 1.000

Seeleutecclub, Vancouver

Beitrag zu den Kosten der Renovierung und
Möblierung eines vor kurzem bezogenen Gebäudes
und Verbesserung der Unterhaltungsmöglichkeiten

£ 5.053

Seeleuteheim, Lyttelton

für Reparatur des Daches und Kauf eines
Farbfernsehers

£ 1.072

Internationales Seeleutezentrum, Felixstowe

Beitrag zu Baukosten

£ 5.000

Dänische Seeleutemission

Ferienheim 'Aggershøj'

£10.000

Bildungsheim der Finnischen Transportarbeiter-
föderation

£10.000

ÖTV-Seeleuteschulen

In Bremen und Hamburg

£10.000

Seeleute-Kinderheim, Hull

Weihnachtsspende

£ 500

Seeleutemission, Rotterdam

Anschaffung eines Filmprojektors

£ 620

Seeleutemission, Hull

Anschaffung eines Minibusses

£ 3.000

Seeleutehotel in Dänemark

Beitrag zu Modernisierungskosten

£10.000

Internationales Seeleuteheim, Antwerpen

Für Farbfernseher

£ 1.000

Seeleutezentrum, Antwerpen

Beitrag zur Renovierung der Kantine und Clubräume

£ 2.500

Hafenarbeiter- und Seeleutesportplatz, Antwerpen

Reparaturen und Installation einer Beleuchtungs-
anlage

£ 2.500

United Seamen's Service, USA

Beitrag zur weltweiten Wohlfahrtsarbeit £10.000

Seeleuteheim, Tyne and Wear

Beitrag zu Baukosten £ 6.000

Seeleuteheim, Amsterdam

Beitrag zu Modernisierungskosten £10.000

Seeleutemission, Singapur

Kauf eines Minibusses £ 4.517

Gilbert & Ellice Islands Overseas Seamen's Union

Kauf einer Schreibmaschine und Vervielfältigungs-
maschine £ 550

1976

Schwedischer Rettungsbootdienst

Allgemeines Ansuchen um Unterstützung £22.924

Seeleutewohlfahrtsheim, Amsterdam

Für soziale Einrichtungen, Unterhaltungsmaterial
und Anschaffung eines 9-Sitzer-Minibusses £ 8.000

Seeleuteheim De Beer, Rotterdam

Beitrag zu Kosten von Reparaturen und Ersetzung
von Mobiliar £10.000

Seeleutemission, Lagos

Bau eines Seeleuteclubs und Schwimmbades £10.000

Seeleutemission, Djakarta

Beitrag zur Bereitstellung eines Seeleuteheimes £10.000

Deutsche Seemannsmission, Djakarta

Beitrag zur Bereitstellung eines Seeleuteheimes £10.000

Schiffahrtsapostolat, Djakarta

Beitrag zur Bereitstellung eines Seeleuteheimes £10.000

Deutsche Seemannsmission, Hamburg-Altona

Renovierungskosten £10.000

Internationales Seeleuteheim, Felixstowe

Beitrag zu Baukosten £ 5.000

<u>Norwegisches Seeleuteheim, Leangkollen</u>	
Beitrag zu den Kosten eines Schwimmbades	£10.000
<u>Vereinigung für Seeleuteveteranen, Southampton</u>	
Unterhaltungsmaterial für pensionierte Seeleute	£ 1.000
<u>Seeleuteheim Corpus Christi, Texas</u>	
Beitrag zu den Unterhaltskosten	£ 1.017
<u>Hotel der dänischen Seemannsmission, Kopenhagen</u>	
Beitrag zu Modernisierungskosten	£10.000
<u>Britische Seeleutevereinigung (Zweigstelle Südaust- ralien) sowie Seeleutemission und Seeleutealtersheim von Adelaide</u>	
Für Farbfernseher, Installation einer Klimaanlage und allgemeine Verbesserungen	£ 3.000
<u>Seeleutemission, Flying Angel Club, Portland (Victoria)</u>	
Für Anschaffung eines 11-Sitzer-Minibusses	£ 3.000
<u>Britische und deutsche Seemannsmission, Middlesbrough</u>	
Für Anschaffung eines 24-Sitzer-Busses	£10.000
<u>Seeleutecub, Lyttleton</u>	
Für Anschaffung einer Bohnermaschine und kleinere Reparaturkosten	£ 650
<u>Seeleutemission, Montevideo</u>	
Beitrag zu Modernisierungskosten und Reparaturen	£ 1.695
<u>Seeleutewohlfahrtszentrum, Liverpool</u>	
Beitrag zur Deckung eines Defizites und Verbesserung der bestehenden Einrichtungen	£ 7.500
<u>Rafael Oscar, Castellon, UNIMAR, Kolumbien</u>	
Beitrag zu den Kosten einer Herzoperation, die im Ausland vorgenommen werden muß	£ 2.941
<u>Seeleute-Kinderheim, Hull</u>	
Weihnachtsspende	£ 500
<u>Schiff CAMELLIA (Panama-Flagge)</u>	
Hilfeleistung an 16 philippinische Besatzungs- mitglieder (US\$1.600)	£ 792
<u>Britische Transportarbeitergewerkschaft</u>	
Beitrag zu den Kosten der Vertretung der Lotsen auf Sitzungen über Schiffahrtssicherheit	£ 2.500

<u>Altersheim des Schiffsapostolats, Liverpool</u>	
Deckung eines Defizits	£10.000
<u>Seeleutemission, Durban</u>	
Kauf eines Farbfernsehers	£ 500
<u>Club des Schiffsapostolats, Tilbury</u>	
Deckung eines Defizits	£10.000
<u>Hotel der britischen Sailors' Society Jellicoe, Southampton</u>	
Beitrag zu Modernisierungskosten	£15.000
<u>Jährlicher Seeleutegottesdienst Llandaff Kathedrale, Wales</u>	
Beitrag zu den Druckkosten eines Programmes	£ 120
<u>Seeleutemission und Schiffsapostolat, Buenos Aires</u>	
Kauf eines Busses	£ 7.000
<u>Club für Seeleutefrauen, Belgien</u>	
Beitrag zu Verwaltungskosten	£ 500
<u>Gerichtskosten in Sachen 'SEAGULL'</u>	£ 2.000
<u>Seeleuteheim, Glasgow</u>	
Beitrag zu Modernisierungskosten	£ 1.600
<u>United Seamen's Service, USA</u>	
Für weltweite Wohlfahrtsarbeit	£20.000
<u>Finnisches Seeleuteheim, Vääksy</u>	
Beitrag zu Baukosten	£11.347
<u>Seeleuteheim Auckland, Neuseeland</u>	
Beitrag zu Unterhaltskosten	£ 5.000
<u>Merchant Navy House, Hull</u>	
Beitrag Modernisierungskosten	£10.000

VII

BEZIEHUNGEN ZU OFFIZIELLEN INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN

Über 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 Tätigkeitsberichtes.

Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

346. Sektion Straßentransport	siehe unter <u>Punkt 185</u>
Sektion der Hafenarbeiter	siehe unter <u>Punkt 216</u>
Sektion der Seeleute	siehe die <u>Punkte 240 bis 245</u>
Sektion der Fischer	siehe die <u>Punkte 268 und 269</u>
Sektion Zivilluftfahrt	siehe die <u>Punkte 283 und 298</u>

Internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO)

347. Über die Beziehungen der Sektion Zivilluftfahrt zur ICAO berichten wir unter den Punkten 299 und 301.

Zwischenstaatliche Beratende Organisation für Seeschifffahrt (IMCO)

348. Über die Beziehungen der Sektionen der Seeleute und Fischer zur IMCO berichten wir unter den Punkten 246 bis 254 und Punkt 270.

Internationaler Fernmeldeverein (ITU)

349. Die ITF hat Beobachterstatus beim Internationalen Fernmeldeverein. Ein Bericht über die Funkverwaltungskonferenz 1974 befindet sich unter Punkt 255.

Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT)

350. Über die Vertretung der ITF auf CEMT-Anhörungssitzungen berichten wir unter den Punkten 171 bis 173.

BEZIEHUNGEN ZU INTERNATIONALEN
GEWERKSCHAFTSORGANISATIONEN

Internationaler Bund Freier Gewerkschaften (IBFG)

351. Während der Berichtszeit war eine ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen der ITF und dem IBFG zu verzeichnen. Insbesondere erfolgte eine volle Rücksprache über alle wichtigen Fragen, wie z.B. das Streikrecht der Arbeitnehmer in den öffentlichen Diensten Japans, Maßnahmen in Unterstützung der schwarzen Arbeiter Südafrikas und die politische Lage in Spanien und Portugal. Im Juni 1974 fand in Genf eine IBFG-Konferenz über multinationale Unternehmen statt.

Internationale Berufssekretariate

352. Während der Berichtszeit dauerten die guten Beziehungen der ITF zu anderen Internationalen Berufssekretariaten an. IBS-Generalkonferenzen fanden am 5. und 6. Dezember 1974 in London und am 24. und 25. Mai 1976 in Genf statt. Diese Konferenzen boten den Vertretern der Berufssekretariate und des IBFG Gelegenheit für einen wertvollen Meinungs- und Erfahrungsaustausch über zahlreiche Fragen von gemeinsamem Interesse. Der Generalsekretär der ITF führte den Vorsitz auf allen diesen Konferenzen.

Europäischer Ausschuß der ITF und Ausschuß der Verkehrsgewerkschaften der EWG

353. Der Plan, während des Stockholmer ITF-Kongresses 1974 zwecks Diskussion der Möglichkeit der Bildung eines Europäischen Ausschusses der ITF eine Sitzung der europäischen Mitgliedsverbände einzuberufen, wurde nicht weiterverfolgt, weil die europäischen Mitgliedsverbände im allgemeinen der Ansicht waren, daß noch weitere informelle Diskussionen stattfinden sollten, um möglicherweise zu einer Einigung zu gelangen.
354. Auf einer Sitzung des Koordinierungsausschusses des Brüsseler Ausschusses am 10. Dezember 1974 in Frankfurt wurden neue Vorschläge unterbreitet, die vorsahen, daß die Verkehrsgewerkschaften der Gemeinschaftsländer ihren eigenen Ausschuß bilden sollten, mit spezifisch auf Aspekte der Gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG beschränktem Mandat, und daß die ITF berechtigt sein sollte, zu den Sitzungen dieses Ausschusses einen

Beobachter zu entsenden, aber in Zukunft keinen finanziellen Beitrag zu den Kosten dieses Ausschusses leisten würde. Um sicherzustellen, daß keine Einmischungen in das Zuständigkeitsbereich der ITF auftreten, wurde ferner beschlossen, daß die Sitzungen des neuen Ausschusses von den Kollegen Seibert (Deutschland), Barendregt (Niederlande), Buonaccorsi (Frankreich) und Blyth (Generalsekretär der ITF) gemeinsam formuliert werden sollten.

355. Um es zu ermöglichen, daß alle europäischen Mitgliedsverbände (einschließlich der Gewerkschaften der Drittländer und die nicht dem EWG-Ausschuß angehörenden Gewerkschaften der EWG-Länder) über alle verkehrspolitischen Entwicklungen in Europa voll informiert werden können, würde die ITF ihren eigenen Europäischen Ausschuß (mit Sekretär in London) bilden, dem alle europäischen Mitgliedsverbände, einschließlich die der EWG-Länder, angehören würden. Das Mandat dieses Europäischen Ausschusses der ITF würde sicherstellen, daß sich die ITF weiterhin mit gesamteuropäischen Verkehrsproblemen (wie Z.B. AETR, Beschlüsse der ECMT, Gewicht und Abmessungen von Straßengüterfahrzeugen, Einführung der automatischen Kupplung bei den europäischen Eisenbahnen usw.) befaßt und daß die engstmögliche Zusammenarbeit zwischen dem Europäischen Ausschuß der ITF und dem Ausschuß der Verkehrsgewerkschaften der EWG-Länder besteht.
356. Diese Vorschläge wurden im Januar 1975 dem ITF-Vorstand vorgelegt. Der Vorstand bevollmächtigte den Generalsekretär, in diesem Sinne weitere Diskussionen mit den europäischen Mitgliedsverbänden zu führen.
357. Im April erarbeitete der Generalsekretär zusammen mit anderen Mitgliedern des Präsidiums des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF) einen Satzungsentwurf für einen EWG-Ausschuß. Dieser Entwurf wurde nach Vornahme einiger weniger Änderungen am 16. Juni auf einer Sitzung des Koordinierungsausschusses des Brüsseler Ausschusses gutgeheißen. Am folgenden Tage wurde der Entwurf Vertretern der christlichen Gewerkschaften der EWG-Länder und der dem CGIL angeschlossenen italienischen Transportarbeitergewerkschaften vorgelegt, die ebenfalls in diesem Ausschuß vertreten sein würden. Sowohl die christlichen Vertreter als auch die des CGIL stimmten dem genannten Satzungsentwurf zu, ohne daß irgendwelche inhaltliche Änderungen vorgenommen wurden.

358. Das Mandat des EWG-Ausschusses besagt, daß er sich "mit allen Problemen befaßt, die mit der Gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG im Zusammenhang stehen". Alle ITF-Mitgliedsverbände, die Mitglieder des alten Brüsseler Ausschusses der ITF waren, sind nunmehr Mitglieder des neuen Ausschusses, der sich "Ausschuß der Verkehrsgewerkschaften der EWG" nennt. Dem Ausschuß gehören gegenwärtig etwa 60 Gewerkschaften aus 9 Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft an.
359. Die erste Sitzung des Koordinierungsausschusses des neuen Ausschusses fand am 5. Mai 1976 in Brüssel statt. Folgende Kollegen wurden zum Präsidium gewählt: Präsident - P.H. Seibert (Deutschland), Vizepräsidenten - Jack Jones (Großbritannien), A. Tonneaux (Belgien), S. Barendregt (Niederlande), A. Servanton (Frankreich) und S. Stimilli (Italien). Zum Sekretär des neuen Ausschusses wurde B. Jonckheere benannt.
360. Der Satzungsentwurf für einen "Europäischen Ausschuß der ITF", dem alle europäischen ITF-Mitgliedsverbände (sowohl in als auch außerhalb der EWG) angehören können, wurde den angeschlossenen europäischen Gewerkschaften am 19. Juni 1975 mit der Bitte um Stellungnahme zugestellt. Daraufhin wurde unter Berücksichtigung der spezifischen Vorschläge einiger Mitgliedsverbände ein revidierter Satzungsentwurf erstellt, der dem Vorstand der ITF auf seiner Sitzung im November 1975 vorgelegt wurde.
361. Der Vorstand genehmigte den Satzungsentwurf und bevollmächtigte den Generalsekretär, nach Rücksprache mit den europäischen Mitgliedsverbänden über den geeignesten Zeitpunkt und Tagungsort die erste Sitzung dieses Ausschusses einzuberufen.
362. An der Gründungstagung des Europäischen Ausschusses der ITF am 19. und 20. März 1976 in Wien nahmen 80 Vertreter von ITF-Mitgliedsverbänden aus 15 Ländern teil.
363. Ein Großteil der Tagung war der Berichterstattung über die jüngsten Entwicklungen in den einzelnen Transportzweigen gewidmet, und das ITF-Sekretariat erhielt den Auftrag, die in diesem Zusammenhange gezogenen Schlußfolgerungen weiterzuverfolgen.
364. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Lage in Spanien zuteil, was zur einstimmigen Annahme einer Entschliebung führte, in der die spanische Regierung aufgefordert wird, die militärische Rechtssprechung über den Verkehrssektor abzuschaffen. Ferner wurde in der Entschliebung die Kampagne der Federación Nacional de Transportes (UGT) unterstützt, deren Ziel darin besteht, volle Gewerkschaftsrechte, demokratische und bürgerliche Rechte für die spanischen Transportarbeiter zu erlangen (sh. Nr. 55 im Anhang).

365. Fritz Prechtel (Präsident der ITF und Obmann der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner) wurde einstimmig zum Vorsitzenden des Ausschusses gewählt. Die vier Vizevorsitzenden des Ausschusses sind: Henrik Aasarød (Norwegische Seeleutegewerkschaft), Jack Jones (Britische Transportarbeitergewerkschaft), Peter Küng (VHTL, Schweiz) und, kraft seines Amtes, der Präsident des Ausschusses der Verkehrsgewerkschaften der EWG. Der Vorsitzende, die Vizevorsitzenden und der Generalsekretär der ITF (oder sein Vertreter) bilden das Präsidium des Ausschusses.

ALLGEMEINESITF-Konferenz über die Probleme der arbeitenden
Frau -- London, 18. bis 20. November 1975

366. An dieser Konferenz nahmen rund 63 Delegierte von ITF-Mitgliedsverbänden aus 19 Ländern teil. Der IBP und IBFG waren durch Beobachter vertreten. Den Vorsitz führte Marie Patterson (Sachbearbeiterin für Frauenprobleme bei der Britischen Transportarbeitergewerkschaft) und Vizevorsitzende war Liselotte Raupp von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED).
367. Die Konferenz wurde durch den ITF-Generalsekretär, Charles Blyth, eröffnet. Am zweiten Tag der Konferenz erstellten separate Arbeitsgruppen Forderungsprogramme im Zusammenhang mit der Förderung der Gleichberechtigung der Frauen auf dem Wege der Kollektivverhandlungen und der Förderung der gewerkschaftlichen Organisation weiblicher Arbeitnehmer. Die von den beiden Gruppen angenommenen Schlußfolgerungen wurden von der Konferenz am folgenden Tage gutgeheißen. Die Konferenz nahm ferner eine Erklärung über den Beitrag der Gewerkschaften zur Herbeiführung der gesetzlichen und sozialen Voraussetzungen für eine echte Gleichstellung der arbeitenden Frauen an (sh. Nr. 56, 57 und 58 im Anhang).

Zypern

368. Am 15. Juli 1974 erfolgte in Zypern ein Staatsstreich, um Nicos Sampson wieder als Präsident einzusetzen. Danach erfolgte eine Invasion durch türkische Streitkräfte. Die ITF stand fast laufend in Kontakt mit ihren griechischen und türkischen Mitgliedsverbänden in Zypern.
369. Gewerkschaftsdelegationen beider Gruppen sprachen im ITF-Sekretariat vor, und der Generalsekretär versuchte, ihnen klarzumachen, wie wichtig es ist, daß sie miteinander zusammenarbeiten, wenn das Flüchtlingsproblem gelöst und ein andauernder Friede herbeigeführt werden soll.
370. Außerdem schrieb die ITF an den britischen Außenminister James Callaghan sowie an Rauf Denktas (Türkisch-zypriotischer Vizepräsident von Zypern), Roy Hattersley (Staatsminister im Britischen Foreign and Commonwealth Office) und Bülent Ecevit (türkischer Premierminister), und sie alle haben der ITF dafür gedankt, daß sie sich um die Förderung der Zusammenarbeit der griechischen und türkischen Einwohner Zyperns bemüht.

371. Ferner haben wir versucht, die Wiedereröffnung des Flughafens von Nikosia zu bewirken, um die Arbeitsplätze des dortigen Luftfahrtspersonals zu wahren und eine sehr wichtige Exportader für die leichtverderblichen Ausfuhrprodukte Zyperns wieder herzustellen.

Portugal

372. Obwohl während der Berichtszeit, sowohl von der Rechten als auch von der Linken, versucht wurde, an die Macht zu gelangen, scheint sich die politische und gewerkschaftliche Lage in Portugal nunmehr etwas stabilisiert zu haben. Dennoch bestehen einige Unklarheiten in bezug auf die künftige Führung des einzigen Gewerkschaftsbundes des Landes, Intersindical. Ferner ist es einzelnen Gewerkschaften unter der gegenwärtigen Gesetzgebung noch immer nicht möglich, internationalen Gewerkschaftsorganisationen beizutreten, obwohl Verfassungsänderungen, die dies ermöglichen würden, beschlossen worden sind, aber noch einer gesetzlichen Verankerung bedürfen.
373. Die ITF unterhält weiterhin sehr enge Beziehungen zu vielen -- wenn auch nicht allen -- Transportarbeitergewerkschaften, mit denen Vertreter der ITF im Laufe von Missionen nach Portugal kurz nach der Revolution vom April 1974 Kontakt aufgenommen haben. Die Tatsache, daß wir nicht mit allen ursprünglich kontaktierten Gewerkschaften in Verbindung stehen, ist eine Folge der politischen Unruhen, die in der Zwischenzeit eingetreten sind, und zum Teil auch Änderungen in der Führung der betreffenden Gewerkschaften zuzuschreiben. Wie dem auch sei, die gegenwärtigen Anzeichen deuten darauf hin, daß auch dieses Problem in der nahen Zukunft überwunden werden kann.
374. Die wichtigsten Kontakte der Berichtszeit waren mit drei großen Föderationen der Hafenarbeiter, Seeleute und Fischer. Die Beziehungen zu ihnen waren äußerst freundlich und von gegenseitigem Vorteil. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß diese drei Organisationen nach der gesetzlichen Verankerung der erwähnten Verfassungsänderungen um Beitritt zur ITF ansuchen werden. Die Seeleuteföderation hat z.B. bereits die Anwendung des ITF-Sondervertrages auf portugiesische Seeleute an Bord ausländischer Schiffe durchgesetzt und zusammen mit der Hafenarbeiterföderation in enger Zusammenarbeit mit der ITF Aktionen gegen Schattenflaggenschiffe in portugiesischen Häfen durchgeführt. Außerdem haben die portugiesischen Seeleute und Hafenarbeiter andere ITF-Mitgliedsverbände unterstützt, die im Namen ihrer in portugiesischen Häfen ein- und auslaufenden Mitglieder um Solidarität angesucht haben. Portugiesische Gewerkschaftsfunktionäre haben als Beobachter an ITF-Tagungen teilgenommen und auf Einladung von ITF-Mitgliedsverbänden Studienreisen gemacht. Das ITF-Sekretariat hat mit den portugiesischen Gewerkschaften laufend über spezifische Anfragen oder Probleme, die sich aus der gewerkschaftlichen Tätigkeit ergeben haben, korrespondiert.

375. Kurz nach dem Stockholmer Kongreß organisierte die ITF in Zusammenarbeit mit der Portugiesischen Hafenarbeiterföderation ein Seminar (Lissabon, 4. bis 8. November 1974), an dem Hafenarbeitervertreter aus sieben Häfen in Portugal und in den Azoren sowie eine Anzahl offizieller Gäste teilnahmen. Referiert wurde über folgende Fragen: 1) Registrierung von Hafenarbeitern, Beschäftigungsgarantien und Garantielöhne; 2) berufliche Ausbildung; 3) Produktivität in Häfen; 4) Besetzung und Größe von Arbeitstrupps; und 5) Übereinkommen und Empfehlungen der IAO betreffend die Hafenarbeit. Die Seminarsteilnehmer wurden ferner über die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen aufgeklärt.
376. Gegenwärtig erfolgen Diskussionen über die Durchführung eines weiteren Seminars für mehrere Transportarbeiterkategorien. Ursprünglich bestand die Absicht, dieses Seminar viel früher durchzuführen, was jedoch durch die derzeitige politische und gewerkschaftliche Lage verhindert wurde.
377. Der Sekretär der Forschungs- und Informationsabteilung der ITF begab sich gegen Ende 1975 nach Lissabon, um die im Jahre 1974 gemachten Kontakte wieder aufzunehmen. Während seines Besuches bestand eine politische Krise, weil die linksextremen Parteien versuchten, ihren politischen Einfluß auszudehnen. Er war somit in der Lage, diese Entwicklungen an Ort und Stelle zu verfolgen und ein gutes Bild vom Reagieren der Gewerkschaften auf sie zu gewinnen. Aus seinem Bericht ging hervor, daß die demokratische Gewerkschaftsbewegung in Portugal eine positive Zukunft hat. Dieses Urteil wurde auch durch spätere Entwicklungen bestätigt.

Spanien

378. Die Lage in Spanien hat sich seit dem Tode General Francos im November 1975 dramatisch geändert. Die Nachfolger Francos haben sich - "wenn auch zögernd" - bemüht, die sozialen und politischen Einrichtungen des Landes zu demokratisieren. Diese Bemühungen wurden vom spanischen Volk und auch vom Parlament (Cortes) überwältigend unterstützt. Mehrere politische Parteien sind nunmehr gesetzlich erlaubt, und in der Gewerkschaftsbewegung betätigen sich Organisationen wie die der ITF seit langer Zeit angehörende Transportarbeiterföderation (UGT) nicht länger geheim, obwohl sie offiziell noch illegal sind. Die UGT hat bereits Sitzungen und Konferenzen in Spanien abgehalten, ohne daß die Behörden versuchten, dies zu verhindern.

379. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes nahm das Parlament eine Prüfung bestimmter Änderungen der Arbeitsgesetzgebung vor, um diese den Bestimmungen der IAO-Übereinkommen Nr. 87 und 98 anzupassen. Die bereits vom Parlament gemachten Vorschläge sind solcher Art, daß es nur eine Frage der Zeit und einer verhältnismäßig stabilen politischen Lage ist, bevor sich Organisationen der UGT wieder ungehindert in Spanien betätigen können.
380. Bis zum Tode Francos unterstützte die ITF weiterhin die UGT, die sich derzeit von ihrem Exilbüro in Toulouse aus betätigte. Die ITF intervenierte ferner aktiv in Zwischenfällen der politischen und gewerkschaftlichen Unterdrückung durch das faschistische Regime, z.B. im Zusammenhang mit der Verhaftung und dem Prozeß gegen 10 Gewerkschafter, die in aller Welt als "die 10 von Carabachel" bekannt wurden. Eine der letzten Unterdrückungsmaßnahmen des ehemaligen Regimes war die Hinrichtung 5 politischer Opponenten am 27. September 1975. Die ITF hatte die spanische Regierung bereits vorher gewarnt, daß sie mit starken Protestmaßnahmen der freien Gewerkschafter aller Welt rechnen müsse, falls das Urteil vollstreckt würde.
381. Nach dringender Rücksprache mit dem Präsidenten der ITF wurde beschlossen, die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aufzufordern, spanische Transporte am 2. und 3. Oktober zu boykottieren, um unserem Entsetzen über die Hinrichtungen und unserer Abscheu vor dem totalitären Regime Francos Ausdruck zu geben. Trotz der äußerst kurzfristigen Aufforderung zur Ergreifung von Boykottmaßnahmen war der Boykott sehr erfolgreich, und seine Nachwirkungen dauerten über den 3. Oktober hinaus an, besonders was den spanischen Fremdenverkehr betrifft.
382. Nach dem Regierungswechsel nahm die ITF noch engere Kontakte zu der ihr angeschlossenen Transportarbeiterföderation (UGT) auf. Das Hauptbüro der UGT befindet sich nunmehr in Madrid. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände reagierten unverzüglich auf Ansuchen der spanischen Gewerkschaft um Unterstützung, sowohl im Zusammenhang mit der organisatorischen Tätigkeit der UGT als auch bei Arbeitskonflikten während der industriellen und politischen Unruhen im Jahre 1976. Beispiele für eine solche Hilfeleistung sind die Streiks des Personals der spanischen Eisenbahnen (RENFE), des Untergrundbahnen-Personals von Madrid, des Schlafwagen-Personals, der Hafentarbeiter von Barcelona und die Protestaktion der spanischen Lastwagenfahrer.

383. Nach der im Februar 1976 in Leangkollen bei Oslo abgehaltenen Sitzung des ITF-Vorstandes, auf der u.a. diskutiert wurde, auf welche Weise die ITF der UGT am wirksamsten helfen könnte, ihre Tätigkeit zu stärken und zu koordinieren, wurde an die Mitgliedsverbände in Europa, Nordamerika, Australien und Neuseeland ein Appell um finanzielle Unterstützung ausgesandt. Die Mitgliedsverbände reagierten besonders großzügig auf diesen Appell und haben es der UGT ermöglicht, ihre organisatorische Tätigkeit und ihre Bildungsarbeit zu intensivieren und Gewerkschaftsbüros zu eröffnen.
384. Auf der gleichen Sitzung nahm der ITF-Vorstand eine EntschlieÙung über die gewerkschaftliche Lage in Spanien an, in der die unverzügliche Wiederherstellung voller demokratischer Rechte, die Freisetzung aller in Haft befindlichen Gewerkschafter und die Legalisierung der Gewerkschaften und aller politischen Parteien gefordert wird (sh. Text auf Seite 216).
385. Vertreter der UGT-Transportarbeiterföderation haben an Sitzungen der ITF-Sektionen der Fischer und Seeleute sowie des Fair-Practices-Ausschusses der ITF teilgenommen. Ferner haben zahlreiche Sitzungen und Gespräche zwischen Vertretern der ITF und spanischen Transportarbeitergewerkschaften stattgefunden.
386. Im April 1976 nahm der ITF-Generalsekretär in Madrid am ersten spanischen UGT-KongreÙ seit dem Bürgerkrieg teil.

A N H A N G

WORTLAUT DER WÄHREND DER BERICHTSZEIT ANGENOMMENEN ENTSCHLIESSUNGEN UND ERKLÄRUNGEN

VORSTAND

1. Isländische Fischereigrenzen

Der Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), versammelt am 13. und 14. November 1975 in London,

NIMMT MIT GROSSER BESORGNIS KENNTNIS von der Möglichkeit des Auftretens eines ersten Konfliktes aufgrund des Beschlusses der isländischen Regierung, die isländischen Fischereigrenzen mit Wirkung vom 13. November 1975 auf 200 Meilen auszudehnen; FORDERT alle Regierungen, insbesondere die Regierungen Islands und Großbritanniens, MIT NACHDRUCK AUF, die zwischen ihnen bestehenden Streitigkeiten auf dem Verhandlungswege beizulegen und somit die ersten und schädlichen Konsequenzen zu vermeiden, denen die Arbeitnehmer in der Fischerei im Falle einer erzwungenen Lösung bedingterweise ausgesetzt sein würden.

2. Spanien

Der Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), versammelt am 13. und 14. November 1975 in London, NACH ENTGEGENNAHME eines Berichtes über den am 2. und 3. Oktober 1975 durchgeführten Boykott gegen spanische Transporte; BESTÄTIGT VORBEHALTLOS die Handlungsweise des Generalsekretärs, indem er diesen Boykott vorgeschlagen hat; DANKT den Mitgliedsverbänden der ITF AUFRICHTIG für ihr promptes Reagieren auf den Boykottaufruf; und BETONT ERNEUT die Entschlossenheit der ITF, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um die Wiederherstellung einer demokratischen Regierungsform in Spanien zu fördern.

3. Die Lage im Nahen Osten

Der Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), versammelt am 13. und 14. November 1975 in London,

GIBT SEINER GROSSEN BEFRIEDIGUNG über die kürzlich zwischen Israel und Ägypten mit dem Ziele einer Entspannung der Lage im Nahen Osten getroffene Vereinbarung AUSDRUCK;

BEGRÜSST INSBESONDERE den sich auf den Suezkanal beziehenden Teil dieser Vereinbarung; und
BEAUFTRAGT den Generalsekretär, die ägyptische Regierung und die Arabische Transportarbeiterföderation von der aufrichtigen Hoffnung der ITF in Kenntnis zu setzen, daß dieser erste Schritt sehr bald als Grundlage für weitere Fortschritte in Richtung der Wiederherstellung der uneingeschränkten Durchfahrt des Suezkanals für Schiffe aller Länder dienen wird.

4. Spanien

Der Vorstand der ITF, versammelt am 10. und 11. Februar 1976 in Leangkollen, Norwegen;
VERWEIST auf die von ihm auf seiner Sitzung vom 13. und 14. November 1975 angenommene EntschlieÙung über die Lage in Spanien, in der erneut die Entschlossenheit der ITF betont wird, "alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um die Wiederherstellung einer demokratischen Regierungsform in Spanien zu fördern";
STELLT FEST, daß die kürzlichen Erklärungen des spanischen Regimes bedauerlicherweise keine konkreten Maßnahmen in dieser Richtung vorsehen;
FORDERT das spanische Regime AUF, unverzüglich:

- a) dem spanischen Volk volle demokratische Rechte und freie Wahlen zu gewähren;
- b) alle in Haft befindlichen Gewerkschafter und politischen Häftlinge freizusetzen; und
- c) freie Gewerkschaften und alle politischen Parteien als legal zu erklären.

Der Vorstand FORDERT außerdem alle angeschlossenen Gewerkschaften mit NACHDRUCK AUF, den politischen und wirtschaftlichen Druck auf das spanische Regime zu fördern und zu intensivieren, bis in Spanien in jeder Hinsicht demokratische Verhältnisse herbeigeführt worden sind.

5. Indien

Der Vorstand der ITF hat auf seiner Sitzung am 19. und 20. Oktober 1976 vorbehaltlos die Schritte gutgeheiÙen, die die ITF unternommen hat, um sicherzustellen, daß der am 10. Juni 1976 in Kalkutta verhaftete ehemalige Präsident der All-Indischen Eisenbahnerföderation (AIRF), George Fernandes, fair und vorschriftsmäßig behandelt wird.

Der Vorstand hat eine sorgfältige Prüfung der Stellungnahmen mehrerer indischer Mitgliedsverbände der ITF zu den von der ITF unternommenen Schritten vorgenommen und stellt fest,

daß sich die ITF in ihren Beziehungen zu den indischen Behörden stets bemüht hat, die Bestimmungen und die Absicht der ITF-Satzungen zu erfüllen, gemäß denen sie verpflichtet ist, gewerkschaftliche und bürgerliche Rechte zu verteidigen. Die ITF kann auf eine lange und ruhmvolle Tradition der beständigen Unterstützung der indischen Gewerkschaften der Transportarbeiter zurückblicken und hat stets eine konsequente Haltung gegen den Kolonialismus in allen seinen Formen eingenommen. Die unüberlegte Behauptung, daß die Haltung der ITF in Sachen George Fernandes als "anti-indisch" bezeichnet werden kann -- was immer dies bedeuten mag -- trifft somit nicht zu.

FACHSEKTIONEN

EISENBAHN

6. Koordinierung der Verkehrswirtschaft
(angenommen auf der Konferenz der Eisenbahnersektion, Basel, 20. und 21. März 1974)

Die in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zusammengeschlossenen Verkehrsgewerkschaften haben wiederholt vor Versuchen gewarnt, den Verkehrsbereich mittels übertriebener Anwendung marktwirtschaftlicher Prinzipien zu ordnen. Vielerorts hat sich gezeigt, daß die Orientierung der Aufgaben der Verkehrsunternehmen überwiegend oder gar allein an der Forderung nach betriebswirtschaftlicher Rentabilität zu Resultaten führt, welche die Leistungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen nicht in ausreichendem Maße fördern, die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Verkehrsleistungen hinsichtlich Qualität und Preis eher ungünstig beeinflussen und nicht zuletzt eine Politik des sozialen Fortschritts zugunsten der im Verkehrswesen Tätigen erschweren.

Die Verkehrspolitik hat zum Ziel, den gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen zu mehren. Verkehrspolitische Maßnahmen müssen den Bedürfnissen der Menschen entsprechen. Daraus folgt, daß die Verkehrspolitik ein Faktor des sozialen Fortschritts ist. Verkehrsplanung muß ein Teil gesamtgesellschaftlicher Planung sein. Verkehrspolitischen Maßnahmen kommt daher instrumentaler Charakter zu, um Zielsetzungen innerhalb der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik zu verwirklichen. Ziele verkehrspolitischer Planungsmaßnahmen, die mit der Siedlungs- und Bauungsplanung abzustimmen sind und der Forderung nach Umweltfreundlichkeit zu entsprechen haben, sind:

- Die Errichtung von öffentlichen Linienverkehrsverbindungen im Berufs- und Schülerverkehr sowie die bewußte Verlagerung eines Teiles des Verkehrs mit Personenkraftwagen in den Großstädten und Ballungsräumen auf die Massenverkehrsmittel, Park and Ride-Systeme sind zu forcieren;

- die Errichtung von günstigen Verkehrsverbindungen zur Befriedigung des Bedürfnisses des einzelnen nach Kommunikation;
- die Errichtung von günstigen Verkehrsverbindungen zur Befriedigung des einzelnen nach Erholung;
- die Errichtung eines effizienten Güterverkehrs, in dessen Rahmen vor allem Massengüter und schwere Lasten über lange Strecken mehr als bisher vom Schienenverkehr befördert werden.

Um diese Zielsetzungen zu erreichen, müssen die Verkehrsanlagen sowie rechtlichen, organisatorischen und tariflichen Regelungen für den Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr in der Weise geschaffen oder modernisiert werden, daß das Angebot an Verkehrsleistungen den Anforderungen nach

- Sicherheit
- Wirtschaftlichkeit
- Leistungsfähigkeit
- Schnelligkeit
- Verfügbarkeit
- Umweltschutz

optimal entspricht.

Die Leistungsmöglichkeiten öffentlicher Verkehrsunternehmen und ihr Vorteil für die Gesellschaft müssen bewußt propagiert werden. Dadurch kann dem Fehlurteil begegnet werden, daß private Unternehmen grundsätzlich leistungsfähiger seien als öffentliche Betriebe.

Die Förderung der einzelnen Verkehrsträger hat entsprechend ihren technisch-ökonomischen Eigenschaften unter Berücksichtigung der gesamtwirtschaftlichen Kosten und des gesellschaftlichen Nutzens zu erfolgen. Hieran ist auch die Priorität von Verkehrswege-Investitionen zu orientieren. Die Verkehrsplanung ist heute nicht mehr eindimensional, sondern sie umfaßt eine Vielzahl von leistungsfähigen Verkehrsträgern, deren Entwicklung so aufeinander abgestimmt werden muß, daß insgesamt ein rationales Transportsystem erreicht wird, welches Attraktivität der Leistung mit einem möglichst geringen volkswirtschaftlichen Aufwand verbindet. Eine dezentralisierte, auf Gruppeninteressen rücksichtnehmende oder gar durch Gruppeninteressen bestimmte Verkehrspolitik verfehlt die optimale Wirkung und führt zu gesamtwirtschaftlicher Verschwendung.

Die Bedeutung des Verkehrs für die Gesellschaft ist bis dato nicht ausreichend wahrgenommen worden. Viel zu sehr wurde auf die Eigenwirtschaftlichkeit gesehen. Betriebswirtschaftliche Rentabilität ist aber kein ausreichender

Maßstab für die Leistungsfähigkeit von Verkehrswegen und Verkehrsmitteln bzw. -trägern. Die Verkehrswirtschaft als eine von vielen Infrastrukturbereichen kann jedoch nicht mit Wirtschaftszweigen der einfachen Konsumgüterproduktion verglichen werden.

Es ist unbestritten, daß das Verkehrssystem eine der Grundlagen der arbeitsteiligen Wirtschaft ist. Wenn man der Verkehrswirtschaft jedoch als oberstes Prinzip eine optimale Verkehrsbedienung für alle Verkehrsteilnehmer und eine optimale Verkehrsteilung zum Ziele setzt, stellt sich heraus, daß eine rein marktwirtschaftliche Ordnung nicht zum Ziele führen kann. Der öffentliche Charakter der Verkehrswirtschaft erfordert sorgfältig aufeinander abgestimmte staatliche Lenkungs Eingriffe.

Das Verkehrswesen weist eine vielschichtige Struktur auf. Das Nebeneinander von gemeinnützigen-öffentlichen und erwerbswirtschaftlichen Unternehmungen erfordert eine Kooperation und eine Koordination der verschiedenartigen Verkehrszweige und Verkehrsträger. Das marktwirtschaftliche Prinzip, ausgehend vom gedanklichen Modell der vollständigen Konkurrenz, negiert den dualistischen Charakter der Wirtschaftsordnung. Die Voraussetzungen für das marktwirtschaftliche Prinzip sind:

- Angebot gleichartiger Leistungen;
- Anpassung der Leistungsproduktion und des Leistungsangebotes an eine veränderte Nachfrage ohne Zeitverlust;
- völlige Markttransparenz und rationales Verhalten aller Marktteilnehmer.

Die Voraussetzungen können im Verkehrswesen aus folgenden Gründen nicht erfüllt werden:

- Die einzelnen Verkehrssysteme bieten aufgrund der spezifisch-technischen Eigenschaften hinsichtlich Kosten, Zeitaufwand, Quantität und Qualität nur in geringem Ausmaß gleichartige Verkehrsleistungen an;
- die Netze der einzelnen Verkehrssysteme haben unterschiedliche Maschenweiten. In Raum und Zeit können Verkehrssysteme nur dort in partieller Konkurrenz stehen, wo sich ihre Verkehrsrelationen decken;
- der Umfang, die Unteilbarkeit, die Immobilität und die teilweise extrem lange Lebensdauer der Verkehrsinfrastruktur stehen einer raschen Anpassung an veränderte Nachfragebedingungen entgegen;
- völlige Markttransparenz ist durch die starken räumlichen und zeitlichen Schwankungen der Nachfrage nach Verkehrsleistungen nicht gegeben;

- rationales Verhalten aller Marktteilnehmer ist durch die Existenz von nicht exakt erfaßbaren sozialen Nutzeneinbußen und Nutzenvermehrungen bei zeitlicher und räumlicher Streuung nicht gegeben.

In der Infrastrukturwirtschaft hat sich ein zentraler Koordinationsmechanismus als ökonomisch effizienter arbeitend erwiesen als die dezentrale Koordination. Es ist unmöglich, Probleme der Infrastruktur den Gesetzen des sogenannten freien Marktes zu überlassen. Es ist daher eine zentrale Koordinationsstelle einzurichten, die einen gesamtstaatlichen Rahmenplan erstellt und dessen Einhaltung überprüft und kontrolliert. Ein zentraler gesamtstaatlicher Rahmenplan in der Verkehrswirtschaft ist die Voraussetzung für rationale Entscheidungen bei den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmungen.

Die reine Form des Leistungswettbewerbes trifft für den Verkehrsmarkt, nachdem das marktwirtschaftliche Prinzip nicht zum Tragen kommt, nicht zu. Mangelnde Überschaubarkeit der Investitionsentscheidungen hat zur Folge, daß bei Marktlagengewinnen alle Konkurrenten gleichzeitig bemüht sind, ihre Kapazität zu erhöhen, um auf diese Weise den Marktanteil zu halten bzw. zu erhöhen. Dieses Verhalten führt zu Überkapazitäten, da bereits einzelne Investitionen die Kapazität der Gesamtbranche erhöhen. Produktivitätsverluste und ruinöse Konkurrenz sind Folge dieses Verhaltens.

Die Schwerpunkte der Verkehrsplanung und verkehrspolitischer Koordinationsmaßnahmen betreffen daher

- die Verkehrsteilung zwischen den Verkehrsträgern mittels indirekt und direkt steuernder Maßnahmen; und
- die Investitionslenkung.

Die einzelnen Verkehrsträger können nicht isoliert betrachtet werden. Die gegenseitige Abhängigkeit erfordert eine integrierte Entwicklung, um auf solche Art gesamtwirtschaftliche Kosten zu verringern. Den Ansatzpunkt dazu bietet der rationale Einsatz der vorhandenen Transportkapazitäten. Um eine rationale Verkehrsteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern - und damit ein kostengünstiges und qualitativ hohes Angebot an Verkehrsleistungen - zu gewährleisten, müssen die Verkehrsleistungen jeweils den ökonomisch-technisch geeigneten Verkehrsträgern zugeordnet werden.

Eine begrenzte Überkapazität des Angebotes an Verkehrsleistungen muß gewährleistet sein. Es darf nicht der Fall eintreten, daß aufgrund von Investitionsbeschränkungen bei einem Verkehrsträger kosten- und qualitätsgünstigere Verkehrsleistungen anderer Verkehrsträger in Anspruch genommen werden, die gesamtwirtschaftlich vermehrte Kosten verursachen. Zu beachten ist hier

vor allem die Inelastizität der Nachfrage nach Verkehrsleistungen, bedingt durch den Berufs- und Urlaubsverkehr. Der Verkehrsmarkt ist dadurch charakterisiert, daß Angebot und Nachfrage aufeinander nicht komplementär reagieren.

Um diesen Gegebenheiten entsprechend Rechnung tragen zu können, ist die Verkehrsplanung und -forschung zu intensivieren. Die Verkehrsplanung ist ein dynamischer Prozeß. Sie bedient sich der Ergebnisse der Forschung. In einem langfristigen Forschungsplan müssen folgende Aspekte Berücksichtigung finden:

- Untersuchung der Technologie des Gesamtverkehrssystems und der Teilverkehrssysteme sowie deren Entwicklung;
- Erforschung der Zusammenhänge zwischen Verkehrssystem und Siedlungsnetz;
- empirische verkehrssoziologische Untersuchungen über Verkehrsgewohnheiten und Verkehrswünsche;
- Erweiterung der Verkehrsstatistik in Richtung auf Ziel- und Quellverkehrserhebungen;
- Ursachenforschung von Unfällen der Verkehrsteilnehmer;
- Ursachenforschung der physischen und psychischen Belastung der am Verkehr aktiv Teilnehmenden;
- Erforschung der Ursachen und Auswirkungen der einzelnen Elemente des Verkehrssystems hinsichtlich Emissionen, Lärm, Blendung und anderer Auswirkungen.

7. Verkehr in Ballungsgebieten

(angenommen auf der Konferenz der Eisenbahnersektion, Basel, 20. und 21. März 1974)

Das tägliche Verkehrschaos auf den Straßen unserer Städte ist eine gesellschaftliche und verkehrspolitische Herausforderung. Die Städte nähern sich einem Zustand, in dem das Leben Gefahr läuft, unter Autoblechen, Lärm und Luftverschmutzung zu ersticken. Eingekeilt in langen Autoschlängen stehen Straßenbahnen und Busse. Täglich fordert der Straßenverkehr seine Opfer, verursacht gesundheitliche und wirtschaftliche Schäden, zehrt die durch Arbeitszeitverkürzung gewonnene Freizeit auf und zerstört die Umwelt.

Diese nur scheinbar zwangsläufige Entwicklung erweist sich bei eingehender Prüfung als ein Mangel einer sinnvollen und volkswirtschaftlichen zweckmäßigen Koordination zwischen dem Individualverkehr und dem öffentlichen Massenverkehr. Die Folgen dieser mangelnden Koordination zeigen sich in dem explosionsartigen Ansteigen des Individualverkehrs bei gleichzeitiger Verschlechterung des Verkehrsflusses.

Der Individualverkehr ist auf Kosten der öffentlichen Massenbeförderungsmittel zum innerstädtisch dominierenden Faktor geworden. Die einseitige Entwicklung zum Individualverkehr hat aber beträchtliche gesellschaftliche und volkswirtschaftliche Folgen. Unstreitbare Vorteile des Automobils verwandeln sich, insbesondere in Ballungsgebieten, mehr und mehr in gravierende Nachteile. Im Interesse des reibungslosen Verkehrsflusses werden Wohn-, Arbeits- und Erholungsgebiete geopfert. Das Bild der Städte, deren innere Kommunikationsstrukturen und der Haushalt der Natur werden zerstört. Trotz eines forcierten Straßenbaus kann der expandierende Individualverkehr nicht aufgefangen werden. Dieser Versuch kollidiert nicht nur den Finanzierungsmöglichkeiten der öffentlichen Haushalte, sondern hier sind vielmehr die Grenzen in einer gewachsenen Struktur unserer Städte und den Auswirkungen des Autoverkehrs - Luftverschmutzung und Lärm - auf das städtische Leben zu sehen. Dazu kommt die Tatsache, daß Straßenverbreitungen und an falscher Stelle angeordnete Parkhochhäuser den Verkehr ansaugen und den ursprünglichen Zustand nur zu oft verschlimmern. Durch radikalen Straßenbaustop allein scheint dem Übel jedoch ebensowenig abzuhelfen zu sein wie mit strenger Reglementierung. Höhere Parkkosten, Straßengebühren und ähnliches mehr erhöhen lediglich den Statuswert des Autos. Die Nachteile des Autos haben im Bewußtsein der Autofahrer nur geringes Gewicht - höhere Kosten, Nervenbelastung, Unfallrisiko, Parkprobleme und ähnliches mehr. Konsequentermaßen werden noch immer die Verkehrsmittel in öffentliche und private unterschieden. Das bedeutet, daß der Autobesitzer nicht die Wahl hat, sondern sich verpflichtet fühlt, sein "Eigentum" zu benutzen.

Doch nicht nur irrationale Gründe spielen hier eine wesentliche Rolle. Die insbesondere während der letzten Jahrzehnte zu beobachtende Zersiedlung weiter Landstriche im Umland der Ballungszentren sowie die strenge Funktionstrennung in Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereiche erschweren den Einsatz öffentlicher Massenverkehrsmittel in beträchtlichem Maße. Die Benutzung öffentlicher Massenverkehrsmittel erscheint den Bewohnern solcher Gebiete infolge der relativ großen Entfernungen zu Haltestellen, der ungenügenden Wagenfolge und der langen Fahrzeiten wenig attraktiv. Trotz täglicher Verkehrsstauungen gibt man dem privaten Kraftfahrzeug den Vorzug. Benachteiligt werden jene sozial unterprivilegierten Bevölkerungsgruppen, die auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht verzichten können.

Eine entscheidende Ursache für den Weg in die Krise ist, daß die Verkehrsunternehmen noch immer auf ein betriebs- und marktwirtschaftliches Instrumentarium festgelegt sind. Das Prinzip der Kostendeckung zwingt den Einzelbetrieb, sich am betriebswirtschaftlichen Kostendenken und nicht an verkehrspolitischen Zielsetzungen zu orientieren. Das Hauptinstrument dieser isolierten Handlungsweise ist ein Fahrpreissystem mit dem Ziel der Kostendeckung. Dies führt

zu einem erheblichen Attraktivitätsverlust der Verkehrsunternehmen und somit zu einer weiteren Abwanderung zum Individualverkehr. Der Hang zur Eigenwirtschaftlichkeit, vor allem im öffentlichen Personennahverkehr, bringt daher mit sich, daß verkehrspolitisch notwendige Investitionen aus rentabilitätspolitischen Überlegungen unterbleiben. Die Notwendigkeit von Investitionen ergibt sich jedoch gerade bei kommunalen Verkehrsbetrieben. Kommunale Verkehrsbetriebe sind überaus kapitalintensiv, wobei die schienengebundenen Verkehrsmittel, und insbesondere solche, die auf einer anderen als der üblichen Verkehrsebene zum Einsatz kommen, infolge der Notwendigkeit einer ganz speziellen Infrastruktur hohe Investitionen erfordern.

Der Kern der Problematik des Verkehrs in Ballungsgebieten ist die Diskrepanz zwischen starker Nachfrage nach Verkehrsleistungen und knappen Angebot an Verkehrsflächen. Aufgabe der Verkehrspolitik muß sein, diese Diskrepanz zu überwinden. Die verkehrspolitische Zielsetzung muß daher die optimale Auslastung der innerstädtischen Verkehrssysteme an den sich wandelnden Bedarf zum Inhalt haben. Das bedeutet, daß dort, wo die Auslastung bereits das Optimum überschreitet, verkehrspolitische Maßnahmen mit dem Ziel einer Straßenentlastung ergriffen werden müssen. Diese Maßnahmen haben so zu erfolgen, daß sie den gemeinwirtschaftlichen Nutzen erhöhen und gleichzeitig die Umweltbedingungen verbessern.

Diese Maßnahmen sind so zu gestalten, daß die Verkehrsaufteilung zwischen dem öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) und dem Individualverkehr funktionsgerecht ist. Sie haben sich zu orientieren an:

- den Erfordernissen der Umwelt und des Städtebaus;
- der Hebung der Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr und im notwendigen Individualverkehr;
- den gesamtwirtschaftlichen Kosten und Erfordernissen.

Geeignete Methoden zur Erreichung dieses Zieles sind:

- die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (hierzu wird vorgeschlagen, daß kurzfristige wie auch langfristige Maßnahmen Einsatz finden).

Bei den kurzfristigen Maßnahmen handelt es sich um:

- Einrichtung von Verkehrsverbänden, mit einheitlichem Tarifsystern und einheitlicher Betriebsabwicklung;
- Verbesserung der Reisegeschwindigkeit und Zugfolge sowie der Betriebszeiten;

- Erneuerung und Verbesserung des Wagenparks und des Wegenetzes.

Auf lange Sicht wird vorgeschlagen:

- rascher Ausbau der S-Bahnen und U-Bahnen;
- effiziente Ausrichtung des Sekundarnetzes der öffentlichen Verkehrsmittel auf das übergeordnete Netz; und
- besondere Anstrengungen zur Entwicklung neuer Verkehrssysteme, -mittel und -techniken.
- Koordinierter Ausbau des Straßennetzes zur Aufrechterhaltung des notwendigen Individualverkehrs. Hier soll ein attraktives 'Park and Ride'-System die notwendige Verbindung zum öffentlichen Massenverkehr herstellen. Beachtet muß in diesem Zusammenhang jedoch werden, daß der Ausbau des Straßennetzes seine Grenzen nicht nur in den Finanzierungsmöglichkeiten der öffentlichen Haushalte, sondern auch in den gewachsenen Strukturen der Städte und den Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt - Luftverschmutzung und Lärm - hat.
- Einrichtung besonderer Fahrspuren der nicht schienengebundenen öffentlichen Massenverkehrsmittel.
- Weiters ist es notwendig, der Öffentlichkeit die Problematik - ÖPNV zu Individualverkehr - nachhaltig bewußt zu machen. Die Verkehrsplanung und -politik darf sich nicht darauf beschränken, den zukünftigen und prognostizierbaren Verkehrsbedarf zu errechnen und mit Maßnahmen rein technischer Natur darauf zu reagieren, sondern sie hat vielmehr in einer groß angelegten intensiven Erziehungs- und Aufklärungsaktion die Nachteile des Individualverkehrs vor Augen zu führen. Das Auto muß seinen bedenklichen Klassencharakter verlieren.

8. Gewerkschaftsrechte der japanischen Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst

Die Konferenz der ITF-Sektion der Eisenbahner, versammelt am 20. und 21. März 1974 in Basel;

In Weiterverfolgung einer vom 30. Kongreß der ITF im Jahre 1971 in Wien einstimmig angenommenen Entschlieûung;

BEKRÄFTIGT das grundlegende Prinzip der freien Gewerkschaftsbewegung, daß alle Arbeitnehmer, ganz gleich ob im privaten oder öffentlichen Sektor der Wirtschaft beschäftigt, Anspruch auf uneingeschränkte Gewerkschaftsrechte haben;

BEGRÜSST die Beschlüsse und Empfehlungen des IAO-Verwaltungsrates betreffend die Gewerkschaftsrechte der japanischen Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst;

FORDERT die japanische Regierung AUF, in Übereinstimmung mit den Grundsätzen, Beschlüssen und Empfehlungen der IAO zu handeln;

FORDERT die japanische Regierung ferner AUF: die gegen streikende Arbeitnehmer in der Vergangenheit ergriffenen strikten Disziplinarmaßnahmen und Sanktionen wiedergutzumachen; von der künftigen Ergreifung derartiger Sanktionen abzusehen; mit den Gewerkschaften aufrichtig zu verhandeln und sie als gleichberechtigte Tarifpartner anzuerkennen;

VERWEIST mit Nachdruck auf den Grundsatz, daß alle Arbeiter das Streikrecht haben sollten und daß in Ermangelung voller gewerkschaftlicher Rechte keine gerechten und fairen Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern herbeigeführt werden können;

FORDERT die japanische Regierung AUF, das Streikrecht der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst unverzüglich wiederherzustellen;

VERSPRICHT den japanischen Gewerkschaften der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst allgemein und den japanischen Gewerkschaften der Eisenbahner im besonderen die uneingeschränkte Unterstützung der der ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften in ihrem Kampf um uneingeschränkte Gewerkschaftsrechte und die Erfüllung ihrer berechtigten wirtschaftlichen und sozialen Forderungen; und

BESCHLIESST, dieser Unterstützung in praktischer Form Ausdruck zu geben.

9. Automatische Kupplung

Die Konferenz der ITF-Sektion der Eisenbahner, versammelt am 20. und 21. März 1974 in Basel

STELLT FEST, daß die UIC die CEMT ersucht hat, den Termin der Einführung der automatischen Kupplung bis zum Jahre 1985 zurückzustellen trotz der Tatsache, daß gemäß einem vor kurzem veröffentlichten Bericht dieser Modernisierungsmaßnahme keine technischen Schwierigkeiten mehr im Wege stehen;

BESTÄTIGT, nach Vorführung eines Films über die automatische Kupplung, die in den Entschlüssen der ITF-Eisenbahnerkonferenzen vom Jahre 1961 in Paris und vom Jahre 1964 in Stockholm zum Ausdruck gebrachten Auffassungen;

ERKLÄRT ERNEUT, daß die Einführung der automatischen Kupplung eine erhebliche Reduzierung der Arbeitsunfälle mit sich bringen und betriebswirtschaftliche Vorteile für die Eisenbahnverwaltungen sowie indirekte positive Verkehrs- und umweltpolitische Auswirkungen haben würde;

STELLT FEST, daß die bisherigen Untersuchungen klar beweisen, daß den Eisenbahnen aus der Einführung der automatischen Kupplung schon nach relativ kurzer Zeit ein ansehnlicher wirtschaftlicher Gewinn erwachsen wird und sie somit verpflichtet sind, den Forderungen der ITF-Verbände in großzügiger Weise Rechnung zu tragen;

ERSUCHT die europäischen Regierungen um Intervention, da es den internationalen Organisationen der Eisenbahnverwaltungen in West- und Osteuropa offensichtlich nicht gelungen ist, das Problem der Festlegung eines allgemein annehmbaren Einföhrungstermins endgültig und befriedigend zu lösen. Aus diesem Grunde werden die Regierungen ersucht, den Einföhrungstermin durch entsprechende Maßnahmen festzulegen und abzusichern. Der von der UIC vorgeschlagene Termin (1985) kann nur als spätmöglichste Alternative akzeptiert werden. Auf alle Fälle wird gefordert, daß die Eisenbahnverwaltungen die automatische Kupplung simultan einföhren und eine maximal vierwöchige Übergangszeit eingehalten wird, um die während der Übergangszeit bestehende zusätzliche Gefährdung des Vershubpersonals auf ein absolutes Minimum zu beschränken;

FORDERT die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Eisenbahner AUF, im Sinne dieser Entschließung auf die Regierungen und Eisenbahnverwaltungen ihrer Länder einzuwirken und die ITF über alle künftigen Entwicklungen im Zusammenhang mit der Einföhrung der automatischen Kupplung auf dem laufenden zu halten.

10. VEREINHEITLICHUNG VON ARBEITSBEDINGUNGEN DES FAHRPERSONALS
(angenommen auf der Konferenz der Eisenbahnersektion, Harrogate, 19. bis 22. August 1975)

I.

Begriffsbestimmungen

- a) "Fahrpersonal", das Personal, welches Antriebsmaschinen von Schienenfahrzeugen lenkt, und das Zugbegleitpersonal;
- b) "Kleine Arbeitsperiode", die Zeitspanne zwischen zwei aufeinanderfolgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen Ruhezeit und der folgenden oder vorangegangenen periodischen Ruhezeit (Definition der periodischen Ruhezeit siehe Para. VII);
- c) "Große Arbeitsperiode", die Zeitspanne zwischen zwei aufeinanderfolgenden periodischen Ruhezeiten;

- a) "Woche" ist ein Zeitraum von sieben aufeinanderfolgenden Tagen.

II.

Anwendungsbereich

Die Mindestbedingungen gelten für:

1. das Personal zur Lenkung von Antriebsmaschinen von Schienenfahrzeugen;

Antriebsmaschinen sind:

- Lokomotiven (mit Dampf-, Elektro-, Diesel- oder Gasturbinenantrieb),
- Triebwagen (Elektro-, Diesel- oder Turbinenantrieb);

2. das Zugbegleitpersonal, d.h. das Hilfspersonal für die Antriebsmaschinen, das in Zügen diensttuende Personal und die Fahrkartenkontrolleure.

III.

Mindestalter des "Fahrpersonals"

Das Mindestalter des "Fahrpersonals" wird festgesetzt auf:

- 21 Jahre für die mit Lenkungstätigkeiten beauftragten Personen und Zugchefs;
- 18 Jahre für die mit Lenkungstätigkeiten beauftragten Personen und Zugführer, die ständig und mittelbar von einem mindestens 21-jährigen Mitglied des Lenkungspersonals oder einem Zugchef überwacht werden;
- 18 Jahre für das Begleitpersonal.

IV.

Durchschnittliche Arbeitsstunden pro Woche

Die Arbeitsstunden dürfen im Durchschnitt 40 Stunden innerhalb eines 7-tägigen Zeitraums nicht überschreiten. Der Durchschnitt wird über einen Zeitraum von 4 Wochen (28 Tage) errechnet; innerhalb von 7 aufeinanderfolgenden Tagen darf die Zahl der Arbeitsstunden jedoch 50 Stunden nicht überschreiten.

V.

Maximale Dauer der "kleinen Arbeitsperiode"

1. Die "kleine Arbeitsperiode" darf 9 Stunden nicht überschreiten.

2. Die nach Abs. V. 1. festgelegte maximale Dauer der "kleinen Arbeitsperiode" darf zweimal innerhalb einer "großen Arbeitsperiode", höchstens jedoch achtmal in vier Wochen (28 Tage), auf 10 Stunden verlängert werden.

Dies ist jedoch nur zulässig:

- a) wenn die verlängerte "kleine Arbeitsperiode" weder ganz noch teilweise in die Zeit von 0.00 Uhr bis 4.30 Uhr fällt; oder
 - b) wenn dadurch, im Anschluß an die verlängerte "kleine Arbeitsperiode", eine Ruhezeit am Standort des Fahrpersonals möglich wird; oder
 - c) wenn darüber zwischen Eisenbahnverwaltung und Gewerkschaft sowie den Personalvertretungen Übereinstimmung erzielt wurde.
3. Wenn ein Mitglied des "Fahrpersonals" zum planmäßigen Dienst erscheint, die Dienstleistung aber ausfällt oder weniger als 5 Stunden dauert, muß der Lohn für mindestens 5 Arbeitsstunden gezahlt werden.
 4. Innerhalb einer "großen Arbeitsperiode" dürfen höchstens sechs "kleine Arbeitsperioden" geleistet werden.

VI.

Tägliche Ruhezeit

1. Die unterbrochene tägliche Ruhezeit am Standort des "Fahrpersonals" darf nicht weniger als 14 Stunden dauern.
2. Die ununterbrochene tägliche Ruhezeit außerhalb des Standortes des "Fahrpersonals" darf nicht weniger als 7 Stunden dauern. Überschreitet die Ruhezeit 9 Stunden, so muß die darüber hinausgehende Zeit voll bezahlt werden.

Tägliche Ruhezeiten außerhalb des Standortes des "Fahrpersonals" dürfen nicht die Regel sein. Sie dürfen nur angeordnet werden, wenn ihnen tägliche Ruhezeiten am Standort des "Fahrpersonals" - oder periodische Ruhezeiten - vorausgehen und folgen.

3. Eine tägliche Ruhezeit außerhalb des Standortes des "Fahrpersonals" darf nur unter der Bedingung auferlegt werden, daß sie unter normalen Hygiene- und Bequemlichkeitsverhältnissen verbracht werden kann.
4. Während der täglichen Ruhezeit verfügen die Mitglieder des "Fahrpersonals" frei über ihre Zeit und haben völlige Bewegungsfreiheit.

VII.

Periodische Ruhezeit

1. Im Laufe des Jahres hat jedes Mitglied des "Fahrpersonals" Anspruch auf 52 periodische Ruhezeiten, die am Standort des Fahrpersonals zu gewähren sind. Jede dieser Ruhezeiten muß mindestens 64 zusammenhängende Stunden umfassen. Sie muß spätestens um 18.00 Uhr am ersten Tag beginnen und darf frühestens um 8.00 Uhr am letzten Tag enden.
2. An die Stelle einer periodischen Ruhezeit von mindestens 64 zusammenhängenden Stunden können zwei periodische Ruhezeiten von jeweils mindestens 38 Stunden Dauer treten. Jede dieser kürzeren periodischen Ruhezeiten muß einen vollen Kalendertag umfassen.
3. Es ist nicht zulässig, mehrere periodische Ruhezeiten zu einer zusammenhängenden Ruhezeit zusammenzufassen.
4. Die periodischen Ruhezeiten sind gleichmäßig zu verteilen. Innerhalb von vier Wochen (28 Tage) müssen mindestens vier Ruhezeiten im Sinne von Abs. VII. 1. oder eine entsprechende Anzahl von Ruhezeiten im Sinne von Abs. VII. 2. gewährt werden.

VIII.

Jahresurlaub und Feiertage

1. Das "Fahrpersonal" muß jährlich mindestens 24 Arbeitstage Urlaub erhalten. Bei der Berechnung des Urlaubs wird die Woche mit 5 Arbeitstagen gerechnet. Fallen in eine Urlaubswoche Feiertage, werden entsprechend weniger Urlaubstage für diese Woche angerechnet.
2. Für jeden Feiertag, der auf einen Werktag fällt, werden jedem einzelnen Mitglied des "Fahrpersonals" - unabhängig von den sonstigen zu einem solchen Feiertag erbrachten Dienstleistungen - zusätzlich 8 Stundenlöhne gezahlt.

Der zeitmäßige Ausgleich für Arbeit an Feiertagen erfolgt durch Wegfall einer "kleinen Arbeitsperiode". Dabei sind die Bestimmungen in Abs. IV. zu beachten.

11. Vorschlag für ein Forschungsprojekt über die menschlichen Auswirkungen des technischen Wandels bei den Eisenbahnen (gutgeheißen auf der Konferenz der Eisenbahnersektion, Harrogate, 19. bis 22. August 1975)

I.

Einleitung

Die Eisenbahnen haben sich während der letzten 30 Jahre

durch den technischen Wandel radikal verändert. In vielen Ländern sind die alten Dampflokomotiven durch Maschinen mit Elektro- und Dieselantrieb ersetzt worden. Die Verwendung von Computern und anderen elektronischen Anlagen ermöglicht es, einen immer größeren Teil der betrieblichen Anlagen automatisch (d.h. ohne ein direktes menschliches Eingreifen) zu bedienen. Durch diesen Wandel hat sich auch die Arbeit der Eisenbahner vollkommen verändert. Viele Arbeitnehmer haben heute weitaus weniger direkten Kontakt zur Arbeit und üben statt dessen nur bestimmte Kontrollfunktionen aus. Mehr und mehr Eisenbahner sind bei der Verrichtung ihrer Arbeit auf die Beobachtung von Uhren und Meßgeräten, das Ablesen von Computerstreifen usw. angewiesen. Die körperliche Belastung ist dadurch geringer geworden, aber es werden größere Anforderungen an den Arbeitnehmer gestellt.

Unter den Sachverständigen bestehen unterschiedliche Meinungen über die Auswirkungen der Automation auf den Arbeitnehmer.

"Einige Experten sehen der Entwicklung eines "neuen Menschen" mit einer positiven und konstruktiven Einstellung zu seiner Arbeit entgegen, der auch auf sozialem Gebiet in zunehmendem Maße aktiv sein wird. Andere glauben, daß die Automation die Arbeit für den Großteil der Arbeitnehmer langweiliger machen wird und daß die sozialen Bestrebungen dieser Arbeitnehmer in zunehmendem Maße unerfüllt bleiben werden. Wieder andere neigen zu der Ansicht, daß die Automation keine spürbaren Auswirkungen mit sich bringen wird. Zwar wird sich die Arbeit ändern, aber nicht die Einstellung der Arbeitnehmer zu ihr oder das gesellschaftliche Leben der betreffenden Arbeiter."

Bis jetzt sind über menschliche Auswirkungen des technischen Wandels bei den Eisenbahnen nur sehr wenige Aussagen gemacht worden, die sich auf eine wissenschaftliche Erforschung dieser Frage stützen. Der technische Wandel, der sich während der letzten 20 oder 30 Jahre im Eisenbahnsektor vollzogen hat, muß jedoch als beachtlich und tiefgreifend bezeichnet werden. Wichtig ist, daß man die Auswirkungen dieses Wandels nicht nur ermittelt, sondern auch versucht, den Mechanismus dieser Auswirkungen zu verstehen, damit man ihn mit dem Ziele einer größeren Humanisierung der Arbeit positiv beeinflussen kann.

Bedingterweise muß man zunächst einige wichtige grundlegende Änderungen, die sich seit Kriegsende bei den Eisenbahnen vollzogen haben, unter die Lupe nehmen. Die ITF und Sozialforscher von der Universität Manchester haben daher eine Voruntersuchung der Technologie und der Arbeit bei den Eisenbahnen vorgenommen, um den Umfang einer eventuellen Schlüsselstudie über diese Frage in Großbritannien zu definieren.

II.

Erste Phase

Der technische Wandel wirkt sich ganz offensichtlich auf alle Länder und Eisenbahnunternehmen aus, obwohl sich diese in einem unterschiedlichen Entwicklungsstadium befinden mögen. Dennoch gibt es gemeinsame Probleme, und es ist daher sehr wohl möglich, daß auch gemeinsame Lösungen gefunden werden können. Wir benötigen somit ein klares Bild von der Lage in den einzelnen Ländern und deren Auswirkungen auf die Eisenbahner. Die diesbezüglichen Informationen kann man durch ein koordiniertes multinationales Forschungsprojekt erhalten. Für die Durchführung dieses Projektes würden Forschungsexperten für einschlägige Sachgebiete zuständig sein, die im Rahmen eines koordinierten Projektes zusammenarbeiten. Ein Projekt dieser Art muß jedoch sorgfältig geplant werden. Unseres Erachtens wäre es ratsam, in ein oder zwei Ländern zu beginnen, um zu ermitteln, auf welche Weise das Projekt ausgedehnt werden kann.

Unter der Obhut der ITF sind bereits bestimmte Schritte unternommen worden:

- a) In Großbritannien wurde eine erste Untersuchung bestimmter Funktionen mit unterschiedlichen technischen Voraussetzungen vorgenommen, und mit den zuständigen Gewerkschaften und der Eisenbahnverwaltung wurde über Probleme einer eventuellen Schlüsselstudie Rücksprache gehalten.
- b) In Schweden prüft ein Team die einschlägige Literatur und gleichartige Forschungsergebnisse aus anderen Tätigkeitsbereichen, um die Problematik eines solchen Projektes näher zu identifizieren.
- c) In Österreich ist die Gewerkschaft der Eisenbahner an einer Prüfung technischer Fragen beteiligt und somit über gegenwärtige und voraussichtliche technische Entwicklungen orientiert.

III.

Schlüsselstudie

Wir schlagen vor, daß in Großbritannien eine Schlüsselstudie vorgenommen wird, um zu klären, inwiefern der technische Wandel die Arbeit und die Einstellung der Arbeitnehmer zu ihr beeinflußt hat. Das Ergebnis dieser ersten Untersuchung würde es uns ermöglichen, geeignete Forschungsinstrumente zu formulieren, die in allen Ländern als Grundlage für eine breiter angelegte Studie dienen können.

- b) Mehreren Gleisverbindungen und Abgabelungen sowie mit dichterem Verkehrsdrang
- 2. Kraftstellwerke
 - a) "Einzelschaltsystem", je ein Schalter pro Signal/Weiche
 - b) Einfahrt/Ausfahrt-System, automatische Streckenplanung und Bedienung von Signalen und Weichen durch Druckknöpfe am Schaltbrett

(Ungefähr 20 Personen von jeder Gruppe)

Streckeninstandhaltungsarbeiter

1. Nicht-mechanisierte Arbeitstrupps (Arbeit mit Hacke und Schaufel), gegebenenfalls bei Verwendung einfacher mechanischer Werkzeuge, die einer manuellen Bedienung bedürfen, wie z.B. Gleisheber und Meßgeräte.
2. Teilweise mechanisierte Arbeitstrupps: Verrichten im großen und ganzen die gleiche Arbeit wie nicht-mechanisierte Arbeitstrupps, aber bei Verwendung bestimmter Werkzeuge mit Kraftantrieb (Preßlufthammer und Sechskantschlüssel). In dieser Gruppe würden sich auch Arbeiter befinden, die sogenannte "Kango-Hammer" (eine Art Preßluft-Bohrhammer) bedienen.
3. Mechanisierte Streckenwartung: Bei Verwendung von Instandhaltungsmaschinen des Typs Plasser-Theurer oder ähnlicher Maschinen.

(Je 20 Personen von jeder Gruppe)

V.

Forschungsmethode

Für die Durchführung der Studie sind zwei Forschungsinstrumente vorgesehen: a) ein Fragebogen über die Einstellung zur Arbeit und b) ein Arbeitsmerkmalformular.

1. Fragebogen über Einstellung zur Arbeit

Dieser Fragebogen enthält eine Anzahl von Fragen über die Arbeit, die Arbeitsbedingungen, die Einführung neuer Methoden oder Maschinen, die Organisierung der Arbeit usw. Die einschlägigen Informationen sollen in persönlichen Interviews am Arbeitsplatz (Dauer des Interviews etwa eine Stunde) eingeholt werden. Sie werden jedoch als streng vertraulich behandelt und werden nur als eine kollektive Statistik veröffentlicht werden.

2. Arbeitsmerkmale

Dies ist keine Arbeitsbewertungsstudie. Vorgesehen ist lediglich, daß ein Forschungsexperte den Arbeitnehmer bei der Arbeit beobachtet, gewisse Merkmale der Arbeit notiert, und zwar bei Verwendung eines Formulars, das sich aufgliedert in körperliche und geistige Anforderungen der Arbeit, Situierung und Umgebung des Arbeitsplatzes und Verhältnis zwischen Arbeitnehmer und Maschinen oder mechanischen Anlagen.

Diese Informationen sollen durch Daten und statistische Angaben über die Technologie und Organisation der Arbeit ergänzt werden, die getrennt mit Hilfe der Gewerkschaften und Eisenbahnverwaltungen gesammelt werden sollen.

Die in den beiden Forschungsinstrumenten enthaltenen Informationen werden für die ITF von der Universität Manchester ausgewertet werden.

Einzelheiten des Fragebogens über Einstellung zur Arbeit

- (i) Inhalt der Arbeit -- Beschaffenheit der Arbeit unter Berücksichtigung spezifischer Aufgaben
- (ii) Berufliche Gesundheit -- Anstrengungen und allgemeine Aspekte der körperlichen und geistigen Gesundheit
- (iii) Egonomische Faktoren -- wie z.B. Beleuchtung, Wärme, Lärm, Staub, arbeitsbedingte körperliche Bewegung, Aufnahme optischer und akustischer Informationen
- (iv) Alternativen -- alternative Beschäftigungsmöglichkeiten
- (v) Arbeitsatmosphäre -- inwiefern haben sich die Eisenbahnen verändert?, was war gut?, ist heute gut?, welche Zeremonien gab es/gibt es?, welche menschlichen Werte sind von Bedeutung?, was sind die früheren und heutigen Prioritäten?
- (vi) Organisatorische Struktur -- Welche Hierarchien (Befehlsebenen) gibt es?, welche Voraussetzungen sind zu erfüllen, wenn man befördert werden will?, welche Art von Beschlüssen wird auf den verschiedenen Ebenen gefaßt?, was geschieht auf der Ebene über bzw. unter Ihnen (den befragten Arbeitnehmer)?, wer ist Ihr unmittelbarer Vorgesetzter, und welche Entscheidungen trifft er, die Sie unmittelbar berühren?

- (vii) Verhältnis zwischen Arbeit und Freizeit --
Wieviel Überstunden werden gearbeitet? Werden
Schichten gearbeitet? Entfernung der Wohnung vom
Arbeitsplatz, Freizeittätigkeit, Größe der Familie,
Privat- oder Dienstwohnung
- (viii) Demokratisierung der Arbeit -- Rücksprache,
Mitbestimmung
- (ix) Persönliche Einzelheiten -- Alter, Bildung,
vorherige Beschäftigung, jetzige Beschäftigung,
gewerkschaftliche Mitgliedschaft

Arbeitsmerkmale

- (i) Beschreibung der Arbeit -- Was tun die Gegenstand
der Untersuchung bildenden Gruppen und Kategorien
von Arbeitnehmern und Dienstgraden?
- (ii) Körperliche Anforderungen
- (iii) Geistige Anforderungen
- (iv) Voraussetzungen in bezug auf Ausbildung
- (v) Ist die Arbeit abwechslungsreich oder monoton?
- (vi) Umwelt des Arbeitsplatzes -- Raum, Lärm, Hitze,
Licht, Schmutz, Staub, Unfälle, Erkrankungen
- (vii) Organisation der Arbeit:
 - wie ist sie organisiert
 - wer organisiert sie
 - Demarkierung individueller und gemeinsamer
Aufgaben

12. Erklärung zum regionalen Schienenverkehr

(angenommen auf der Konferenz der Eisenbahnersektion,
Basel, 20. und 21. März 1974)

In einer Zeit, in der die Schiene ebenso wie der öffentliche
Nahverkehr wegen der praktisch unlösbaren Probleme des Indi-
vidualverkehrs zunehmend an Bedeutung gewinnt, erscheint es
nicht zweckmäßig, ein bestehendes Eisenbahnnetz durch Auf-
lassung von Bahnlinien zu zerstören. Regionalpolitisch-
gemeinwirtschaftliche Gesichtspunkte erscheinen der ITF
von so großer Bedeutung, daß eine ausschließlich betriebs-
wirtschaftliche Betrachtung von Bahnlinien abgelehnt
werden muß. Deshalb ist ein Eisenbahnnetz auch dort in
seiner Substanz zu erhalten, wo eine betriebswirtschaftliche
Rentabilität nicht gegeben sein kann. Es ist nicht vertretbar,

daß allein und einseitig von der Eisenbahn bezüglich ihres Fahrweges eine betriebswirtschaftliche Rentabilität verlangt wird, die man beim Bau des Straßennetzes und künstlicher Wasserstraßen praktisch außer Acht läßt. Daß die einzelnen nationalen Eisenbahnunternehmen gemeinwirtschaftliche Gesichtspunkte nicht mehr oder nicht genügend in Betracht ziehen, liegt zum Teil daran, daß sie oft von Gesetzen wegen zu einzelwirtschaftlicher Betrachtungsweise verpflichtet sind.

Grundsätzlich ist die ITF der Meinung, daß für einzelne Bereiche der materiellen Infrastruktur eine nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten durchgeführte Untersuchung wichtige Aufschlüsse liefern kann. Für bestimmte Bahnstrecken, insbesondere Nebenbahnen, erscheint jedoch diese Vorgangsweise nicht angebracht. Sie erfüllen bedeutende regionalpolitische Funktionen, und ihre volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Wichtigkeit kann nicht mit Hilfe betriebswirtschaftlicher Kennzahlen ermessen werden. Die einzelwirtschaftliche Ebene allein kann keine Basis für die Diskussion über die sogenannte Rentabilität von Bahnlinien sein.

Sie sind ein Teil der *materiellen Infrastruktur*, die die Gesamtheit aller Anlagen, Ausrüstungen und Betriebsmittel in einer Gesamtwirtschaft umfaßt, die zur Energieversorgung, Verkehrsbedienung, Telekommunikation und zur Konservierung der natürlichen Ressourcen der Verkehrswege dienen. Inbetriebnahme, laufende Instandhaltung bzw. Einstellung von Bahnlinien können damit auch als Maßnahmen der staatlichen Infrastrukturpolitik betrachtet werden.

Regionalpolitische Maßnahmen - wirtschafts- und gesellschaftspolitische Initiativen des Gesamtstaats, die aufgrund wirtschaftlicher und sozialer Probleme von einzelnen Landesteilen getroffen werden - können an verschiedenen ökonomischen und außerökonomischen Zielvorstellungen orientiert sein. Mit der Zielvorstellung ändert sich jeweils der Charakter der regionalpolitischen Maßnahmen und das Instrumentarium zu ihrer Realisierung. Die Zielvorstellungen stehen miteinander in Konflikt, wobei sich oftmals die Schwierigkeit ihrer gleichzeitigen vollen Verwirklichung offenbart.

Die verschiedenen regionalpolitischen Zielvorstellungen werden im sogenannten magischen Viereck der Regionalpolitik zusammengefaßt. Es sind dies:

- regionale Vollbeschäftigung;
- optimales Wirtschaftswachstum;
- regionale Wohlstandsparität;
- optimale räumliche Struktur.

Im Zusammenhang mit der notwendigen Sicherung der Arbeitsplätze und der Verbesserung regionaler Lebensverhältnisse erhalten Schienenstrecken erhöhte Bedeutung. Man weiß heute bereits,

daß staatliche Förderungsmittel zur Entwicklung strukturschwacher Landesteile, etwa in Form von Investitionsanreizen für die Neuansiedlung, Erweiterung und Umstrukturierung und in der Form der Förderungsmittel zur Verbesserung der kommunalen und regionalen Infrastruktur, eher in solchen Gemeinden eingesetzt werden sollten, die ein gewisses Entwicklungspotential mitbringen. Diese Form einer staatlichen Regionalpolitik setzt sich die gezielte Förderung von Siedlungen zur Aufgabe, die bereits über Agglomerationsvorteile (darunter wird u.a. die Konzentration von Betrieben und Arbeitskräften verstanden), über Standortvorteile und über eine gewisse Konzentration von Bildungseinrichtungen verfügen. Es wird also eine Selektion von Standorten durchgeführt, an denen ein für die industrielle Entwicklung notwendiges Mindestmaß an regionaler Konzentration geschaffen werden kann. Dafür sprechen auch finanzielle Gesichtspunkte. Die beschränkten öffentlichen Mittel können nur dann wirksam eingesetzt werden, wenn eine Konzentration aller Kräfte auf die Punkte der relativ größten Erfolgsaussichten vorgenommen wird. Bahnlinien erhalten bei dieser Variante der Regionalpolitik deshalb eine besondere Bedeutung, da die ausgewählten Wachstumsschwerpunkte aus allen Bereichen der Regionen in kurzer Zeit zu erreichen sein sollen. Das Vorhandensein einer Bahnlinie drosselt auch die direkte Abwanderung der Bevölkerung aus den agrarischen Gemeinden in das zentrale Wachstumszentrum und kann somit einer zu starken Agglomerationstendenz dieser Zentren wiederum entgegenwirken.

Eine weitere Aufgabe von regionalen Bahnstrecken ist die Verbindung von Wohn- und Arbeitsstätten. Es ist der ITF natürlich klar, daß eine Harmonisierung der regionalen Lebensverhältnisse ohne die Entwicklung eines Siedungsleitbildes, das auch auf die Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsplanung Rücksicht nimmt, kaum zu erreichen sein wird. Dieses Leitbild darf sich nicht nur an Produktionsfaktoren orientieren, sondern andere Kriterien, wie die Qualität der Lebensumstände, der Wohnwert und Freizeitwert, sind zu berücksichtigen. Verkehrskomfort und -sicherheit sowie ein Verkehrsangebot als wichtiges Element der Lebensfähigkeit einer Region sind dabei von besonderer Bedeutung. Nachdem der Zugang zu höherer Bildung regional stark differenziert ist, muß auch die Gleichheit der Ausbildungsmöglichkeiten in diesem Leitbild Einzug finden.

Ein wichtiges, in der Gegenwart häufig unterbewertetes, weil ökonomisch schwer quantifizierbares Unterscheidungsmerkmal der Verkehrsmittel ist das Ausmaß, mit dem sie die natürliche Umwelt der Menschen beeinträchtigen. Die natürliche und gebaute Umwelt wird bekanntlich zunehmend lebensfeindlicher und lebensgefährdender in humanökologisch-medizinischer, psychologischer und sozialer Hinsicht. Vor allem die Verschmutzung und Vergiftung der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen, wie Luft, Wasser und Boden, geht mit zunehmender

Geschwindigkeit vor sich, wobei gegenwärtig noch nicht feststeht, inwieweit manche dieser Prozesse bereits irreversibel sind. Als eine der Hauptquellen der Umweltbelastung muß der Individualverkehr bezeichnet werden. Kohlenmonoxyd, zyklische Kohlenwasserstoffe, Bleiverbindungen, Nitrosegase, Schwefeldioxyd, Reifen- und Straßenabrieb stellen eine ernste Bedrohung der menschlichen Gesundheit dar. Sie sind eindeutig eine Domäne des Autoverkehrs. Wird eine Einschränkung der Vergiftung natürlicher Lebensgrundlagen angestrebt, wird zweifelsohne dem Verkehrsträger Schiene künftig Vorrang zukommen müssen, da im Eisenbahnverkehr der Dampfbetrieb praktisch der Vergangenheit angehört und der Dieselmotor vor allem dort angewandt wird, wo weder eine Massierung von Verkehr noch von Bevölkerung vorliegt. Der regionale Schienenverkehr hat somit auch eine umwelthygienische Bedeutung.

13. Eisenbahnen und Eigenwirtschaftlichkeit
(angenommen auf der Konferenz der Eisenbahnersektion, Harrogate, 19. bis 22. August 1975)

In vielen Ländern führt die Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation der Eisenbahnen zu Überlegungen oder sogar zu entsprechenden politischen Entscheidungen, nach denen die Leistungen des Schienenverkehrs nach dem Maßstab einer rein betriebswirtschaftlichen Rentabilität reduziert werden sollen.

Die in der ITF zusammengeschlossenen Gewerkschaften der Eisenbahner warnen vor einer einseitig die Eisenbahn zurückdrängenden Verkehrspolitik im nationalen und internationalen Rahmen.

Sie fordern die Regierungen und Eisenbahnverwaltungen ebenso wie deren internationale Institutionen auf, Schritte zu unternehmen, welche die Erhaltung der Substanz der Eisenbahnen garantieren und darüber hinaus ihre Modernisierung unterstützen, zugleich aber alle Schritte zu unterlassen, die zwar auf eine vermeintliche Sanierung des Schienenverkehrs abzielen sollen, in Wirklichkeit aber die Situation der Eisenbahnen auf die Dauer noch mehr verschlechtern.

Die Eisenbahnerorganisationen in der ITF erklären im einzelnen:

Beurteilung von Defiziten der Eisenbahnen

Da die Eisenbahnen nach dem Gesetz oder infolge politischer Weisungen als öffentliche Unternehmen auch Leistungen produzieren müssen, die bei eingefrorenen Tarifen und gleichzeitig sukzessiv ansteigenden Kosten nicht ohne Verluste angeboten werden können, sind Defizite der Eisenbahnen in solchen Fällen zwangsläufig.

Umso weniger können Defizite der Eisenbahn als Maßstab für den Unternehmenserfolg herangezogen noch als äußeres Zeichen einer angeblich unwirtschaftlichen Arbeitsweise der Bahnen betrachtet werden. Eine Eisenbahn arbeitet auch bei rapide ansteigenden Defiziten zum Beispiel bei sparsamen Mitteleinsatz wirtschaftlich; einer nicht gegebenen betriebswirtschaftlichen Rentabilität steht die volkswirtschaftliche Rentabilität gegenüber, die Vorrang vor anderen Lösungen haben muß, weil sie die Gesellschaft und Steuerzahler weitaus weniger belastet, als dies bei einer totalen Automobilisierung unter Einbeziehung aller Folgekosten der Fall wäre.

Darüber hinaus spricht die (wenn auch nicht quantifizierbare) Umweltfreundlichkeit des Eisenbahnverkehrs dagegen, Defizite von Bahnen zum Vorwand für übertriebene Konzentrationsmaßnahmen und/oder für den Verzicht auf ganze Tätigkeitsbereiche des Schienenverkehrs zu nehmen. Anzuführen ist ferner die Sicherstellung der Transporte infolge weitgehender Unabhängigkeit des Schienenverkehrs vom Erdöl.

Rückzug bedeutet Verschlechterung

In vielen Fällen mußten Eisenbahnen in der Nachkriegszeit Kriegsschäden aus eigener Kraft oder mittels Aufnahme teurer Kredite finanzieren. Auch beim Ausbau und der Modernisierung erhielten bei weitem nicht alle Eisenbahnen ausreichende Kapitalmittel seitens der staatlichen Eigentümer.

Dadurch wurde die Modernisierung der Eisenbahn verschleppt, ihre Kostensituation durch unnötig hohe Kapitalkosten verschlechtert und ihre Leistungsfähigkeit nicht im möglichen Ausmaß genutzt. Diese Situation ist auch heute noch in mehreren Ländern gegeben. Sie ist nicht dadurch zu verbessern, daß man die Eisenbahn immer mehr zum Rückzug zwingt, indem man ihr das Abstoßen betriebswirtschaftlich nicht rentabler Güter- und Personenverkehrsdienste nahelegt. Ein solches Vorgehen treibt auch die heute noch rentablen Bereiche ins Defizit. Das kurzfristige Anwenden der heute zunehmend angewendeten betriebswirtschaftlichen Denkschablone würde dann logisch dazu zwingen, die Eisenbahn als Transportmittel völlig in Frage zu stellen.

Dies stünde aber nicht nur im Widerspruch zu der einhelligen Meinung der verantwortlichen Verkehrspolitik, die Bahn sei als Rückgrat des Verkehrs zu erhalten und zu stärken - ein solches Vorgehen würde letzten Endes die Leistungsfähigkeit der Transportwirtschaft insgesamt nicht mehr gewährleisten.

Diskriminierende Verkehrswegepolitik

Nach einer jahrzehntelangen Diskussion über die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen ist festzustellen, daß die staatliche Verkehrswegepolitik die Konkurrenten der Eisenbahn

eindeutig und in sehr erheblicher Weise begünstigt hat. Daß den privaten Straßenverkehrsunternehmen ebenso wie der Binnenschiffahrt - vor allem auf aufwendigen, künstlichen Wasserwegen - unter Einsatz öffentlicher Mittel eine wichtige Basis für ihre gewinnbringende Tätigkeit zur Verfügung gestellt wurde und gestellt wird, war für die Eisenbahn in doppelter Weise nachteilig:

- Die Eisenbahnverwaltungen erfuhren durch die Finanzierung von Maßnahmen bezüglich ihres Streckennetzes eine erhebliche Belastung ihrer Wirtschaftsrechnung beziehungsweise ihres Jahresabschlusses.
- Zugleich erhielten ihre Konkurrenten durch den Ausbau ihrer Verkehrswege einen erheblichen Wettbewerbsvorteil, indem ihr Aktionsradius erheblich erweitert, die Umschlagsgeschwindigkeit und damit die Kapazität wesentlich erhöht und folglich die Ertragslage wesentlich verbessert wurde.

Benachteiligung der Eisenbahn

Umso weniger ist es heute vertretbar, allein an Schienenstrecken der Eisenbahn den Maßstab der betriebswirtschaftlichen Rentabilität anzulegen; niemand fragt auch danach, ob teure Fernstraßen, welche Gebiete mit dünner Besiedlung und schwacher Wirtschaftskraft mit anderen Regionen verbinden, im Einzelfall rentabel oder unrentabel sind.

Die Eisenbahnergewerkschaften verlangen daher, eine einseitig auf die Schiene abgestellte und die Bahn somit diskriminierende Rentabilitätsberechnung von Strecken entweder zu unterlassen oder aber eine solche Rechnung auf alle Verkehrswege anzuwenden; dann müßten die Staaten sich allerdings bei ihrer Investitionspolitik an die Ergebnisse von Kosten-Nutzen-Analysen gebunden fühlen und nicht freihändig zum Beispiel an Wahlterminen orientierte Kanalbauprojekte beschließen, die einen volkswirtschaftlichen Unfug darstellen. Ferner muß sichergestellt sein, daß ein ausgewogenes Verkehrsnetz nicht an Absatzschätzungen der Ölkonzerne und Automobilfirmen orientiert sein darf, sondern die Entwicklung der regionalen Wirtschaftstätigkeit und der Besiedlung unterstützt. Die "freie Wahl des Verkehrsmittels" würde zu einer Farce, wenn bei einer rein betriebswirtschaftlichen Betrachtung ganze Landstriche von der Eisenbahn entblößt und dem Monopol des Straßenverkehrs ausgeliefert würden, die dann bei der Preisfestsetzung ebenso wie bei der Festsetzung der Qualität der Verkehrsbedienungen weitgehend freie Hand hätten. Regierungen und Eisenbahnverwaltungen müssen sich darüber im klaren sein, ob sie eine gleichzeitige Verschlechterung und Verteuerung des Verkehrs verantworten können.

- Defizite der Eisenbahnen können kein Maßstab für die Beurteilung ihrer Leistungen sein, weil eine gegebene oder fehlende betriebswirtschaftliche Rentabilität allein keine verlässliche Aussage über den gesamtwirtschaftlichen Vorteil defizitärer Leistungen zuläßt.

- Die nationalen Regierungen müssen wissen, daß sie auf die Dauer auch heute noch rentable Leistungen des Schienenverkehrs ins Defizit bringen, wenn diese Bereiche bei einer Schrumpfung der Bahn dadurch in eine schlechtere Kostensituation gebracht werden.
- Es ist eine Diskriminierung, ihr Streckennetz bezüglich einer betriebswirtschaftlichen Rentabilität zu durchleuchten und eventuell zu reduzieren, solange Straßen und Binnenwasserstraßen (vor allem Kanäle) nicht unter demselben Gesichtspunkt überprüft werden.
- Ein Rückzug der Eisenbahn aus Regionen mit schwacher Wirtschaftstätigkeit würde die Infrastruktur dieser Gebiete weiter verschlechtern und zu Verteuerungen der Verkehrsleistungen führen, wenn man die Transporte völlig dem Monopol des privaten Straßenverkehrs überlassen wollte.

14. Transitverkehr zwischen Italien und Nord- und Westeuropa

Die Konferenz der ITF-Sektion Eisenbahn, versammelt vom 19. bis 22. August 1975 in Harrogate/Yorkshire, England;

MUSSTE MIT BEDAUERN FESTSTELLEN,

- daß die Kapazitäten der Schiene im Verkehr zwischen Italien und Nord- und Westeuropa den Anforderungen nicht mehr genügen;
- daß unzumutbar verlängerte Zollaufenthalte sowie die hemmenden Auswirkungen eines überholten Reexpeditionsverfahrens an der italienischen Grenze zusätzlich die Abwicklung eines flüssigen Verkehrs behindern;
- daß die hauptbeteiligten Eisenbahnverwaltungen eine Zulaufsteuerung auf der Basis einer Kontingentierung vornehmen mußten;

STELLT FEST,

- daß diese Zulaufsteuerung nur eine Notlösung zur Sicherstellung geordneter Betriebsverhältnisse sein kann, deren Dauer auf den kürzestmöglichen Zeitraum beschränkt werden muß;

UNTERSTREICHT

- die Dringlichkeit einer Leistungssteigerung des Schienenverkehrs, insbesondere auf den Netzen der SBB, der BLS und der FS, bei letzterer unter Festlegung bestimmter Prioritäten;

FÜRCHTET,

- daß durch die obenerwähnte Entwicklung wirtschaftliche, soziale und energiepolitische Nachteile entstehen; und

IST DER MEINUNG,

- daß diese Entwicklung verkehrs- und gesellschafts-politisch zurückzuweisen ist;

GIBT DER HOFFNUNG AUSDRUCK,

- daß die zuständigen internationalen Organisationen die diesbezüglichen Anstrengungen mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln fördern werden;

RICHTET an die beteiligten Regierungen und Eisenbahn-verwaltungen DEN DRINGENDEN APPELL,

- größere finanzielle Mittel entsprechend den oben angeführten Bedürfnissen einzusetzen.

15. Kanal-Tunnel

Die Konferenz der ITF-Sektion Eisenbahn, versammelt vom 19. bis 22. August 1975 in Harrogate;

IST DER ANSICHT, daß eine feste Eisenbahnverbindung zwischen Großbritannien und Frankreich einen wichtigen Beitrag zum Ausbau des europäischen Verkehrssystems darstellen würde; und

FORDERT die ITF-Eisenbahnergewerkschaften AUF, Druck auf die Regierungen der EWG-Länder auszuüben, um die Konstruktion des Kanals-Tunnels und der erforderlichen Zufahrtsstrecken durch Beiträge der EWG-Mitgliedsstaaten zu ermöglichen.

16. Wirtschaftslage

Die Konferenz der ITF-Sektion Eisenbahn, versammelt vom 19. bis 22. August 1975 in Harrogate/Yorkshire, England;

STELLT FEST,

- daß die rückläufige Entwicklung der Wirtschaft den beschleunigten und wirksamen Einsatz aller geeigneten Mittel zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und zur umfassenden Fürsorge für die bereits stellenlos gewordenen Arbeitnehmer erfordert;
- daß einen wichtigen Beitrag dazu die öffentliche Hand zu leisten hat;

FORDERT die zuständigen Behörden AUF,

- den Eisenbahnen im Rahmen einer integrierten Politik in Richtung der Förderung des öffentlichen Verkehrs genügend finanzielle Mittel für die beschleunigte Fertigstellung von Bauprojekten bereitzustellen. Dies bedeutet, daß der Personalbestand genügend hoch sein muß, um es den Eisenbahnen zu gestatten, einen erstklassigen Dienst anzubieten und alle ihre sozialen und wirtschaftlichen Verpflichtungen im Interesse der Öffentlichkeit zu erfüllen;

WENDET sich GEGEN alle Versuche,

- den sozialen Fortschritt zu blockieren oder gar bisherige Errungenschaften in Frage zu stellen. Abbaumaßnahmen beim öffentlichen Personal, insbesondere beim Eisenbahnpersonal, haben Auswirkungen auf die Löhne in der Privatwirtschaft und müssen daher gemeinsam von den Verbänden der öffentlichen und der privaten Arbeitnehmer bekämpft werden;

DRINGT,

- aufgrund dessen, auf die Verwirklichung des allgemeinen Mitbestimmungsrechtes;

APPELLIERT

- an die zuständigen Behörden, die öffentlichen Verkehrsunternehmen nach Kräften zu fördern. Das bisher herrschende Prinzip des freien Wettbewerbes der Verkehrsmittel hat sich zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs ausgewirkt und damit versagt. Der Anteil der umweltfreundlichen und energiesparenden Bahnen am Gesamtverkehrsvolumen ist ständig kleiner geworden. Besonders im Reise- und im Stückgutverkehr hat die durch Tarifmaßnahmen mitverursachte Abwanderung auf die bereits überlasteten Straßen alarmierende Ausmaße angenommen. Dieser ungesunden Entwicklung gilt es heute, durch eindeutige Prioritäten zugunsten der besseren Ausnützung der vorhandenen Bahnanlagen Einhalt zu gebieten.

In erster Linie geht es heute darum, Mittel bereitzustellen, die zur Erfüllung sozialer und konjunkturpolitischer Aufgaben dringend notwendig sind. Eine Verweigerung dieses würde vor allem die wirtschaftlich Schwachen treffen. Diese Subventionen sollten unter der Berücksichtigung der Erfordernisse einer sozialen Gerechtigkeit erfolgen und somit die Abhängigkeit von finanziellen Machtkonzentrationen beseitigen. Darauf hinzuwirken ist eine bedeutende Zukunftsaufgabe aller Gewerkschafter;

FORDERT daher alle Eisenbahner AUF,

- solidarisch für die Erreichung dieses Zieles einzutreten.

17. Presse und Massenmedien

Die Konferenz der ITF-Sektion Eisenbahn, versammelt vom 19. bis 22. August 1975 in Harrogate/Yorkshire, England;

BESORGT über die voreingenommene Haltung der Presse und der Massenmedien in Fragen, die die Arbeit der Eisenbahnergewerkschaften betreffen.

FORDERT den ITF-Vorstand und alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften AUF, diesem Problem ihre dringende und ernste Aufmerksamkeit zu widmen, damit die Argumente der Arbeitnehmer zu Fragen von öffentlichem Interesse, die sich auf Eisenbahnen beziehen, allen internationalen und nationalen Institutionen der Presse, des Rundfunks und des Fernsehens zur Kenntnis gebracht werden können.

18. Indien

Die Konferenz der ITF-Sektion Eisenbahn, versammelt vom 19. bis 22. August 1975 in Harrogate/Yorkshire, England;

ENTSETZT über die von der indischen Regierung unter der Führung von Frau Indira Gandhi ergriffenen Maßnahmen, durch welche grundlegende Bürger- und Gewerkschaftsrechte suspendiert, eine große Anzahl politischer Persönlichkeiten und führender Gewerkschafter verhaftet, die Presse und Massenmedien einer strikten Zensur unterstellt und Streiks sowie andere Formen friedlicher Proteste und Kundgebungen verboten worden sind;

VERURTEILT diese Entwicklung als vollkommen undemokratisch, verfassungswidrig und gleichbedeutend mit der Einführung eines totalitären Regimes in Indien;

FORDERT den indischen Staatspräsidenten AUF, den Ausnahmezustand, und damit die Unterdrückung des indischen Volkes, zu beenden, alle verhafteten Gewerkschaftsfunktionäre freizusetzen und uneingeschränkte demokratische und gewerkschaftliche Rechte wiederherzustellen, wie sie den indischen Staatsbürgern unter der Verfassung ihres Landes garantiert werden.

19. Binnenverkehrsausschuß der IAO

Die Konferenz der ITF-Sektion Eisenbahn, versammelt vom 19. bis 22. August 1975 in Harrogate/Yorkshire, England;

STELLT FEST, daß die letzte Tagung eines IAO-Industrie-ausschusses, die sich mit Eisenbahnerproblemen befaßt hat, vor fast 10 Jahren, nämlich im Jahre 1966, stattgefunden hat;

daß seitdem tiefgreifende Änderungen der Beschäftigungsbedingungen der Eisenbahner erfolgt sind und die Gewerkschaften wichtige Probleme untersucht haben, die mit diesen Änderungen der Arbeitsbedingungen im Zusammenhang stehen; und

daß der Verwaltungsrat der IAO gegen die Aufnahme einer sich mit Eisenbahnerproblemen befassenden Sitzung des Binnenverkehrsausschusses in den Konferenzkalender 1976/1977 beschlossen hat;

LEHNT diese Handlungsweise AB und beauftragt den ITF-Generalsekretär, gegen sie Protest einzulegen und alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um die Aufnahme einer solchen Sitzung in den IAO-Konferenzkalender 1976/1977 zu bewirken.

20. Das Streikrecht der japanischen Eisenbahner

Die Konferenz der ITF-Sektion Eisenbahn, versammelt vom 19. bis 22. August 1975 in Harrogate/Yorkshire, Enland;

BESORGT über die gegenwärtige Lage im Zusammenhang mit dem Kampf der japanischen Eisenbahner um Wiedererlangung des Streikrechts;

FORDERT alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften AUF, in Unterstützung des Kampfes der japanischen Eisenbahner während der zweiten Oktoberhälfte 1975 den größtmöglichen Druck auf die japanische Regierung und deren Gesandtschaften, Konsulate usw. in den einzelnen Ländern auszuüben.

STRASSENTRANSPORT

21. Entwurf für ein Übereinkommen betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer im Straßentransport

Artikel 1

Dieses Übereinkommen gilt für Personen, denen als Beruf die Führung eines Straßentransportfahrzeuges obliegt.

Im Sinne dieses Übereinkommens gelten als "Straßentransportfahrzeuge" alle Fahrzeuge, gleichviel ob in öffentlichen oder privatem Eigentum, die mechanisch angetrieben werden -- einschließlich der von mechanisch angetriebenen Fahrzeugen gezogenen Anhänger -- und dem Personen- oder Gütertransport auf öffentlichen Straßen gegen Entgelt oder für den Eigenbedarf des das Fahrzeug benutzenden Unternehmens dienen.

Artikel 2

Die zuständige Stelle kann vom Geltungsbereich dieses Übereinkommens jene Personen ausnehmen, die Fahrzeuge führen, welche dienen zu

- Transporten für land- und fortwirtschaftliche Betriebe, sofern diese Transporte mit der Bewirtschaftung solcher Betriebe unmittelbar zusammenhängen und ihr ausschließlich dienen, sowie zu Transporten mit Fahrzeugen, die öffentlichen Straßen nur gelegentlich - und ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit - benutzen;
- Transporte für die Landesverteidigung und die Polizei.

Artikel 3

Der Ausdruck "Arbeitszeit" bezeichnet die Zeit, während der die in Betracht kommenden Fahrer dem Arbeitgeber oder anderen Personen, die ihre Dienste in Anspruch nehmen können, zur Verfügung stehen oder während der die Eigentümer von Fahrzeugen und ihre Familienmitglieder für eigene Rechnung Arbeiten im Zusammenhang mit einem Straßentransportfahrzeug, dessen Fahrgäste oder dessen Ladung verrichten.

Artikel 4

Die maximale Arbeitszeit der Fahrer, einschließlich Überstunden, darf 10 Stunden pro Tag nicht überschreiten. Erhöhungen auf mehr als 10 Stunden jeweils innerhalb von 24 Stunden sind nur zulässig im Falle höherer Gewalt oder mit der Genehmigung der zuständigen Stelle sowie unter der Voraussetzung, daß die Gesamtzahl der in einem Zeitraum von 48 Stunden gearbeiteten Stunden nicht mehr als 20 beträgt.

Artikel 5

Die zuständige Stelle hat nach Rücksprache mit den zuständigen Organisationen der Arbeitnehmer und Arbeitgeber die Höchstzahl der Stunden festzusetzen, die zwischen Beginn und Ende des Arbeitstages liegen dürfen (Gesamtschichtzeit).

Die von der zuständigen Stelle zugelassene Gesamtschichtzeit darf nicht so lang sein, daß dadurch die tägliche Ruhezeit, auf die die betreffenden Arbeitnehmer Anspruch haben, beeinträchtigt wird.

Artikel 6

Bei Gefahr und in Fällen höherer Gewalt, oder wenn Rettungs- und Hilfsmaßnahmen in Katastrophen und anderen Notstandssituationen dies erfordern, oder bei dringender und außergewöhnlicher Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der im öffentlichen Interesse liegenden Dienste -- können soweit die innerstaatliche Gesetzgebung solchen Notstandssituationen nicht oder nur ungenügend

Rechnung trägt -- die in dieser Konvention festgesetzten Zeitgrenzen überschritten werden, aber nur soweit dies zur Verrichtung unentbehrlicher Arbeiten notwendig ist.

Die innerstaatliche Gesetzgebung soll ein Verfahren vorschreiben, gemäß dem Arbeitgeber oder Eigentümer von Fahrzeugen der zuständigen Stelle ohne vermeidbare Verzögerung mitteilen, welche Arbeiten in Übereinstimmung mit dem ersten Absatz des vorliegenden Artikels verrichtet worden sind.

Artikel 7

Kein Fahrer darf länger als 5 Stunden ununterbrochen arbeiten. Als "ununterbrochen" gilt eine Zeitspanne, die nicht durch eine Pause getrennt wird, deren Dauer von der zuständigen Stelle festzusetzen ist.

Die innerstaatliche Gesetzgebung hat die Erfüllung des obigen Absatzes des vorliegenden Artikels zu regeln unter Berücksichtigung gesetzlicher Arbeitszeitvorschriften, die auf den Straßentransport Anwendung finden.

Artikel 8

Jedem Fahrer ist jeweils innerhalb von sieben Tagen eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 24 aufeinanderfolgenden Stunden zu gewähren. Dieser Ruhezeit soll eine tägliche Ruhezeit vorangehen oder folgen.

Der zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten liegende Zeitraum darf nicht mehr als 14 Tage betragen.

Jedem Fahrer ist jeweils innerhalb von 24 Stunden eine Ruhezeit von mindestens 11 aufeinanderfolgenden Stunden zu gewähren.

Diese Ruhezeit kann reduziert werden:

- in Dringlichkeitsfällen (siehe Artikel 6);
- wenn aufgrund der Dienstenteilung und/oder Fahrplangestaltung die Arbeit innerhalb des 24-Stunden-Tages für längere Zeitspannen unterbrochen wird, vorausgesetzt, daß die Ruhezeit in keinem Fall um mehr als .. Stunden pro Tag reduziert wird und die Gesamtschichtzeit unverändert bleibt. Solche Reduzierungen der täglichen Ruhezeit müssen von der zuständigen Stelle genehmigt werden. Ferner sind während der verbleibenden Tage der Woche, als Entschädigung für die erfolgte Reduzierung der täglichen Ruhezeit, verlängerte Ruhezeiten zu gewähren, so daß die durchschnittliche tägliche Ruhezeit während der in Frage kommenden Woche der in Absatz 1 dieses Artikels festgesetzten Mindestnorm entspricht.

Artikel 10

Die zuständige Stelle muß mit den zuständigen Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer Rücksprache halten, bevor sie die Beschlüsse fast, die von den nachstehend genannten Artikeln des vorstehenden Übereinkommens vorgeschrieben werden: Artikel 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 9

Artikel 11

Die dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gemäß der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation zu unterbreitenden jährlichen Berichte über die Durchführung dieses Übereinkommens sollen faktische Angaben enthalten über:

- a) Beschlüsse nach Artikel 2;
- b) Anwendung der Bestimmungen von Artikel 4;
- c) Festsetzungen in Weiterverfolgung von Artikel 5;
- d) das Ausmaß, in dem die Bestimmungen von Artikel 6 zur Anwendung gelangt sind.

Artikel 12

Soweit dies notwendig ist, sollen die Mitgliedsstaaten, die dieses Übereinkommen annehmen und ratifizieren, in Erfüllung des Übereinkommens gesetzliche Vorschriften erlassen, um die im vorliegenden Übereinkommen festgesetzten oder bessere Normen festzulegen und deren Erfüllung zu kontrollieren.

Ferner sind die Mitgliedsstaaten verpflichtet, im Rahmen ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung eine regelmäßige Kontrolle und Überprüfung der Beachtung der Vorschriften dieses Übereinkommens vorzusehen, sofern die innerstaatliche Gesetzgebung sich auf diese Vorschriften stützt. Sie verpflichten sich, diese Kontrollmaßnahmen obligatorisch zu machen und Strafen für den Fall der Nichtbeachtung einschlägiger innerstaatlicher Vorschriften und anderer Verordnungen, die sich auf das vorgesehene Kontrollverfahren stützen, vorzusehen.

Die nach Rücksprache und im Einvernehmen mit den zuständigen Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu erlassenden Kontrollvorschriften sollen die Einführung von Dokumenten vorsehen, die eine regelmäßige Kontrolle und Überwachung gewährleisten. Wenn die zuständigen Behörden dies nach Rücksprache und im Einvernehmen mit den zuständigen Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer als angebracht betrachten, können mechanische Kontrollgeräte verwendet werden. Wo dies der Fall ist, können diese Kontrollgeräte die genannten Dokumente ergänzen oder ersetzen. Das für die Kontrollen maßgebende Verfahren soll in voller Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Verfassungs- und Verwaltungspraxis stehen und einer gerichtlichen Kontrolle unterliegen.

Artikel 13

Soweit nach Gesetz, Entscheidung, Gewohnheit oder Vereinbarung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern günstigere Bedingungen für die Arbeitnehmer gelten, als in diesem Übereinkommen vorgesehen sind, werden diese nach Artikel 19, Absatz II der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation durch die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht berührt.

Artikel 14.

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 15

Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor eingetragen ist.

Es tritt in Kraft ... Monate, nachdem die Ratifikation von Mitgliedern durch den Generaldirektor eingetragen worden sind.

In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes andere Mitglied ... Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

Artikel 16

Die Ratifizierung dieses Übereinkommens durch einen Mitgliedsstaat, der das Übereinkommen über die Arbeitszeit und Ruhezeiten im Straßentransport (1939) ratifiziert hat, schließt ohne weiteres die sofortige Kündigung des letztgenannten Übereinkommens in sich, ungeachtet der Tatsache, daß der betreffende Mitgliedsstaat seine Verpflichtungen unter dessen Artikel 24, Absatz 2 stillschweigend erneuert haben mag.

Artikel 17

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann nach Ablauf von .. Jahr(en), gerechnet von dem Tag, an dem es zum ersten Mal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst .. Jahr(e) nach der Eintragung ein.

Jedes Mitglied, daß dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen Absatz genannten Zeitraumes von .. Jahr(en) von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von ..Jahr(en) gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von ..Jahr(en) nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

Artikel 18

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der Ratifikation, die ihm mitgeteilt wird, Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

Artikel 19

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Registrierung in Übereinstimmung mit Artikel 102 der UNO-Charta volle Einzelheiten über die von ihm unter den vorstehenden Artikeln dieses Übereinkommens registrierten Ratifizierungen und Kündigungen zu unterbreiten.

Artikel 20

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat, so oft er es für nötig erachtet, der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und zu prüfen, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 21

Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gelten folgende Bestimmungen:

- a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied schließt ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich, ohne Rücksicht auf Artikel 17, vorausgesetzt, daß das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefaßte Übereinkommen, ratifiziert haben.

Artikel 22

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise maßgebend.

22. Entwurf für eine Empfehlung über wöchentliche Arbeitszeit, obligatorische Mindestruhepausen und Verpflichtungen des Arbeitgebers im Zusammenhang mit Krankheiten, Arbeitsunfällen, Heimbeförderung und Rechtsschutz (als Ergänzung zum IAO-Übereinkommen Nr. betreffend die Arbeitszeit und Ruhezeit der Fahrer im Straßentransport)

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am (Tag, Monat, Jahr) zu ihrer Tagung zusammengetreten ist,

- hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die wöchentliche Arbeitszeit, maximale wöchentliche Arbeitszeit, obligatorische Mindestruhepausen und Verpflichtungen des Arbeitgebers im Zusammenhang mit Krankheiten, Arbeitsunfällen, Heimbeförderung und Rechtsschutz; und
- dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am (Tag, Monat, Jahr) die folgende Empfehlung an, die als "Empfehlung betreffend Verfahren zur Festsetzung von Normen über die wöchentliche Arbeitszeit, maximale wöchentliche Arbeitszeit, obligatorische Mindestruhepausen und Verpflichtungen des Arbeitgebers im Zusammenhang mit Krankheiten, Arbeitsunfällen, Heimbeförderung und Rechtsschutz" bezeichnet wird und den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation nach den Bestimmungen der Verfassung der Organisation zur Prüfung vorzulegen ist, ob sie sich durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder in anderer Weise verwirklichen läßt:

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation empfiehlt, daß alle Mitglieder der IAO gesetzliche Vorschriften erlassen sollten, die sich auf die nachstehend angeführten Grundsätze stützen und mit diesen vereinbar sind:

A. Wöchentliche Arbeitszeit

Die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit der Fahrer im Straßentransport sollte 40 Stunden nicht überschreiten.

Die höchstzulässige Arbeitszeit, inklusive Überstunden, sollte - über einen Zeitraum von 7 Tagen - nicht mehr als 60 Stunden betragen.

Die zuständige Stelle kann die Berechnung der höchstzulässigen Arbeitszeit auf Durchschnittsbasis über zwei aufeinanderfolgende Wochen zulassen.

B. Wöchentliche Ruhezeit

Die in Artikel 8 des IAO-Übereinkommens betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer im Straßentransport erwähnte ununterbrochene wöchentliche Ruhezeit sollte grundsätzlich am Heimatort gewährt werden.

C. Mindestruhepause

Die in Artikel 7 des IAO-Übereinkommens betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer im Straßentransport erwähnte Pause sollte mindestens 30 Minuten betragen und außerhalb des Fahrzeuges genossen werden.

D. Krankheiten und Arbeitsunfälle

Hält sich ein Fahrer dienstlich außerhalb des Staates auf, in dem er wohnt, und erleidet er dort einen Arbeitsunfall oder weist er durch eine ärztliche Bescheinigung nach, daß er krank ist, so sollte er, soweit dort nicht aufgrund innerstaatlicher Gesetzgebung oder einer internationalen Übereinkunft gleichwertige Leistungen gewährt werden, auf Kosten seines Arbeitgebers Anspruch haben auf

- a) jede ärztliche Betreuung, deren er bedarf;
- b) alle sonstigen Leistungen, die ihm nach der innerstaatlichen Gesetzgebung zustehen würden, wenn der Arbeitsunfall oder die Krankheit in dem Staat eingetreten wäre, in dem er wohnt;
- c) Unterkunft und Verpflegung, bis sein Gesundheitszustand ihm die Rückkehr zum Wohnort gestattet. Der Arbeitgeber haftet jedoch für diese Leistungen nur bis zu einer Höchstdauer von sechs Monaten, falls festgestellt wird, daß die Erkrankung des Fahrers auf einem schon früher vorhandenen Leiden beruht und auch eingetreten wäre, wenn der Fahrer den Staat, in dem er wohnt, nicht verlassen hätte.

E. Heimbeförderung

Muß der Fahrer die Fahrt unabhängig von seinem Willen unterbrechen und kann er nicht in dem von ihm geführten Fahrzeug dorthin zurückkehren, wo er wohnt, so sollte er Anspruch darauf haben, auf Kosten seines Arbeitgebers heimbefördert zu werden. Die Rückreise ist nach den Weisungen des Arbeitgebers vorzunehmen.

F. Rechtsschutz

Die Gewerkschaften sollten mit den zuständigen Arbeitgebern auf innerstaatlicher Ebene vereinbaren, daß die Kosten eines jeden Rechtsschutzes, der für einen im Auftrage des Arbeitgebers im Ausland befindlichen Fahrer aus berufsbedingten Gründen erforderlich ist, vom Arbeitgeber zu decken sind und daß Fahrer mit einem Kautionsbrief zu versehen sind, bevor sie ins Ausland fahren.

23. BINNENSCHIFFFAHRT

Rhein/Main/Donau-Kanal

Die Konferenz der ITF-Sektion Binnenschifffahrt, auf ihrer Sitzung vom 23. bis 25. November 1976 in Wien,

- STELLT FEST, daß der Bau des Rhein/Main/Donau-Kanals rasch fortschreitet und in absehbarer Zeit mit der Fertigstellung zu rechnen ist;
- STELLT weiterhin FEST, daß durch den Rhein/Main/Donau-Kanal die Verbindung von zwei ökonomisch und politisch unterschiedlichen Blöcken hergestellt werden wird, welche mit Sicherheit verkehrs- und sozialpolitische Folgen hat;
- BEDAUERT, daß die Rheinuferstaaten, einschließlich Belgien, offensichtlich dem Problem zu wenig Aufmerksamkeit schenken und es dadurch verabsäumen, einen gemeinsamen Standpunkt zu erarbeiten;
- FORDERT die betroffenen Regierungen und internationalen Organisationen, welche für die Arbeitsbedingungen und die Sicherheit in der Binnenschifffahrt zuständig sind, AUF, unverzüglich Schritte zu unternehmen, um eine gemeinsame Politik im Interesse der Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt auszuarbeiten.

24. Flaggenwechsel in der Rheinschifffahrt

Die Konferenz der ITF-Sektion Binnenschifffahrt, auf ihrer Sitzung vom 23. bis 25. November 1976 in Wien,

- STELLT BESORGT FEST, daß Binnenschifffahrtsunternehmer der Rheinuferstaaten, einschließlich Belgien, je nach Wirtschafts- und Soziallage die Flaggen wechseln. Durch diese Registrierungs-freiheit entstehen Verschlechterungen in den Arbeits- und Sozialbedingungen der Beschäftigten in der Binnenschifffahrt;

- FORDERT
alle Mitglieder der Sektion Binnenschifffahrt AUF,
solidarisch zusammenzuarbeiten, damit der Flaggen-
wechsel die Sozialbedingungen der in der Binnen-
schifffahrt Beschäftigten nicht verschlechtert.

Seeleutesektion

25. Teilnahme an Tagungen der IAO und IMCO über Ausbildung und Befähigung von Seeleuten

Die ITF-Seeleutesektion, versammelt in Genf vom
8. bis 11. Oktober 1975;

NACH EINER ALLGEMEINEN DISKUSSION der Mitarbeit der
ITF auf dem Gebiete der Ausbildung und der Befähigung
von Seeleuten;

BESCHLIESST, daß ein Protokoll über die Teilnahme
angeschlossener Gewerkschaften der Seeleute an
Tagungen der IAO und IMCO über die obigen Sach-
gebiete geführt und dieses Protokoll einer jeden
Konferenz der Seeleutesektion vorgelegt werden
sollte, um es der Sektion zu erleichtern, über
die künftige Vertretung der ITF auf solchen
Tagungen zu entscheiden.

26. Sicherheit und Arbeitsbedingungen des Personals auf Offshore-Anlagen

Die ITF-Seeleutesektion, versammelt in Genf vom
8. bis 11. Oktober 1975;

NACH EINER DISKUSSION der gegenwärtigen Probleme im
Offshore-Sektor, was die berufliche Sicherheit und
die Arbeitsbedingungen des auf schwimmenden Offshore-
Anlagen beschäftigten Personals betrifft;

EMPFIEHLT, daß diese Probleme, insofern als sie
bewegliche Offshore-Einheiten, Zubringerfahrzeuge
und andere Hilfsfahrzeuge betreffen, der Interna-
tionalen Arbeitsorganisation zur Kenntnis gebracht
werden sollen mit der Bitte um Erörterung im Rahmen
der IAO-Schifffahrtsabteilung;

STELLT MIT BEFRIEDIGUNG FEST, daß bestimmte Aspekte
der strukturellen Sicherheit und der Navigationssicher-
heit schwimmender Offshore-Einheiten bereits der Inter-
nationalen Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation
für Seeschifffahrt (IMCO) zur Kenntnis gebracht worden
sind; und

FORDERT alle zuständigen Verwaltungen AUF, beide
Verhandlungspartner des Offshore-Sektors der
Schifffahrt in größtmöglichem Maße an Vorbesprechungen

zu IMCO-Tagungen zu beteiligen und sie in die Landesdelegationen zu IMCO-Tagungen über Aspekte der Sicherheit des an Bord schwimmender Offshore-Einheiten beschäftigten Personals aufzunehmen.

27. Gewerkschaftliche Maßnahmen in bezug auf schwimmende Bohranlagen, Rohrlegeschiffe, Zubringerschiffe und andere Hilfsfahrzeuge

Die unter der Obhut der ITF am 26. August 1975 in London abgehaltene Sitzung über schwimmende Ölbohranlagen und Zubringerschiffe;

NACH ERÖRTERUNG verschiedener Probleme, denen sich ITF-Mitgliedsverbände und andere Gewerkschaften bei der Organisation des auf schwimmenden Bohranlagen und Zubringerschiffen beschäftigten Personals gegenübergestellt sehen;

STELLT FEST, daß das Personal solcher Anlagen und Fahrzeuge in verschiedenen nationalen Sektoren der Nordsee und der Irischen See unter schockierenden Bedingungen beschäftigt wird, insbesondere was Bezahlung, Arbeitszeit, Sicherheit und Gesundheit, Unterkunft, Sozialversicherungsvorkehrungen und Beschäftigungssicherheit betrifft.

STELLT FERNER FEST, daß die Arbeitgeber (Reeder der Zubringerfahrzeuge und Eigentümer der Bohranlagen) äußerst abgeneigt sind, die Rolle und Zuständigkeit der Gewerkschaften anzuerkennen, indem sie Gewerkschaftsvertretern den Zugang zu Ölbohranlagen verweigern und nicht bereit sind, Kollektivverträge abzuschließen, insbesondere was ausländische Arbeitnehmer betrifft;

STELLT WEITERHIN FEST, daß die Unfallrate in diesem Beschäftigungssektor erschreckend hoch ist, insbesondere an Bord von Bohranlagen und unter den Tauchern; daß das gegenwärtige Verfahren der Überwachung der Sicherheitsvorschriften (falls solche bestehen) viel zu wünschen übrig läßt; daß die Besatzung von Forschungsschiffen, Sicherheitsfahrzeugen und einigen Zubringerfahrzeugen durchaus nicht befriedigend ist und daß im Falle der schwimmenden Bohranlagen eine ernste Gefahr des Zusammenstoßens mit gewöhnlichen Handelsschiffen besteht;

EMPFIEHLT den zuständigen Gewerkschaften, folgende Grundsätze in ihr Aktionsprogramm aufzunehmen, falls sie das nicht bereits getan haben:

Gewerkschaftliche Organisation

1. Wenn mehrere Gewerkschaften an der Organisation des Personals der Bohranlagen und Schiffe eines

bestimmten Landes beteiligt sind, sollen diese Gewerkschaften einen Liaisonausschuß bilden, um etwaige Streitigkeiten über Zuständigkeit, Rechtssprechung usw. auszugleichen und eine bessere Basis für eine Zusammenarbeit miteinander zu schaffen.

2. Bei der gewerkschaftlichen Erfassung sollten die Gewerkschaften der Organisierung des im Dienste von Unterkontrahenten stehenden Personals sowie der Taucher und anderer Spezialisten (z.B. an Bord der Forschungsschiffe) besondere Aufmerksamkeit widmen.
3. Da solche Anlagen in den meisten Fällen nicht leicht erreichbar sind, sollte die Einführung eines Verfahrens in Erwägung gezogen werden, gemäß dem die Gewerkschaftsbeiträge automatisch vom Lohn abgezogen werden.
4. Vor der Anstellung von Personal innerhalb der betreffenden nationalen Sektoren ist mit den zuständigen Gewerkschaften Rücksprache zu halten, und Gewerkschaftsfunktionären ist innerhalb vernünftiger Grenzen Zutritt zu Bohranlagen und Zubringerfahrzeugen usw. zu gewähren, um mit wahrscheinlichen Mitgliedern Kontakt aufzunehmen und ihre gewerkschaftlichen Aufgaben zu erfüllen.
5. An Bord einer jeden Bohranlage und eines jeden Zubringerschiffes ist ein gewerkschaftlicher Vertrauensmann zu wählen, wenn dies mit der Politik der zuständigen nationalen Gewerkschaft vereinbar ist.

Kollektivverhandlungen und gewerkschaftliche Anerkennung

6. Das Kollektivverhandlungsrecht ist auf nationaler Ebene zu regeln, und die Regierung sollte aufgefordert werden, im Falle von Unternehmen, die sich weigern, mit den zuständigen Gewerkschaften zu verhandeln, keine Konzessionen abzustellen oder bereits erteilte Konzessionen zu entziehen und weitere Maßnahmen zu ergreifen, die erforderlich sind, um die Anerkennung der Gewerkschaften und das Recht auf gewerkschaftliche Vertretung zu gewährleisten.
7. Kollektivverträge sollen Bestimmungen über folgende Aspekte enthalten: Lohnsätze und Zulagen, Arbeitszeit, Urlaub, Ablösung der Besatzungen, Beschäftigungssicherheit, Lebens- und Unfallversicherung (falls erforderlich auch für Beschäftigung im Ausland), Besatzung und Zugang der Gewerkschaftsvertreter zum Arbeitsplatz.

Sicherheit, Gesundheit und Sozialversicherung

8. Die Regierung des Flaggenstaates des betreffenden nationalen Meeressektors soll sicherstellen, daß ordentliche Sicherheitsnormen (einschließlich

Funksicherheitsnormen) festgelegt und von allen Reedern von Schiffen unter der Flagge des betreffenden Landes sowie von allen Unternehmen, die sich im Meeressektor dieses Landes betätigen, befolgt werden, die solche Anlagen (falls notwendig per Hubschrauber) regelmäßig besuchen. Die Regierung soll die Befolgung der genannten Normen erzwingen, falls notwendig durch die Nichtaustellung oder Entziehung von Konzessionen.

9. Die diesbezüglichen Vorschriften sollen sichere Bemannungsnormen für alle Arten von Schiffen und Anlagen enthalten, die bei der Ausbeutung der Schätze des Meeresbodens Verwendung finden sowie Normen über Unterkunft der Besatzungen, körperliche Gesundheit, Hygiene (einschließlich Schutzkleidung, ärztliche Untersuchung vor und während der Beschäftigung und obligatorische Meldung von Unfällen), Sicherheitszonen, vorschriftsgemäß koordinierte medizinische Dienste, Sicherheitsleute (gewählt von den Arbeitnehmern) und Ausbildung in Lebensrettung, Sicherheit und Unfallverhütung.
10. Das auf solchen Anlagen und Schiffen beschäftigte Personal soll den Sozialversicherungsbestimmungen des Flaggenstaates bzw. des für den Meeressektor zuständigen Staates unterstehen. Wenn dies aus gesetzlichen Gründen nicht möglich ist, soll der Arbeitsgeber verpflichtet sein, gleichwertige Leistungen bereitzustellen, z.B. im Rahmen einer geeigneten Versicherung.

Ausbildung

11. Zusätzlich zu der unter Punkt 9 erwähnten Sicherheitsausbildung ist es erwünscht, daß Regierungen und Arbeitgeber Schritte unternehmen, um für alle Arbeitnehmer eine ausreichende Ausbildung bereitzustellen sowie eine zusätzliche Ausbildung für bestimmte Arbeiten zur See oder an Land, damit den in den verschiedenen Funktionen beschäftigten Arbeitnehmern eine berufliche Anerkennung zuteil werden kann.

BEANTRAGT (in Anbetracht der Tatsache, daß an der Ausbeutung der Schätze des Meeresbodens viele Schiffe und Unternehmen beteiligt sind, die in Schattenflaggenländern registriert sind), daß das ITF-Sekretariat eine Untersuchung vornehmen sollte, um, zwecks Informierung der zuständigen nationalen Gewerkschaften, zu ermitteln, was das Ausmaß der internationalen Beteiligung an der Ausbeutung der Meeresschätze in der Nordsee und Irischen See ist;

BEANTRAGT FERNER, daß diese Entschließung den ITF-Mitgliedsverbänden in anderen Teilen der Welt, wo ähnliche Anlagen und Schiffe zum Einsatz gelangen, zur Kenntnis gebracht wird;

FORDERT alle zuständigen Gewerkschaften in Anbetracht der außerordentlichen Bedeutung der internationalen Solidarität der Arbeitnehmer von vorwiegend multinationalen und internationalen Unternehmen, die sich auf dem Gebiete der Ausbeutung der Schätze des Meeresbodens betätigen, AUF, auf nationaler und internationaler Ebene in größtmöglichem Maße zusammenzuarbeiten, um die Probleme zu bewältigen, denen sie sich auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Anerkennung, der Durchsetzung der Kollektivverhandlungsrechte und der Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer in diesem Beschäftigungsbereich zweifellos gegenübergestellt sehen; dem ITF-Sekretariat über alle Streitfälle, Konflikte oder sonstigen Problemen mit internationalen Verzweigungen sowie über die Beilegung bzw. Lösung solcher Konflikte und Probleme so schnell wie möglich Bericht zu erstatten.

28. Bemannung

Die ITF-Seeleutesektion, versammelt in Genf vom 8. bis 11. Oktober 1975;

BESCHLIESST einen Ausschuß zu bilden, um die Aufmerksamkeit der allgemeinen Öffentlichkeit, der Politiker und der zuständigen internationalen Agenturen, wenn immer möglich, auf die Auswirkungen unzulänglicher Bemannungsvorschriften zu lenken und zuhanden der Seeleutesektion Vorschläge für die ITF-Bemannungskriterien zu formulieren;

BESCHLIESST FERNER, daß der Ausschuß sich wie folgt zusammensetzen sollte:

<u>Kategorie</u>	<u>Vertreter</u>	<u>Land</u>
Kapitäne	K. Mols Sørensen	Dänemark
Deckoffiziere	W.L. Rich	USA
Ingenieure	F. Schamann	USA
Funkoffiziere	K.A. Murphy	Großbritannien
Deckmannschafts-	W.Ch. van Zuylen	Niederlande
dienstgrade		
Maschinenraummann-	P. Wahlström	Schweden
schaftsdienstgrade		
Verpflegungspersonal	S. McCluskie	Großbritannien

29. ITF Policy on Maritime Radio

The ITF Seafarers' Section, meeting in Geneva from 8 to 11 October 1975;

HAVING REVIEWED the position adopted by the 5 and 6 December 1974 Conference of ITF Radio Officer and Radio Electronic Officer affiliates in London;

BEING MINDFUL of the crucial need of all seafarers for the highest level of safety;

ADOPTS the following common policy for the guidance of and action by ITF affiliates in defending and improving radio safety at sea:

1. to work for implementation by their Governments of the recently adopted SOLAS Amendment (see Appendix A), permitting Masters on vessels carrying radio electronic officers to reallocate part of the radio watch for technical repair and maintenance duties for safety only;
2. to welcome installation of selective calling devices and teleprinters aboard ships only when (a) radio electronic officers are carried to maintain and repair them, (b) they are installed in the radio room, and (c) they include visual and/or audible devices to alert the radio officer to various degrees of message importance (distress, other safety, weather essential to his vessel, ship's business deemed urgent by the shipowner, etc.), and to reject them on any other basis;
3. to oppose (a) the loose interpretation of Regulation 6 (d) of Chapter IV of SOLAS now permitted by certain governments who allow duties, neither essential for safety of life at sea nor radio in nature, to be used as a pretext for impairing radio safety watches; and (b) any relaxation of the present SOLAS exemption requirements, either by amendment or in practice;
4. to press, through IMCO and ILO, for inclusion in whatever new formal international instruments on maritime training, qualifications and certification are adopted sections on:
 - (a) "Qualifications, training and certification of radio officers and electronic officers" with provisions as (i) set forth for the Radiocommunication Operator's General Certificate for the Maritime Mobile Service (in the Radio Regulations of the International Telecommunications Union, Geneva, 1974), and as are (ii) necessary to meet the needs of the developing technology, especially as to the training of radio officers in both the Near Future and Distant Future Maritime Distress System, as laid down in the IMCO Policy Document (Resolution A.283 (VIII));
 - (b) "Mandatory minimum requirements to ensure the continued proficiency and updating of knowledge for radio officers and radio electronic officers";

- (c) "Operational guidance on radio watchkeeping and technical maintenance and repair of radiocommunications equipment by radio officers and radio electronic officers" with standards in accordance with those set forth in (i) the above-mentioned ITU provisions, (ii) the above-mentioned IMCO Policy Document and (iii) Chapter IV of the Safety of Life at Sea Convention, as amended in 1974;
5. to press for the preparation of satisfactory drafts by IMCO's Sub-Committee on Radiocommunications for subsequent processing at IMCO's Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping for consideration at the Joint ILO/IMCO Committee on Training of Seafarers as well as at ILO itself in order to achieve the objectives set out in paragraph 4 above;
 6. to welcome the introduction of satellite communications as a useful supplement to maritime safety communications modes, but to oppose sole reliance on satellites -- which are especially vulnerable to being inactivated by natural phenomena, by accident or by hostile action -- for distress or safety;
 7. to take measures designed to ensure that the reliability and maintainability factors of ship satellite equipment be adequately provided for by the forthcoming International Conference on the Establishment of an International Maritime Satellite System, so as to remedy the failure of the Panel of Experts on Maritime Satellites to do so in its Report to Governments as any maritime satellite system which does not have the necessary high degree of ship equipment reliability, and is not integrated into the regular ship telecommunications facilities in the radio room, is self-evidently one that could undermine and destroy the existing international radio safety system, and would thus constitute a threat to the safety of lives of all seafarers who are now well served by the existing radio safety system;
 8. to suggest that adequate provision can only be made for reliability and maintainability of ship satellite equipment if:
 - (a) the ship's terminal is located in the radio room where it can be readily maintained and repaired by the ship's radio officer, and can be integrated with existing terrestrial telecommunications facilities;
 - (b) the ship's terminal is designed for maximum reliability and maintainability;
 - (c) adequate technical manuals and other documentation, work bench facilities, tools, test instruments and spare parts are provided for maintenance and repairs at sea by the qualified radio officer;

- (d) additional technical training of radio officers to accomplish ship satellite equipment repairs that may be necessary at sea and in port, are provided; and
 - (e) a comprehensive programme of preventive maintenance to be carried out at sea and in port regular intervals by qualified radio officers;
9. to recommend that a Maritime Satellite-Programme that meets these essential requirements should be welcomed by all organizations representing seafarers;
 10. to call attention to the fact that in the absence of any or all of the safeguards listed in paragraph 8 above, satellite facilities would constitute a serious danger to the safety of lives of seafarers and that it would therefore be necessary to take action to include the above safety requirements in these facilities or reject the facilities as unsafe;
 11. to reject totally any further extension of the period of auto alarm usage;
 12. to oppose the introduction under any guise or pretext -- such as experimental programmes -- of the "area of operations" concept, i.e. the replacement of existing radio-telegraph safety provisions by the inadequate and unreliable radio-telephone provisions in what is described as "European waters", since its implementation would remove a large proportion of shipping from the protection of the international maritime radio-telegraph network, and place an intolerable burden on other, already fully occupied, crew members;
 13. to oppose replacement of human radio watchkeeping under the guise of introducing a "common distress system" entailing the replacement of a radio-telegraph system by a radio telephone system, manned by personnel unskilled in radio;
 14. to ensure in the context of paragraph 13 above, the radio-telephone facilities IMCO proposes to require on radio-telegraph equipped ships as linkage between radio-telephone and radio-telegraph distress systems (Appendix C), are installed in radio rooms, for that purpose;
 15. to oppose any change of existing frequency for distress 500 kHz as well as any abandonment of or reduction in facilities for the use of medium frequencies in the band 405 to 535 kHz, for distress, safety, direction-finding, ship's business or public correspondence;

16. to endorse efforts by the ITF's radio officer affiliates to defend and improve the maritime distress system by maintaining high standards of equipment, practices and personnel, and by introducing new standards only after they have been tested and proven under all conditions: -- day, night, weather, season and area;
17. to suggest, in the context of paragraph 16 above, that the major single improvement at this time would be the introduction and world-wide utilization of radio electronic officers and that therefore:
 - (a) comprehensive training should be undertaken by, or under the supervision of, governments, to provide ships with radio electronic officers;
 - (b) governments should implement the recently adopted Radiocommunication Operators' General Certificate for the Maritime Mobile Service, based on (i) the standards of qualifications set by the ITU Radio Regulations, (ii) SOLAS Chapter IV as amended and (iii) the provision for expanded radio officer training as laid down in the IMCO Policy Document on the Future Maritime Distress System;
18. to work for the establishment of comprehensive programmes of protective maintenance to be performed by radio officers and radio electronic officers at sea for the purpose of maintaining in service all the vessel's radiocommunications equipment for safety, ship's business and public correspondence;

REITERATES that it is understood that the duties and jurisdiction of radio officers and/or radio electronic officers, as spelled out above, do not include operation, except for radio and electronic communications;

RECOGNIZES that aboard some vessels, there is electronic equipment that is neither radiocommunication nor radio-navigation in nature; it is understood that the above policy positions do not apply in the case of equipment other than for radiocommunication and for radionavigation;

URGES ITF radio officer affiliates to demand radio officer representation on national delegations to IMCO sub-committees, ITU conferences and ILO meetings where radio matters are dealt with; and

RECOMMENDS that the ITF radio officer affiliates take specific action designed to implement the policy of the ITF Seafarers' Section with regard to the creation of a special tariff for communication to and from seamen in international trade and their families.

30. Festlegung internationaler Normen in bezug auf die medizinische Betreuung an Bord von Schiffen

Die ITF-Seeleutesektion, versammelt in Genf vom 8. bis 11. Oktober 1975;

NACH PRÜFUNG der bestehenden Lage auf nationaler und internationaler Ebene in bezug auf die Bereitstellung einer medizinischen Betreuung an Bord von Schiffen;

BETONT ERNEUT, daß es notwendig ist, den Seeleuten gleich gute Lebens- und Arbeitsbedingungen zu bieten wie den an Land beschäftigten Arbeitern;

STELLT FEST, daß eine bestimmte fachkundige medizinische Betreuung für das Wohlergehen, die andauernde Beschäftigung und die Gesundheit der Besatzungen aller Handelsschiffe unentbehrlich ist;

VERWEIST auf die positiven Maßnahmen und Diskussionen, die stattgefunden haben, seit die ITF-Seeleutesektion auf ihrer Konferenz anlässlich der Vorbereitenden Technischen Schifffahrtskonferenz der IAO (Genua, September 1969) erstmalig die Festlegung internationaler Mindestnormen über die medizinische Betreuung an Bord von Schiffen vorgeschlagen hat;

VERWEIST FERNER AUF:

- (a) die unterstützenden Erklärungen und die besondere Bezugnahme auf diese Frage durch den verstorbenen Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation auf der 55. (Schifffahrts)tagung der Internationalen Arbeitskonferenz (Genf, Oktober 1970);
- (b) die vom Gemeinsamen WGO/IAO-Ausschuß für Seeleutegesundheit im September 1973 angenommene EntschlieÙung über die medizinische und Erste-Hilfe-Ausbildung des Schiffspersonals; und
- (c) die auf der Konferenz der Seeleutesektion anlässlich des ITF-Kongresses im August 1974 in Stockholm angenommene EntschlieÙung über medizinische Betreuung an Bord von Schiffen;

FORDERT die für Oktober 1976 geplante Schifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz AUF, eine internationale Urkunde über die medizinische Betreuung an Bord von Schiffen anzunehmen, in der eine bestimmte Mindestbetreuung kranker und verletzter Besatzungsmitglieder durch fachkundige medizinisch ausgebildete Personen an Bord von Schiffen vorgeschrieben wird, um den auf hoher See befindlichen Seeleuten eine medizinische Betreuung zu bieten, die eine über das Konzept der Ersten Hilfe hinausgehende Ausbildung erfordert.

31. Geplantes Schiffsregister für Hongkong

Der Fair-Practices-Ausschuß der ITF, versammelt am 17. und 18. Januar 1974 in London, in Anwesenheit von Vertretern der Seeleute und Hafenarbeiter aus Argentinien, Australien, Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Großbritannien, Israel, Italien, den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Taiwan und den USA;

VERURTEILT SCHÄRFSTENS den Vorschlag zur Eröffnung eines vom britischen Schiffsregister getrennten Schiffsregisters in Hongkong;

IST DER FESTEN ÜBERZEUGUNG, daß ein solches separates Register für Hongkong bedingterweise eine Verschlechterung der Navigationssicherheit aufgrund niedrigerer Befähigungsnormen als die für britische Schiffe vorgeschriebenen zur Folge haben würde;

IST DER ANSICHT, daß Reedereien anderer Länder in Hongkong Scheingesellschaften bilden würden, um das Vorhandensein billiger Arbeitskräfte und die dort geltenden weniger strikten gesetzlichen Verordnungen auszunutzen;

FORDERT die britische Regierung AUF, die Eröffnung eines separaten Schiffsregisters in Hongkong nicht zuzulassen;

FORDERT alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter AUF, im Falle der Eröffnung eines solchen Schiffsregisters in Hongkong, den unter der Flagge Hongkongs registrierten Schiffen, im Rahmen der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen, besondere Aufmerksamkeit zu widmen;

BESCHLIESST, daß die von der Flagge traditioneller Schifffahrtsländer (einschließlich Großbritannien) auf die geplante Hongkong-Flagge umregistrierten Schiffe, als Schattenflaggenschiffe betrachtet werden sollten;

BESCHLIESST FERNER, daß neugebaute Schiffe, die unter der geplanten Hongkong-Flagge registriert werden, deren nutznießende Eigentümer bzw. Manager, sich nicht in Hongkong befinden, ebenfalls als Schattenflaggenschiffe betrachtet werden sollten;

BESCHLIESST WEITERHIN, daß der Status eines Schiffes, das von einer Schattenflagge auf die geplante Hongkong-Flagge umwechselt, als unverändert betrachtet werden sollte, es sei denn:

- (a) der nutznießende Eigentümer und das Management des Schiffes sind in Hongkong ansässig;
- (b) die Ausstattungs- und Bemannungsnormen entsprechen in jeder Hinsicht den in Großbritannien geltenden Vorschriften für Schiffe unter britischer Flagge und die Heuern und Arbeitsbedingungen der Besatzung wurden mit einem ITF-Mitgliedsverband vereinbart und von der ITF gutgeheißen.

32. Definierung des Begriffes Schattenflagge

Wenn die nutznießende Eigentümerschaft und Kontrolle eines Schiffes außerhalb des Landes liegt, unter dessen Flagge das betreffende Schiff registriert ist, ist dieses Schiff als ein Schattenflaggschiff zu betrachten.

Abgesehen davon: wenn ein Reeder, Charterer oder Agent behauptet, daß ein bestimmtes Schiff nicht unter einer Schattenflagge fährt, obliegt es diesem Reeder, Charterer oder Agenten, einen befriedigenden und voll akzeptierbaren Beweis für seine Behauptung zu erbringen.

33. Bekämpfung der Schattenflaggen

Der Fair-Practices-Ausschuß der ITF, versammelt am 17. und 18. Januar 1974 in London;

BEKRÄFTIGT, gestützt auf jahrzehntelange bittere Erfahrungen, erneut seine Überzeugung, daß die Registrierung von Schiffen unter Schattenflaggen ein internationales Übel darstellt und die ehrenhaften Normen der nationalen Souveränität und Verantwortung auf Kosten des Verdienstes und der Arbeitsbedingungen der Seeleute und sogar auf Kosten ihres Lebens entwürdigt;

ERKLÄRT, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter entschlossen sind, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um dieser schimpflichen Praktik ein Ende zu bereiten; und

WARNT, daß die Maßnahmen der Mitgliedsverbände der ITF nicht nur gegen die bisherigen Schattenflaggenregister, wie z.B. Liberia, Panama, Zypern und Somalia, gerichtet sein werden, sondern auch gegen neue Schattenflaggenregister oder andere Machenschaften, die einen ähnlichen Zweck verfolgen.

34. Erklärung zur Energiekrise

Der Fair-Practices-Ausschuß befaßte sich mit der gegenwärtigen Energiekrise und nahm einen Bericht des Kollegen Gleason über bestimmte, von den amerikanischen Gewerkschaften der Seeleute und

Hafenarbeiter geplante Maßnahmen entgegen. Der Ausschuß war der Ansicht, daß der ITF-Vorstand die Energiefrage diskutieren sollte, mit besonderem Bezug auf deren mögliche Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit und den Lebensstandard der Transportarbeiter. Der Generalsekretär wurde beauftragt, dem Vorstand die Ansichten des Ausschusses zur Kenntnis zu bringen.

35. Richtlinien betreffend Schattenflaggen

Der Fair-Practices-Ausschuß der ITF, versammelt am 19. und 20. März 1975 in London;

BESCHLIESST, daß bei der Änderung des Begriffes "Schattenflagge" folgende Richtlinien zu beachten sind:

1. Die ITF soll eine Liste von Schattenflaggenländern erstellen, die zu revidieren ist, wenn dies angebracht erscheint. Bei der Erszellung dieser Liste sollen die Rochdale-Kriterien als Richtlinie dienen.
2. Wenn immer ein Reeder, Charterer oder Reedervertreter behauptet, daß ein bestimmtes Schiff nicht unter einer Schattenflagge fährt, obliegt es diesem Reeder, Charterer oder Reedervertreter, einen befriedigenden und voll akzeptierbaren Beweis für seine Behauptung zu erbringen.
3. Wenn die nutznießende Eigentümerschaft eines Schiffes sich in einem Land befindet, dessen ITF-Gewerkschaften für ihre Seeleutemitglieder einen innerstaatlichen Kollektivvertrag angeschlossen haben, der gleich gut oder besser ist als der ITF-Vertrag, steht es der betreffenden nationalen Gewerkschaft frei, Schritte zu unternehmen, um die Anwendung ihres eigenen Vertrages auf das betreffende Schiff sicherzustellen. Wenn Maßnahmen außerhalb des Landes der nutznießenden Eigentümerschaft des Schiffes ergriffen werden, gilt der ITF-Vertrag, es sei denn, daß die zuständige Gewerkschaft des nutznießenden Landes spezifisch in jedem einzelnen Falle beantragt, daß ihr eigener Vertrag, der gleich gut oder besser als der ITF-Vertrag sein muß, auf das betreffende Schiff Anwendung finden soll.

Liste der Schattenflaggenländer

In Übereinstimmung mit der obigen EntschlieÙung wurde folgende Liste von Schattenflaggenländern festgelegt:

Liberia	Oman
Panama	Bahamas
Zypern	Bermuda
Singapur	Niederländische Antillen
Somalia	

(Diese Liste wird von Zeit zu Zeit revidiert werden.)

36. Empfehlung über die Ausdehnung des ITF-Inspektions-
dienstes

Der Fair-Practices-Ausschuß der ITF, versammelt vom 27. bis 29. Januar 1976 in London;

EMPFIEHLT, daß das ITF-Sekretariat die Kampagne gegen Schattenflagen durch den verstärkten Einsatz von Inspektoren ausdehnen sollte.

Wenn ein Mitgliedsverband der Ansicht ist, daß der Einsatz eines Inspektors oder zusätzlicher Hilfskräfte wesentlich zur Durchführung der ITF-Kampagne beitragen würde, soll dieser Mitgliedsverband die ITF verständigen und ihr eine Begründung sowie nähere Einzelheiten über den für diese Tätigkeit vorgesehenen Funktionär zustellen und um Genehmigung zur Ernennung dieses Funktionärs ansuchen.

Nachdem die ITF dieser Ernennung zugestimmt hat und der betreffende Funktionär von Mitgliedsverbänden eingesetzt worden ist, soll der Mitgliedsverband der ITF Kostenabrechnungen zustellen, damit die einschlägigen Kosten rückerstattet werden können.

FISCHER

37. Sicherheit von Fischereifahrzeugen und Arbeitsbedingungen der Fischer

Am 7. Februar 1974 tagte in London die ITF-Sektion der Fischer und diskutierte eine ganze Reihe von Fragen, die sich unmittelbar auf die Sicherheit der Fischerei und die Arbeitsbedingungen der Fischer bezogen. Es wurde festgestellt, daß die Fischerei weiterhin ein gefährlicher Beruf ist, obwohl auf nationaler und internationaler Ebene verschiedene Vorkehrungsmaßnahmen getroffen worden sind. Die Sektion war der Ansicht, daß viele weitere Maßnahmen dieser Art getroffen werden müssen, um die ärgsten Sicherheitsprobleme der Fischer zu lösen. Die Konferenz empfahl ferner, daß die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer folgende Schritte unternehmen sollten, um die Interessen der Fischer zu fördern.

Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

Die Konferenz verwies auf die lange Zeitspanne seit der letzten IAO-Tagung über Probleme der Fischer (1967), trotz wiederholter Anträge der ITF auf Einberufung einer Expertentagung über soziale Probleme der Fischer. Ferner bedauerte die Konferenz, daß bis jetzt nur sehr wenige Länder die bestehenden IAO-Verwaltungsurkunden für Fischer ratifiziert haben. Es wurde beschlossen,

alle angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer aufzufordern, bei den zuständigen Behörden ihrer Länder darauf zu dringen, daß so bald wie möglich -- und auf keinen Fall später als im Frühjahr 1976 -- eine solche Expertensitzung stattfindet.

Vorgeschlagenes internationales Abkommen über Sicherheit von Fischereifahrzeugen

Die Konferenz nahm mit Befriedigung zur Kenntnis, daß die IMCO nunmehr Vorbereitungen für die Annahme eines internationalen Abkommens über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen getroffen hat, so daß die in einer ITF-Erklärung vom Jahre 1968 gesteckten Ziele erfüllt worden sind. In diesem Zusammenhange wurde ferner betont, daß mit den Fischern über den Text dieses Abkommens Rücksprache gehalten werden müsse und daß die Fischer an den vorbereitenden Arbeiten für dieses Abkommen beteiligt sein sollten. Alle angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer wurden aufgefordert, bei den zuständigen Behörden ihrer Länder in diesem Sinne vorstellig zu werden.

EWG

Die Konferenz nahm einen Bericht über die Arbeit des Paritätischen EWG-Ausschusses über soziale Probleme in der Hochseefischerei entgegen. Die an der Konferenz teilnehmenden Delegierten aus EWG-Ländern begrüßten die erzielten Fortschritte, aber bedauerten gleichzeitig, daß dessen Arbeit durch Verwaltungsschwierigkeiten und unzulängliche Übersetzungs- und Dolmetschdienste erschwert worden sei. Die Konferenz gab der Hoffnung Ausdruck, daß es dem Paritätischen Ausschuss möglich sein werde, seine Arbeit wirksamer mit anderen internationalen Agenturen zu koordinieren, die sich auf dem Gebiete der Sicherheit und des sozialen Wohlergehens der Fischer betätigen und daß die von ITF-Mitgliedsverbänden kommenden Mitglieder des Paritätischen Ausschusses auf dessen Gremien und Unterausschüssen angemessen vertreten sein würden.

Vereunreinigung der Meere

Die Konferenz begrüßte es, daß verschiedene internationale und regionale Organe begonnen haben, diesem Problem zunehmende Aufmerksamkeit zu widmen. Trotz der sehr lobenswerten Absichten dieser Organe und der starken Anteilnahme der Öffentlichkeit an diesem Problem wurden jedoch weiterhin chemische Abfallprodukte auf Hoher See abgelagert, was die Fangplätze verunreinigt, die Fischer ernststen Gesundheitsgefahren aussetzt und den Fischbestand beeinträchtigt. Die Konferenz forderte, daß die zuständigen internationalen Agenturen und innerstaatlichen Behörden ihr möglichstes tun sollten, um die Ablagerung schädlicher Substanzen auf See zu verhindern und sicherzustellen, daß die Fischer für etwaige Verluste, die ihnen infolge der Ablagerung schädlicher Substanzen entstehen, angemessen entschädigt werden.

Fischereigrenzen

Die Konferenz nahm mit Befriedigung zur Kenntnis, daß der ITF-Vorstand im Namen der Föderation um Beobachterstatus auf der für Mitte 1974 geplanten Dritten UNO-Seerechtskonferenz angesucht und die Regierungen der UNO-Mitgliedsstaaten ersucht hat, in ihre Landesdelegationen zu dieser Konferenz Vertreter der Fischergewerkschaften als Berater aufzunehmen. Die Sektion beauftragte das ITF-Sekretariat, sich sowohl für die Beschäftigungssicherheit der Hochsee- und Küstenfischer als auch für den langfristigen Schutz des Fischbestandes einzusetzen. Ferner sollte bei weiteren Aktionen im Zusammenhang mit Fischereigrenzen eine optimale Koordination der Ansichten der Fischer und Seeleute angestrebt werden. Die Konferenz war sich bewußt, daß die Frage der Fischereigrenzen getrennt vom Problem der wirtschaftlichen Ausbeutungszonen des Meeresbodens und der Hoheitsgewässer behandelt werden muß und daß die Fischereigrenzen möglicherweise in eine "absolute Zone" und eine "zulässige Zone" unterteilt werden könnten. Abschließend wurde betont, daß eine gerechte und andauernde internationale Regelung der Fischereigrenzen für die Fischer von grundlegender Bedeutung ist.

IAO/IMCO/FAO-Sicherheitsrichtlinien für Fischer und Fischereifahrzeuge

Die Konferenz nahm Kenntnis von der Arbeit eines Unterausschusses der Sektion, der beauftragt worden war, eine Eingabe an eine IAO/IMCO/FAO-Expertensitzung zu erstellen, deren Aufgabe es war, den Teil B dieser Richtlinien fertigzustellen und den im Jahre 1968 angenommenen Teil A zu revidieren. Es wurde ferner berichtet, daß die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer auf der nächsten IAO/IMCO/FAO-Expertensitzung im Februar 1974 vertreten sein würden. Die genannten Sicherheitsrichtlinien beziehen sich auf die Sicherheit und Gesundheit der Fischer (Teil A) und die Konstruktion und Ausrüstung von Fischereifahrzeugen (Teil B).

38. Die Beschäftigungslage in der Fischerei

Die Konferenz der ITF-Sektion der Fischer, versammelt am 21. und 22. Juni 1976 in Grimsby;

HAT den ständigen Rückgang der für Fischer verfügbaren Arbeitsplätze in vielen wichtigen Fischereiländern der Welt aufgrund verschiedener wirtschaftlicher und regulierender Maßnahmen DISKUTIERT; und

IST ÜBERZEUGT, daß den nachteiligen Auswirkungen dieser Tendenz durch folgende Maßnahmen begegnet werden kann:

- gezielte Untersuchung der langfristigen Investitionsmöglichkeiten in der Fischerei (einschließlich des Fangs neuer Fischarten und der Suche nach alternativen Fangplätzen in "internationalen" Gewässern);
- international vereinbarte Verfahren betreffend die Nutzung der lebenden Meeresschätze;
- industrielle Entwicklung der Fischereihäfen, wenn die Arbeitslosigkeit besonders groß ist;
- geeignete Ausbildung der Fischer (einschließlich Umschulung auf alternative Beschäftigungen -- vorzugsweise im Fischereisektor -- und eine bessere allgemeine Ausbildung der Fischer in Zukunft sowie Gewährung von bezahltem Bildungsurlaub); und
- der Abschaffung der Gelegenheitsarbeit in der Fischerei.

39. Fischereigrenzen

Die Konferenz der ITF-Sektion der Fischer, versammelt am 21. und 22. Juni 1976 in Grimsby;

STELLT MIT BESORGNIS FEST, daß die internationale Diskussion der Fischereigrenzen und verwandter Probleme unter den Auspizien der UNO-Seerechtskonferenz (UNCLOS) bis jetzt nicht zur Erstellung einer allgemein annehmbaren und ratifizierbaren internationalen Verwaltungsurkunde über Fischereigrenzen und den Schutz des Fischbestandes sowohl innerhalb der Hoheitsgewässergrenzen als auch einer exklusiven wirtschaftlichen Nutzungszone und auf Hoher See im allgemeinen geführt hat;

STELLT FERNER FEST, daß die Beschäftigungslage der Fischer in aller Welt in Ermangelung einer solchen internationalen Regelung in zunehmendem Maße gefährdet wird;

IST WEITERHIN DAVON ÜBERZEUGT, daß eine andauernde Lösung des Problems der Fischereigrenzen und verwandter Probleme am besten im Rahmen der Vereinten Nationen gefunden werden kann;

VERSPRICHT, im Prinzip alle vernünftigen und praktischen Vorschläge zu unterstützen, deren Ziel in der beschleunigten Herbeiführung einer ständigen Lösung der oben genannten Probleme besteht, insbesondere einer Lösung, die sich auf das Konzept einer exklusiven wirtschaftlichen Nutzungszone (nicht mehr als 200 Meilen von der Küste) stützt, in der dem Küstenstaat Souveränität in bezug auf die Erforschung, die Ausbeutung, den Schutz und das Management der Naturschätze zugesprochen wird, wobei der Küstenstaat jedoch gleichzeitig verpflichtet sein würde, die zulässige Fangquote innerhalb dieser

Zone festzulegen, geeignete Maßnahmen zur Verhütung einer eventuellen Überausbeutung der lebenden Ressourcen zu treffen und anderen Staaten unter gemeinsam vereinbarten Bedingungen Zugang zu dieser Zone zu gewähren (ohne Erhebung irgendwelcher Gebühren), wenn er selbst nicht in der Lage ist, die zulässige Ausbeutungsmenge zu fangen.

BEANTRAGT, daß das ITF-Sekretariat auf der kommenden Sitzung der UNCLOS vertreten sein sollte;

IST DAVON ÜBEREZUGT, daß die regelmäßige Beschäftigung der Fischer und die Vermeidung einer Überausbeutung sowie ernster internationaler Konflikte am besten durch ein gerechtes Management der Meeresschätze sichergestellt werden können und daß die Fischer aus diesem Grunde bei den Diskussionen über zulässige Fangquoten in spezifischen Fanggebieten und zusätzliche Fangquoten innerhalb der genannten exklusiven Nutzungszone ein Mitspracherecht haben sollten;

EMPFIEHLT DAHER, daß sich die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer um Vertretung auf den Delegationen ihrer Länder zu Tagungen der verschiedenen internationalen und regionalen Fischereikommissionen (z.B. NEAFC und ICNAF) bemühen sollten, um die Festlegung der Fangquoten zu beeinflussen, damit der Lebenserwerb der Fischer und auch der Fischbestand, soweit dies möglich ist, geschützt werden können;

EMPFIEHLT FERNER, daß sich das ITF-Sekretariat um Beobachterstatus bei den obengenannten Organisationen bewerben sollte, damit es im Zusammenhang mit einer gegebenenfalls erforderlichen Koordinierung der einzelnen Ansichten behilflich sein und die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer entsprechend beraten kann;

BESCHLIESST ABSCHLIESSEND, daß zusätzlich zu den obigen Vorschlägen folgende Objektiven in Eingaben an die UNCLOS erörtert werden sollten:

- besondere Berücksichtigung von Ländern und Gebieten, die vom Fischfang besonders abhängig sind; und
- das Recht der Küstenstaaten, innerhalb ihrer exklusiven wirtschaftlichen Nutzungszone einen zusätzlichen Fang festzulegen, ist gebunden an die Verpflichtung, Beobachter der regionalen Fischereikommissionen zuzulassen, um sicherzustellen, daß der höchstzulässige Fang nicht zu hoch oder zu niedrig angesetzt wurde.

40. Internationales Abkommen über Sicherheit von Fischereifahrzeugen

Die Konferenz der ITF-Sektion der Fischer, versammelt am 21. und 22. Juni 1976 in Grimsby;

VERWEIST DARAUF, daß die im Jahre 1974 abgehaltene Konferenz der ITF-Sektion der Fischer mit Nachdruck den Wunsch geäußert hat, daß die einzelnen Regierungen Vertreter der Fischer auffordern sollten, sich aktiv an den vorbereitenden Arbeiten für die Annahme eines internationalen Abkommens über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen unter den Auspizien der IMCO zu beteiligen;

BEDAUERT, daß nur einige wenige Regierungen dieser Aufforderung nachgekommen sind, weswegen die Ansichten der Fischer bezüglich der Sicherheit der Besatzungen von Fischereifahrzeugen im Text des Abkommensentwurfes nicht genügend berücksichtigt werden;

BEANTRAGT, daß ein kleiner Unterausschuß von Sicherheitsexperten der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer beauftragt werden sollte, den endgültigen Übereinkommensentwurf sowie etwaige diesbezügliche Vorschläge der angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer zu prüfen, um der zwecks Annahme des genannten Abkommens für das Jahr 1977 vorgesehenen Internationalen Konferenz geeignete Stellungnahmen zu unterbreiten; und

BEANTRAGT FERNER, daß das ITF-Sekretariat auf dieser Internationalen Konferenz vertreten sein sollte und daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer bei den zuständigen Behörden ihrer Länder erneut auf Aufnahme in die Landesdelegationen zu dieser Konferenz dringen sollten.

41. Sozialbedingungen der Fischer

Die Konferenz der ITF-Sektion der Fischer, versammelt am 21. und 22. Juni 1976 in Grimsby;

STELLT FEST, daß die Internationale Arbeitsorganisation vorgeschlagen hat, in ihrem Konferenzkalender für 1978/79 eine Expertensitzung über die Arbeitsbedingungen der Fischer aufzunehmen;

VERWEIST DARAUF, daß eine Konferenz der ITF-Sektion der Fischer bereits im Jahre 1974 beschlossen hat, daß bei der Festlegung der Tagesordnung für eine solche Expertensitzung folgenden Fragen besondere Dringlichkeit beigegeben werden sollte: Arbeitszeit; Stabilisierung des Verdienstes; und Renten (einschließlich Rücktrittsalter);

IST DER ANSICHT, daß eine internationale Diskussion dieser Fragen seit langem überfällig ist und daß diese Fragen in Anbetracht eines geplanten neuen internationalen Meeresregimes und des Rückganges der Beschäftigungsmöglichkeiten der Fischer nunmehr besonders dringend und aktuell sind.

IST FERNER DER ANSICHT, daß die ITF-Sektion der Fischer infolgedessen neue internationale sozialpolitische Ziele formulieren sollte;

BESCHLIESST DAHER, eine aus Vertretern der angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer in Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Island, Japan, Kanada, Norwegen und den USA bestehenden kleinen Unterausschuß zu bilden, um rechtzeitig vor der genannten IAO-Expertensitzung zu erörtern, wie diese internationale sozialpolitische Zielsetzung der Sektion aussehen sollte;

BEGRÜSST in diesem Zusammenhang die von der angeschlossenen Britischen Fischergewerkschaft gemachten Vorschläge in bezug auf die Regelung des Beschäftigungsverhältnisses der Fischer, um eine regelmäßige und sichere Beschäftigung von Fischern herbeizuführen; und

BEAUFTRAGT den obengenannten Unterausschuß zu erörtern, inwiefern diese Vorschläge in die neue sozialpolitische Zielsetzung der ITF-Sektion der Fischer aufgenommen werden können.

42. Schutz und rationelle Ausbeutung des Walfischbestandes

Die Konferenz der ITF-Sektion der Fischer, versammelt am 21. und 22. Juni 1976 in Grimsby;

NACH ENTGEGENNAHME einer von der der ITF angeschlossenen Japanischen Gewerkschaft der Fischer eingereichten Erklärung, in der festgestellt wird:

- daß der Schutz und die rationelle Ausbeutung der verschiedenen Walgattungen für das japanische Volk und die japanischen Fischer von lebenswichtiger Bedeutung sind;
- daß viele Experten anerkennen, daß der Walfischbestand infolge der von der Internationalen Walfang-Kommission ausgeübten wirksamen Kontrolle stark angestiegen ist; und
- daß diese Kontrollmaßnahmen aufgrund verschiedener politischer und gefühlsbedingter Beweggründe verschärft worden sind und vielleicht nicht länger als realistisch betrachtet werden können;

STELLT FEST, daß der Walfischbestand, der ein gemeinsames Erbe der Menschheit ist, auf wissenschaftlicher Basis überwacht werden sollte, damit er ordnungsgemäß und wirksam als eine äußerst wertvolle Nahrungsquelle genutzt werden kann;

ERSUCHT die Internationale Walfang-Kommission DAHER, für die kommende Fangsaison eine so hohe Fangquote festzulegen, wie dies mit dem Schutze und der Vergrößerung des Walfischbestandes vereinbar ist.

WORTLAUT DER VON SONDER- UND
UNTERAUSSCHÜSSEN ANGENOMMENEN
ENTSCHEIDUNGEN UND ERKLÄRUNGEN

ZIVILLUFTFAHRT

(Die nachstehenden zwei Erklärungen sowie die ihnen folgende EntschlieÙung wurden vom Sektionsausschuß auf seiner Sitzung vom 20. bis 22. Januar 1976 in Stuttgart gutgeheißen.)

43. ITF-Erklärung über die Verantwortung der Flugzeugbesatzungen im Zusammenhang mit Notausrüstungen und Notverfahren

1. Vor Beginn des Fluges ist sämtliches Dringlichkeitszubehör in bezug auf Situierung, Zustand und Verstaueung von verantwortlichem Personal zu prüfen, das vom Arbeitgeber und/oder der Lizenzierungsbehörde spezifisch hiermit beauftragt worden ist. Die Inspektion des Dringlichkeitszubehörs ist auf einem hierfür vorgesehenen Formular durch Unterschrift zu bestätigen, und das Flugdeckpersonal ist von der beendeten Vornahme der Inspektion zu verständigen.
2. Sämtliche Besatzungsmitglieder müssen eine volle Ausbildung über das Verfahren in Notsituationen und die Verwendung aller Notausrüstungen und Rettungsgeräte absolviert haben, für deren Bedienung bzw. Handhabung sie an Bord des Flugzeuges verantwortlich sind. Diese Ausbildung ist regelmäßig zu wiederholen und in Zeitabständen von nicht mehr als einem Jahr auf den laufenden Stand zu bringen. Teil der Ausbildung soll Feuerbekämpfung unter realistischen Verhältnissen (einschl. dichten Rauch) umfassen.
3. Die Besatzungsmitglieder sollten an der Beurteilung und Festlegung von Rettungs- und Notstandsverfahren beteiligt sein. Diese Verfahren sollten im Lichte praktischer Erfahrungen laufend revidiert werden.

4. Insofern die Ergebnisse von Untersuchungen von Unfällen, Unglücken sowie Testergebnisse usw. das Notstandsverfahren oder die Flugsicherheit berühren, sind diese einschlägigen Informationen den zuständigen Besatzungsmitgliedern unverzüglich zur Kenntnis zu bringen.
5. Die Luftfahrtsgesellschaften müssen die Besatzungsmitglieder von allen Änderungen der Notausrüstungen und Notstandsverfahren verständigen und sicherstellen, daß sich die Besatzungsmitglieder dieser Änderungen und deren Auswirkungen bewußt sind. Ferner ist es notwendig, daß mit den Besatzungsmitgliedern über solche Änderungen vorher Rücksprache gehalten wird.
6. Das für die Wartung und Instandhaltung von Notausrüstungen vorgeschriebene Verfahren soll leicht kontrollierbar sein und sollte der Genehmigung der zuständigen Luftfahrtsbehörde bedürfen.
7. Alle Dringlichkeits- und Rettungs-ausrüstungen sowie die Lehrpläne für die Ausbildung des Flugpersonals im Verhalten für Dringlichkeitssituationen und Notfälle müssen die Zustimmung der zuständigen staatlichen Luftfahrtsbehörde besitzen und sollten von dieser häufig überprüft werden.
8. Die zuständige Luftfahrtsbehörde sollte bei der Prüfung des Lufttauglichkeitszustandes von Flugzeugen untersuchen, ob die für die Konstruktion benutzten Werkstoffe weiterhin ihre ursprüngliche Feuerfestigkeit besitzen.
9. Besatzungsmitglieder, die besondere Kenntnisse über die Entflammungs-, Verbrennungs- und Schädlichkeitsmerkmale der bei der Konstruktion von Flugzeugen verwendeten Werkstoffe (insbesondere Kunststoffe) besitzen, sollten an allen Studien über die Festlegung von Verfahren für die Bekämpfung von Bränden an Bord von Flugzeugen beteiligt sein.
10. Besatzungsmitglieder müssen über alle Entwicklungen betreffend das Verhalten gegenüber der Bekämpfung von Flugzeugentführern, Saboteuren, Terroristen und Erpressern gründlich und unverzüglich informiert werden.
11. Die Ablauf- und Inspektionsdaten der Funktionsfähigkeit von Notausrüstungen sind an einer prominenten Stelle an den Ausrüstungen zu vermerken. Alle "geladenen" Ausrüstungen müssen mit einem Anzeiger (Meter) versehen sein, an dem man den Ladegrad ablesen kann.

12. Die im Frachtladeraum von Flugzeugen befindlichen Feuerlösch- und Feuerbekämpfungsgeräte müssen es auch ermöglichen, brennenden Kunststoff zu löschen. Die im Frachtladeraum befindlichen Anlagen für Ventilation und die Unterdrückung von Rauch müssen die Gewähr bieten, daß gesundheitsschädliche Gase und Rauch nicht in gefährlichen Mengen in die Kabine und das Flugdeck ausströmen können.

44. Multinationaler Austausch von Personal und Sicherheit bei Charterfluggesellschaften

Der Technische Ausschuß des Kabinenpersonals der ITF hat auf seiner Sitzung am 27. und 28. Februar 1975, unter Bezug auf die bevorstehende Dreigliedrige IAO-Zivilluftfahrtskonferenz, die Frage der multinationalen Zusammenarbeit von Luftfahrtgesellschaften diskutiert. Der Ausschuß stellte mit Bedauern fest, daß eine solche Zusammenarbeit ernste Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit bei Unternehmen haben kann, die einen Teil ihres Betriebes Ländern übergeben oder nach Ländern verlegen, wo die Handlungsfreiheit der Gewerkschaften begrenzt ist. Die Situation wird ferner dadurch erschwert, daß solche Luftfahrtgesellschaften oft nicht bereit sind, mit den Gewerkschaften auf internationaler Ebene zu verhandeln.

Der Ausschuß nimmt Bezug auf die der ITF verfügbaren Informationen über die Nichtbeachtung von Sicherheitsvorschriften (insbesondere bei Charterfluggesellschaften) sowie über die zunehmende Tendenz der Luftfahrtsbehörden, Ausnahmegewilligungen im Zusammenhang mit solchen Vorschriften (u.a. betreffend die Mindeststärke der Kabinenbesatzung) zu gewähren und

FORDERT AUS DIESEM GRUNDE alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals AUF, sich einer jeden Abweichung von den gegenwärtig geltenden nationalen und internationalen Sicherheitsvorschriften zu widersetzen und der ITF über solche Fälle Bericht zu erstatten; und

FORDERT außerdem die Luftfahrtsbehörden der betreffenden Länder AUF, alle nationalen und internationalen Mindestnormen zu erfüllen.

45. Multinationale Tätigkeit

Der Technische Ausschuß des der ITF angeschlossenen Bodenpersonals der Zivilluftfahrt, versammelt am 20. und 21. Mai 1975 in London,

ÄUSSERST BESORGT über die gegenwärtige kritische wirtschaftliche Lage der Zivilluftfahrt;

STELLT FEST, daß die europäischen Luftfahrtsgesellschaften internationale Organe wie die Vereinigung Europäischer Luftfahrtsgesellschaften (VEL) oder die Gruppen ATLAS und KSSU gebildet haben;

IST DER ANSICHT, daß dies ernste Konsequenzen auf die in der Zivilluftfahrt beschäftigten Arbeitnehmer haben kann;

FORDERT die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals AUF, die ITF voll über die Entwicklungen in Richtung einer Zusammenarbeit zwischen Luftfahrtsgesellschaften zu informieren und enger miteinander zusammenzuarbeiten; und

VERWEIST MIT NACHDRUCK auf das Recht der Gewerkschaften, sich nicht an irgendwelche Beschlüsse gebunden zu fühlen, die von diesen Gruppierungen ohne vorherige Rücksprache mit den Gewerkschaften gefaßt werden und alle nach Ansicht der Gewerkschaften geeigneten Schritte gegen einseitige Gruppenbeschlüsse dieser Art zu unternehmen.

EISENBAHNER

46. ITF-Charta über soziale Auswirkungen der Einführung neuer Methoden und Techniken im Eisenbahnwesen (angenommen vom Unterausschuß des Eisenbahnpersonals; London, 22/23 Juni 1976)

Einleitung

Die Eisenbahnen sind eine der Grundlagen der Wirtschaft und des sozialen Fortschritts. Sie können die ihnen gestellte Aufgabe jedoch nur erfüllen, wenn sie in die Lage versetzt sind, ihren Betrieb und ihr Beförderungspotential zu verbessern sowie die Qualität ihrer Leistungen attraktiver zu gestalten.

Unabhängig von den in den einzelnen Ländern geltenden Bedingungen für ihre Beziehungen zum Staat und seinen Behörden haben die Eisenbahnen den Charakter von Unternehmungen im Dienste der Allgemeinheit. Sie bilden einen Teil des wirtschaftlichen Grundgefüges der Nationen. Daraus ergibt sich die Einflußnahme der Behörden, denen die Wahrung der allgemeinen Interessen von Land und Volk anvertraut ist. Diesen Behörden kommt die Verantwortung zu, im Rahmen einer vorausschauenden und dynamischen Investitionspolitik den Eisenbahnen die optimale Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgaben zu ermöglichen.

Die unmittelbare Verantwortung für die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und moderne Gestaltung des Eisenbahnbetriebes liegt bei der Leitung der Unternehmung. Sie muß mit Unterstützung der Behörden gewillt und in der Lage sein, die Möglichkeiten neuer Techniken und Methoden für die

laufende Verbesserung ihres Betriebes zu verwerten. Sie muß sich dabei jedoch auch ihrer materiellen und moralischen Verantwortung für ihre Arbeitnehmer bewußt sein und diese an den Früchten der gesteigerten Produktivität teilhaben lassen. Die praktische Wirksamkeit all dieser Maßnahmen hängt daher weitgehend davon ab, ob die Unternehmensleitungen aufrichtig danach streben, das Personal und seine Gewerkschaft sowie gegebenenfalls die gesetzlichen Personalvertretungen im Betrieb über alle in Aussicht genommenen Maßnahmen rechtzeitig zu orientieren und sich mit ihnen über die im Interesse des Personals zu treffenden Anordnungen zu verständigen. Die Bereitwilligkeit des Personals, zu kooperieren, setzt voraus, daß nicht allein die technischen und wirtschaftlichen Anstrengungen, sondern, parallel dazu, auch deren soziale Auswirkungen auf das Personal gründlichst geplant werden und die Gewerkschaft in Vertretung der Personalinteressen volles Mitspracherecht genießt und ihre Forderungen Berücksichtigung finden.

Die in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zusammengeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften verweigern ihre Kooperation auch dann, wenn die Einführung neuer Methoden und Techniken auf Basis der sogenannten betriebswirtschaftlichen Rentabilität und nicht nach gesamtwirtschaftlichen Zielsetzungen erfolgt. Die Einführung und Anwendung neuer Methoden und Techniken im Eisenbahnwesen ist verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Grundsätzen, die gesamtwirtschaftliche Kosten und gesellschaftliche Nutzenerwägungen berücksichtigen, untergeordnet.

Maßnahmen, die ausschließlich den Zweck haben, die Ertragslage der Eisenbahnen zu verbessern und oben genannte Forderungen nicht berücksichtigen, müssen zu schweren Arbeitskonflikten führen. Die ITF-Eisenbahnerverbände lehnen eine solche Haltung ab und erklären sich mit den Bruderorganisationen solidarisch, die sich genötigt sehen, dagegen den Kampf zu führen. Sie bekennen sich in allen Fragen der Einführung neuer Methoden und Techniken im Eisenbahnwesen zu den Richtlinien der nachstehenden Charta.

Charta

1. Die Modernisierung der Eisenbahnen muß im Rahmen eines umfassenden Investitionsprogrammes geplant werden. Der Mensch muß als der wichtigste Faktor jeder solchen Planung betrachtet werden. Die Sicherheit des Arbeitsplatzes, die Vermeidung von Einkommensverlusten und die soziale Sicherung des Arbeitnehmers stehen daher im Vordergrund aller Überlegungen.

2. Jede aus der Einführung neuer Methoden und Techniken resultierende Herabsetzung des Personalbestandes muß sorgfältig geplant werden. Verminderungen im Personalbestand, sofern sie als unvermeidlich betrachtet werden müssen, sind herbeizuführen durch:

- a) normale Abgänge;
- b) Änderungen in der Rekrutierung (Einstellung);
- c) entsprechende Gestaltung der Nachwuchsplanung;
- d) vorzeitige Pensionierungen auf Wunsch bei angemessenen Pensionen;
- e) Versetzungen, wo sie sich als notwendig erweisen;
- f) freiwillige Austritte bei angemessener Abfindung.

Im Falle freiwilliger Austritte, bei vorzeitigen Pensionierungen und bei Versetzungen müssen den betreffenden Eisenbahnern Kompensationen und Garantien geleistet werden. Die Maßnahmen b) bis f) dürfen nur im Einvernehmen und unter Kontrolle der Gewerkschaften sowie mit dem Einverständnis des betreffenden Bediensteten durchgeführt werden.

3. Bei Versetzungen in andere Tätigkeitsgebiete sind dem Arbeitnehmer die bisherigen Bezüge, mit Einschluß seiner Vorrückungsansprüche, auch dann weiterhin zu gewährleisten, wenn er vorübergehend in tiefer bewerteten Diensten beschäftigt wird. Wo die Versetzung mit einem Wohnungswechsel verbunden ist, dürfen dem Arbeitnehmer daraus weder Kosten noch Verluste noch soziale Härten erwachsen.

4. Im Rahmen besonderer Abkommen sind zwischen Unternehmensleitung und Gewerkschaft Umschulungsprogramme auszuarbeiten, um allen Arbeitnehmern Gelegenheit zu kostenloser Umschulung auf andere Tätigkeiten einzuräumen. Während der Umschulung darf dem Arbeitnehmer kein Einkommensverlust erwachsen.

5. Die Systeme der Berufseinweisung und -bewertung müssen den Anforderungen, die im Zusammenhang mit neuen Methoden und Techniken an den Arbeitnehmer gestellt werden, Rechnung tragen.

6. Die angemessene Beteiligung des Personals an den Ergebnissen einer Produktivitätssteigerung ist für die Eisenbahner und ihre Gewerkschaft von entscheidender Bedeutung. Die Beteiligung des Personals am Ertrag soll gewährleistet werden durch eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen, vereinbart zwischen der Gewerkschaft und den Arbeitgebern, insbesondere in bezug auf eine Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit unter vollem Lohnausgleich.

7. Keine Arbeitsleistungen sollen an ausstehende Firmen vergeben werden. Die bestehenden Verträge mit ausstehenden Firmen sollen im Hinblick auf eine mögliche Ausdehnung der betriebseigenen Produktion, vor allem von Bestandteilen und Ausrüstungen, neu überprüft werden.

8. Auf die Verwendung von Aushilfspersonal ist zu verzichten. Diese Charta ist die Richtlinie der ITF-Verbände, die sich verpflichten, für ihre Durchsetzung zu kämpfen und sich dabei gegenseitig nach Kräften zu unterstützen.

47. Verbundverkehr

(Die nachstehende EntschlieÙung wurde vom Unterausschuß für Verkehrspolitik auf seiner Sitzung am 3. und 4. November 1976 in Utrecht, Holland, angenommen. Sie wird zwecks Befürwortung der im Rahmen des Dubliner ITF-Kongresses 1977 stattfindenden Konferenz der Eisenbahnersektion vorgelegt werden.)

Resolutionsentwurf

Die Vollkonferenz der ITF-Sektion Eisenbahn, versammelt am 25. Juli 1977 in Dublin,

STELLT FEST, daß durch das Fehlen einer Koordination zwischen den öffentlichen Verkehrsträgern die Attraktivität des öffentlichen Personen-Nahverkehrs beeinträchtigt wird, was eine Reduzierung des Transportvolumens mit sich bringt und die Gefahr weiterer Einschränkungen des Leistungsangebotes im öffentlichen Verkehr zur Folge hat;

STELLT WEITERHIN FEST, daß insbesondere die Eisenbahnen durch ihre Abhängigkeit vom Anschlußverkehr von dieser Entwicklung negativ betroffen sind;

FORDERT alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften AUF, bei ihren jeweiligen Regierungen den größtmöglichen Druck auszuüben mit dem Ziel, daß der öffentliche Personen-Nahverkehr zugunsten der Verbraucher im Rahmen von Verkehrsverbünden einen integrierten Fahrplan (optimale Sicherung der Anschlüsse) sowie eine integrierte Tarifgestaltung entwickelt.

STRASSENTRANSPORT

48. ITF-Charta über Sozialbedingungen im internationalen Straßentransport

In Anbetracht des zunehmenden Einsatzes von Fahrpersonal im internationalen Straßentransport, welches nicht gewerkschaftlich organisiert ist und somit in den meisten Fällen zu Bedingungen beschäftigt wird,

die in beachtlichem Maße unter den auf nationaler Ebene von den Sozialpartnern vereinbarten kollektivvertraglichen Normen liegen, fordern die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Straßentransportes, daß im grenzüberschreitenden Straßenverkehr die nachstehend angeführten Sozialbedingungen als Mindestnorm betrachtet werden sollten:

(Falls die kollektivvertraglichen Bedingungen des Fahrpersonals irgendeines Landes unter den nachstehenden Normen liegen, sollten die betreffenden Gewerkschaften, falls notwendig mit der Unterstützung anderer ITF-Mitgliedsverbände, entsprechend höhere Normen für den internationalen Straßenverkehr anstreben.)

1. Arbeitszeit

Der Ausdruck "Arbeitszeit" bezeichnet die Zeit, während der die in Betracht kommenden Fahrer dem Arbeitgeber oder anderen Personen, die ihre Dienste in Anspruch nehmen können, zur Verfügung stehen oder während der die Eigentümer von Fahrzeugen und ihre Familienmitglieder für eigene Rechnung Arbeiten im Zusammenhang mit einem Straßentransportfahrzeug, dessen Fahrgästen oder dessen Ladung verrichten.

Die maximale Arbeitszeit der Fahrer, einschließlich zwei Überstunden, darf 10 Stunden für einen Zeitraum von 24 Stunden, gerechnet vom Dienstantritt an, nicht überschreiten.

Die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit der Fahrer sollte 40 Stunden nicht überschreiten. Die höchstzulässige Arbeitszeit, inklusive Überstunden, sollte - über einen Zeitraum von 7 Tagen - nicht mehr als 60 Stunden betragen. Die Berechnung der höchstzulässigen wöchentlichen Arbeitszeit auf Durchschnittsbasis über zwei aufeinanderfolgende Wochen (14 Tage) ist zulässig.

2. Überstunden

Für Überstunden ist ein Zuschlag von 50% (zwischen 20 Uhr und 6 Uhr 100%) des Grundlohnes zu bezahlen. Die Berechnung der Überstunden erfolgt auf Tagesbasis.

3. Pausen und Ruhezeiten

Dem Fahrer ist nach maximal 4 Stunden am Steuer eine Pause von mindestens 30 Minuten zu gewähren.

Jedem Fahrer ist jeweils innerhalb von 7 Tagen eine Ruhezeit von mindestens 36 aufeinanderfolgenden Stunden zu gewähren.

Der zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten liegende Zeitraum darf nicht mehr als 14 Tage betragen.

Der Fahrer ist in keiner Weise verpflichtet, sich in den Pausen im Fahrzeug aufzuhalten. Alle sonstigen Ruhezeiten sind grundsätzlich nicht auf dem Fahrzeug zu verbringen.

4. Übernachtung und Verpflegung

Dem Fahrer ist für die Dauer seiner Abwesenheit vom Heimatort ein Übernachtungs- und Verpflegungsgeld zu bezahlen, dessen Höhe sich auf die Lebenshaltungskosten des betreffenden Transitlandes bezieht. Komfortable Unterkunft und ausreichende Nahrung (Frühstück und zwei gekochte Mahlzeiten pro Tag) müssen dadurch gewährleistet sein.

5. Erkrankung und Unfall

Wenn ein Fahrer im Ausland erkrankt oder einen Unfall erleidet und seine Arbeitsunfähigkeit durch ein ärztliches Attest beweist, ist der Arbeitgeber verpflichtet, die Kosten der ärztlichen Behandlung zu decken, den Lohn des Fahrers weiterzuzahlen und, falls sich der Fahrer nicht in einem Krankenhaus befindet, ein Übernachtungs- und Verpflegungsgeld gemäß Absatz 4 oben zu zahlen.

6. Heimbeförderung

Muß der Fahrer die Fahrt unabhängig von seinem Willen unterbrechen und kann er nicht in dem von ihm geführten Fahrzeug dorthin zurückkehren, wo er wohnt, so sollte er Anspruch darauf haben, auf Kosten seines Arbeitgebers heimbefördert zu werden. Die Rückreise ist nach den Weisungen des Arbeitgebers vorzunehmen.

7. Rechtsschutz

Der Arbeitgeber trägt die Kosten eines jeden Rechtsschutzes, der für einen im Auftrage des Arbeitgebers im Ausland befindlichen Fahrer aus berufsbedingten Gründen erforderlich ist, und muß die Fahrer mit einem Kautionsbrief versehen, bevor sie ins Ausland fahren.

8. Mindestalter der Fahrer

Das Mindestalter der Fahrer im grenzüberschreitenden Straßenverkehr beträgt 21 Jahre.

Die der ITF angeschlossenen Straßentransportarbeiter-Gewerkschaften versprechen, sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln für die Realisierung des obigen Forderungsprogrammes einzusetzen, weil unterdurchschnittliche Sozialbedingungen, insbesondere in bezug auf Arbeits- und Ruhezeit:

- die Verkehrssicherheit und Gesundheit der Fahrer gefährden;
- im Widerspruch zu den Erfordernissen des Umweltschutzes stehen; und
- eine Untergrabung der zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern vereinbarten Sozialbedingungen darstellen.

SEELEUTE

49. Beschäftigungsbedingungen des Personals von Kreuzfahrtschiffen

Der Ständige ITF-Ausschuß für Kreuzfahrtschiffe, versammelt in Miami am 1. und 2. April 1974,

Nach Prüfung der Beschäftigungsbedingungen des Personals von Kreuzfahrtschiffen, die von Häfen der amerikanischen Ostküste und Golfküste ein- und auslaufen, insbesondere der Auswirkungen der Praktiken außenstehender Unternehmen, die Verpflegung für diese Schiffe bereitstellen, und der in diesem Zusammenhange möglichen Mißbräuche;

Stellt fest, daß die Beschäftigung von Fremdpersonal und die Benutzung solcher außenstehenden Unternehmen im allgemeinen dazu geneigt hat, die Löhne und Beschäftigungsbedingungen niedrig zu halten, mit untragbaren Praktiken bezüglich der Anheuerung und Entlassung verbunden ist und nationale Gewerkschaften daran hindert, die mit den betreffenden Reedereien abgeschlossenen Verträge zu erfüllen;

Empfiehlt dringend, daß die ITF internationale Mindestnormen in bezug auf Bemannung, Löhne, Arbeitsbedingungen und die Beschäftigungssicherheit des auf Kreuzfahrtschiffen beschäftigten Personals festlegen sollte;

Empfiehlt ferner, daß die ITF geeignete Einrichtungen bilden sollte, um die Maßnahmen zu koordinieren, die seitens der angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute notwendig sind, um die Erfüllung dieser Mindestnormen zu kontrollieren;

Empfiehlt ferner, daß die ITF die Tätigkeit dieser Verpflegungsfirmen laufend überwachen sollte, um zu verhindern, daß die genannten Mißbräuche andauern oder sich ausbreiten.

Bei der Weiterverfolgung dieser Beschlüsse soll die ITF-Politik gegenüber Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen voll beachtet werden.

50. Zusammenarbeit und gemeinsame Nutzung von Ressourcen im Zusammenhang mit der Durchführung von Wohlfahrtsprogrammen für Seeleute und Bildung einer internationalen Arbeitsgruppe zwecks Errichtung eines internationalen Organs zur Förderung der Koordinierung und Finanzierung internationaler Wohlfahrtsdienste für Seeleute

Die unter den Auspizien der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) am 18. und 19. Mai 1976 in London abgehaltene Internationale Konferenz über Seeleutewohlfahrt,

IST FEST DAVON ÜBERZEUGT, daß umfangreiche Möglichkeiten für eine Zusammenarbeit auf lokaler, regionaler und insbesondere internationaler Ebene im Zusammenhang mit der Bereitstellung, Aufrechterhaltung und, falls notwendig, Verbesserung der Wohlfahrtsdienste für Seeleute bestehen, und daß in diesem Zusammenhange mit allen Mitteln versucht werden sollte, unnötige Verdoppelungen der Bemühungen auf diesem Gebiet zu vermeiden, und zwar durch die Untersuchung der Möglichkeit einer geeigneten Prüfung und Behandlung von Ansuchen um Zuwendungen für Seeleutewohlfahrtsprojekte; und

BESCHLIESST DAHER, eine aus Vertretern der wichtigsten an dieser Konferenz teilnehmenden Organe bestehende internationale Arbeitsgruppe zu bilden, um die Errichtung eines internationalen Organs (einschließlich dessen Zusammensetzung und Mandat), im Sinne der IAO-Empfehlung Nr. 138, aber nicht unbedingt unter der Obhut der IAO, zu erörtern, das die Aufgabe haben würde, sich, wenn immer notwendig, mit Fragen der Koordinierung und Finanzierung internationaler Seeleutewohlfahrtsprojekte zu befassen. Die Arbeitsgruppe erstattet den einzelnen Wohlfahrtsorganisationen Bericht und erlangt von diesen ein Mandat. Ferner soll die Arbeitsgruppe einer innerhalb eines Jahres einzuberufenden weiteren Internationalen Konferenz über Seeleutewohlfahrt Bericht erstatten. Letztens erstattet die Arbeitsgruppe der IAO Bericht und koordiniert, wenn immer möglich, ihre Tätigkeit mit der der IAO;

BESCHLIESST FERNER,

- daß dieses internationale Organ als erstes

- (a) Empfehlungen über die Methoden der Finanzierung und internationale Koordinierung der Seeleutewohlfahrtsmaßnahmen und das Bedürfnis nach Einrichtungen wie Clubs, sportliche Anlagen, Unterhaltung, kulturelle Einrichtungen für Seeleute, die ausländische Häfen besuchen, prüfen und dabei den Entwicklungsländern besondere Aufmerksamkeit widmen sollte;

- (b) die Nationalitäten der in den betreffenden Häfen einlaufenden Seeleute ermitteln sollte;
 - (c) die Interessenkreise zusammenbringen sollte, die geeignet sind, die ermittelten Bedürfnisse zu befriedigen und die Tätigkeit dieser Interessenkreise zu koordinieren;
- daß jede der nachstehenden Organisationen und Gruppen eingeladen werden sollte, bis zu drei Personen für diese Arbeitsgruppe zu nominieren:
 - Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF);
 - Internationaler Reederverein (ISF);
 - Internationale Christliche Organisation für Seeschifffahrt (ICOMA);
 - Internationale Arbeitsorganisation (IAO);
 - Staats- und Regierungsagenturen, die in keiner anderen Form vertreten sind;
 - Freiwillige Organisationen, die sich international auf dem Gebiete der Wohlfahrt betätigen und nicht anderweitig vertreten sind;
 - daß das Sekretariat der Arbeitsgruppe von der ITF bereitgestellt wird und daß die Arbeitsgruppe ihren eigenen Vorsitzenden wählt;
 - daß die in der Arbeitsgruppe vertretenden Organisationen der ITF bis spätestens zum 1. Juli 1976 die Namen ihrer Vertreter in der Arbeitsgruppe mitteilen, um die notwendige Arbeit der Arbeitsgruppe zu beschleunigen.

ZIVILLUFTFAHRT

51. Zusammensetzung der Flugdeckbesatzung auf Flugzeugen des Types Boeing 7X7

Der Technische Ausschuß des Flugdeckpersonals der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt am 24. und 25. August 1976 in London,

- NIMMT KENNKNIS von den Entwicklungen betreffend die Einführung der Boeing 7X7 und die Zusammensetzung der Cockpitbesatzung dieses Flugzeugtyps;
- BEKRÄFTIGT die im Jahre 1967 in Amersfoort angenommene Entscheidung über die Zusammensetzung von Cockpitbesatzungen, in der eine Cockpitbesatzung von zwei Piloten und einem voll lizenzierten und entsprechend befähigten Flugingenieur gefordert wird;
- VERWEIST alle Mitgliedsverbände der ITF auf diese Politik und deren Anwendung auf den Flugzeugtyp 7X7; und

- BEAUFTRAGT das ITF-Sekretariat, alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aufzufordern sicherzustellen, daß alle Luftfahrtsgesellschaften auf diese Politik aufmerksam gemacht werden und sich an sie halten.

52. Neue Flugzeugtypen

Der Technische Ausschuß des Cockpitpersonals der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt am 24. August 1976 in London,

- STELLT FEST, daß die Automation mehr und mehr um sich greift und die Anschaffungs- und Instandhaltungskosten laufend ansteigen, was nicht unbedingt eine größere Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit zur Folge hat und manchmal sogar entgegengesetzte Folgen haben kann;
- IN ANBETRACHT DES UMSTANDES, daß der Zweck des technischen Fortschritts nicht darin bestehen sollte, das menschliche Geschick und die menschliche Erfahrung systematisch auszuschalten, sondern eher darin, die Bereitstellung zuverlässigen, sicheren und leistungsfähigen Zubehörs zu ermöglichen und daß Flugzeuge, die technisch weniger fortschrittlich sind, weniger kosten und ihr Betrieb billiger ist, was zu einer Vergrößerung der Gewinnspanne beiträgt;
- EMPFIEHLT den Entwerfern und Herstellern von Flugzeugen sowie den Flugzeuggesellschaften, sich dieses Argument zu vergegenwärtigen. Die Flugingenieure sind überzeugt davon, daß ihre berufliche Erfahrung dann im Cockpit zum größeren Vorteil ausgenutzt werden könnte und daß sie einen wirksameren Beitrag zur Reduzierung der Betriebskosten leisten könnten;
- BEVOLLMÄCHTIGT Gewerkschaftsfunktionäre, dieses Argument bei Verhandlungen mit Herstellern von Flugzeugen und mit Fluggesellschaften zu benutzen.

53. Getränke und Fluggäste

Der ITF-Ausschuß des Kabinenpersonals, versammelt am 22. und 23. November 1976 in London,

- NIMMT MIT BESORGNIS DAVON KENNTNIS, daß Luftfahrtsgesellschaften aus Konkurrenzgründen in zunehmendem Maße und in unbegrenzter Menge kostenlose alkoholische Getränke für Fluggäste bereitstellen;
- HAT KENNTNIS DAVON, daß betrunkene Fluggäste unter solchen Umständen Angehörige des Kabinenpersonals angegriffen haben;

- BETRACHTET die kostenlose Bereitstellung alkoholischer Getränke als eine Gefährdung der Sicherheit, insbesondere in Dringlichkeitssituationen, da im Zusammenhang mit der schnellen Räumung des Flugzeuges ernste Probleme auftreten können, wenn sich die Fluggäste unter alkoholischem Einfluß befinden;
- FORDERT alle Luftfahrtsgesellschaften AUF, dieser Praxis Einhalt zu gebieten;
- FORDERT alle Gewerkschaften des Kabinenpersonals AUF, ihre Mitglieder anzuweisen, nur so lange alkoholische Getränke zu servieren, als dies mit den Sicherheitsanforderungen vereinbar ist;
- FORDERT die ICAO DRINGEND AUF, geeignete Richtlinien an alle Mitgliedsstaaten zu erlassen, um Luftfahrtsgesellschaften von der Bereitstellung kostenloser alkoholischer Getränke in unbegrenzter Menge für Fluggäste an Bord von Flugzeugen abzuhalten.

54. Haltung der ITF gegenüber der Internationalen Vereinigung der Flugbegleiter (IFAA)

Die Internationale Vereinigung der Flugbegleiter (IFAA) wurde im Mai 1976 in Rio de Janeiro auf einer "Weltkonferenz der Flugbegleiter" gegründet. Die Einberufung dieser Konferenz erfolgte vorgeblich auf Initiative der Vereinigung des Varig-Kabinenpersonals (ACVAR), wurde jedoch von mehreren Unternehmen, die sich direkt oder indirekt auf dem Gebiet der Luftfahrt betätigen, unterstützt. Viele Luftfahrtsgesellschaften boten den Teilnehmern an dieser Konferenz kostenlose Flugscheine an, und die Großzügigkeit auf der Konferenz kannte keine Grenzen.

Die Konferenzteilnehmer fallen im großen und ganzen in vier Gruppen: a) Vertreter echter Gewerkschaften, die offiziell oder inoffiziell zur Konferenz gesandt wurden, um ausfindig zu machen, was dort vorging; b) Vertreter von Organisationen, die nicht der traditionellen Gewerkschaftsbewegung ihrer Länder angehören (Splittergruppen oder in einigen Fällen angeblich sehr arbeitnehmerfreundlich); c) Vertreter der zuständigen Arbeitnehmerorganisation in Ostblockländern; und d) individuelle Flugbegleiter (zum Teil gewerkschaftlich organisiert, zum Teil nicht), die an der Konferenz in privater Eigenschaft teilnahmen.

Die ITF war ebenfalls eingeladen worden, hatte jedoch die Einladung zurückgewiesen: erstens weil der Zweck der Konferenz in der Bildung einer internationalen Organisation für Flugbegleiter bestand und der ITF die meisten wichtigen Gewerkschaften des Kabinenpersonals seit Jahren angehören; und zweitens weil die Konferenz in Brasilien stattfand: einem Lande dessen Regierung es der ITF nicht gestattet, sich innerhalb ihres Hoheitsgebietes zu betätigen.

Die ITF empfahl allen Mitgliedsverbänden, keine offiziellen Delegationen zu dieser Konferenz zu entsenden, und nur einige wenige haben dies getan.

Die IFAA hat nunmehr begonnen, sowohl unter anerkannten Gewerkschaften als auch unter den Flugbegleitern selbst um Mitglieder zu werben. Sie hat ihren Hauptsitz in Montreal und verfügt über mehrere Regionalvertreter. Sie hat sich um Beobachterstatus bei der ICAO beworben, wird aber diesen Beobachterstatus nicht erhalten.

Die ITF betrachtet es als ihre Pflicht, zu den obigen Entwicklungen klar und eindeutig Stellung zu nehmen. Die Haltung der ITF ist wie folgt:

1. Das Kabinenpersonal benötigt -- gleich allen anderen Arbeitnehmern -- starke nationale Gewerkschaften, die in der Lage sind, wirksam mit den Arbeitgebern zu verhandeln.
2. Über seine nationalen Gewerkschaften muß das Kabinenpersonal auf nationaler Ebene eine engstmögliche Zusammenarbeit mit anderen Kategorien des Luftfahrtpersonals anstreben und auf internationaler Ebene mit anderen Gewerkschaften zusammenzuarbeiten. Tut es das nicht, kann dies nur zu einer existenzgefährlichen Schwächung führen.
3. Die ITF erfüllt beide dieser Forderungen. Sie nimmt nur anerkannte Gewerkschaften auf, die tatsächlich im Namen ihrer Mitglieder sprechen. Innerhalb der ITF-Sektion Zivilluftfahrt können die Gewerkschaften des Kabinenpersonals ihre eigene Politik formulieren, die mit der Politik anderer Kategorien des Luftfahrtpersonals integriert werden kann, ohne dadurch die Wahrung der Interessen des Kabinenpersonals aller Länder zu beeinträchtigen.
4. Die IFAA dagegen -- da sie eine gemischte, aber gleichzeitig exklusive Organisation ist -- birgt eine Gefährdung der internationalen Interessen des Kabinenpersonals in sich. Sie nimmt einzelne Flugbegleiter als Mitglieder auf und bietet somit Einzelgängern Obdach, die nicht gewillt sind, etablierten Gewerkschaften die Vertretung ihrer Interessen anzuvertrauen. Sie betont in zu starkem Maße die spezifischen Probleme des Kabinenpersonals und ignoriert dadurch die Tatsache, daß in einem so komplexen Beschäftigungszweig, wie die Luftfahrt es ist, keine einzelne Kategorie es sich leisten kann, ohne Berücksichtigung der Bedürfnisse und Bestrebungen anderer Personalkategorien eine eigennützige Politik zu verfolgen.

5. Die Einstellung der Luftfahrtsgesellschaften zur Frage der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen ist von Land zu Land sehr unterschiedlich. Einige Unternehmen sind sehr fortschrittlich, andere reaktionär, die meisten liegen irgendwo zwischen diesen beiden Extremen. International gesehen sind sie jedoch ausnahmslos betreibt, Kontakte oder Gespräche mit Gewerkschaften zu vermeiden. Die Tatsache, daß sie im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Durchführung der IFAA-Gründungskonferenz in Rio de Janeiro ungewöhnlich entgegenkommend waren -- keine Luftfahrtsgesellschaft hat unseres Wissens jemals unaufgefordert das Angebot gemacht, die Reisekosten von Gewerkschaftsvertretern zu ITF-Tagungen zu zahlen -- zeigt ganz eindeutig, mit wem sie sympathisieren. Die ITF betrachtet dies als ein Kompliment.
6. Das Einkommen der ITF besteht aus den Mitgliedsbeiträgen der ihr angehörenden Gewerkschaften. Woher die IFAA ihr Geld erhält, ist uns ein Rätsel. Solange dieses Rätsel nicht durch die Veröffentlichung eines ordentlichen Finanzberichtes gelöst wird, muß der Verdacht bestehen, daß die Tätigkeit der IFAA auch von anderen Organisationen als den ihr angeblich angehörenden subventioniert wird. Diese Frage der finanziellen Unabhängigkeit ist von grundlegender Bedeutung, falls die IFAA eines Tages behaupten sollte, ein unbehinderter und unbeeinflußter Sprecher in Verteidigung der Interessen der aktiven Flugbegleiter zu sein.
7. Die Sprecher der IFAA haben bis jetzt mit Nachdruck betont, daß sie sich nicht als Rivalen der ITF betrachten. Die ITF möchte hierzu eindeutig feststellen, daß die Bildung der IFAA dem Kabinenpersonal keine Vorteile bringen kann. Bestenfalls kann sie zu Spaltungen und Verworrenheit auf nationaler und internationaler Ebene führen, und schlimmstenfalls könnte die IFAA zu einem Werkzeug werden, das es Luftfahrtsgesellschaften und selbst Regierungen ermöglicht, einen verstümmelnden Einfluß auf eine Schlüsselkategorie des Luftfahrtpersonals auszuüben. Kein Flugbegleiter sollte etwas mit der IFAA zu tun haben.

Europäischer Ausschuß der ITF

55. Spanien

Der Europäische Ausschuß der ITF, versammelt am 19. und 20. März 1976 in Wien,

STELLT MIT BESORGNIS FEST, daß die spanische Regierung weiterhin den spanischen Eisenbahnen, der Handelsmarine, der Hochseefischerei, der Zivilluftfahrt und der Untergrundbahn von Madrid eine militärische Rechtsprechung

auferlegt, wie dies aus dem Gesetz Nr. 47/1976 vom 6. Januar 1976 betreffend die Anwendung der militärischen Rechtsprechung auf die RENFE ersichtlich ist; dieses Gesetz enthält ein absolutes Verbot gegen Versammlungen von Eisenbahnern;

STELLT FERNER FEST, daß unter dieser militärischen Rechtsprechung freigewerkschaftlich organisierte Arbeiter, die sich aus irgendeinem Grunde an einer gewerkschaftlichen Kampfmaßnahme beteiligen, bis zu dreißig Jahren Gefängnis verurteilt werden können;

FORDERT die spanische Regierung AUF, einen konkreten Beweis für ihr angebliches Streben nach einer demokratischen Regierungsform zu erbringen, indem sie die militärische Rechtsprechung über den Verkehrssektor abschafft und das Recht der spanischen Arbeiter, sich zu freien Gewerkschaften zusammenzuschließen, anerkennt;

FORDERT ferner die Transportarbeitergewerkschaften der EWG AUF, bei ihren Regierungen den größtmöglichen Einfluß auszuüben, um sicherzustellen, daß zwischen Spanien und der EWG keine Handelsverträge abgeschlossen werden und daß Spanien nicht in die EWG aufgenommen wird, solange in Spanien keine echte Demokratie wiederhergestellt worden ist; und

BESCHLIESST, die Kampagne der Federación Nacional de Transportes der UGT zu unterstützen, deren Ziel darin besteht, volle Gewerkschaftsrechte, demokratische und bürgerliche Rechte für die spanischen Transportarbeiter zu erlangen und die militärische Rechtsprechung und Gewerkschaften, die unter der Kontrolle des Staates stehen, im Transportsektor abzuschaffen.

ITF-KONFERENZ ÜBER PROBLEME DER ARBEITENDEN FRAUEN

56. 1. Gleichstellung der erwerbstätigen Frau - der Beitrag der Gewerkschaften zu einem allgemeinen legislativen und sozialen Programm

Die auf der ITF-Konferenz über Probleme der erwerbstätigen Frau vertretenen Gewerkschaften sind der Ansicht, daß die Gewerkschaftsbewegung einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Gleichstellung der erwerbstätigen Frau zu leisten hat und beschließen, wo immer möglich, ihren Einfluß geltend zu machen, um folgende Ziele zu verwirklichen:

- (a) den unverzüglichen Erlass von Gesetzen über die Gleichstellung der erwerbstätigen Frau in bezug auf Lohn, Gehalt und weitere Zulagen, Chancengleichheit und Beschäftigungsbedingungen;

- (b) eine Überprüfung der ausschließlich für Frauen geltenden gesetzlichen Schutzvorschriften und der Möglichkeit, diese Vorschriften durch objektive Kriterien zu ersetzen, die allen Arbeitnehmern optimale Sicherheit und menschenwürdige Arbeitsbedingungen bieten;
- (c) Gleichstellung aller erwerbstätigen Männer und Frauen in bezug auf Sozialversicherungsleistungen unter der Voraussetzung natürlich, daß die erwerbstätige Frau auch die vollen Sozialversicherungsbeiträge zahlt;
- (d) Bildung einer gesetzlich vorgeschriebenen unabhängigen Instanz für die Behandlung von Beschwerden über Diskriminierungen gegen erwerbstätige Frauen auf dem Gebiete der Beschäftigung; und
- (e) Bereitstellung guter öffentlicher Kinderfürsorgeeinrichtungen durch die zuständigen öffentlichen Behörden für alle erwerbstätigen Männer und Frauen mit Kindern.

Die auf der obengenannten ITF-Konferenz über Probleme der erwerbstätigen Frau vertretenen Gewerkschaften beschließen ferner, von den ihnen zur Verfügung stehenden Informationsmedien Gebrauch zu machen, um eine Änderung der gesellschaftlichen Auffassungen über erwerbstätige Frauen herbeizuführen. Insbesondere versprechen sie, sich im Zusammenhang mit Erziehung, Berufsberatung, Beschäftigung und Familienleben für die Abschaffung des Konzeptes einzusetzen, daß Männer und Frauen unterschiedliche Rollen zu spielen haben, und unterstützen das Recht aller Frauen auf frei verfügbare Familienplanungsdienste.

57. 2. Aktionsprogramm: Förderung der Gleichstellung der erwerbstätigen Frau auf dem Wege der Kollektivverhandlungen

1. Gleicher Lohn

(a) Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

Wo immer der Grundsatz des gleichen Lohnes noch nicht erfüllt wird, sollten geeignete Maßnahmen auf nationaler Ebene ergriffen werden; um:

- (i) in den Kollektivverträgen die Einführung gleichen Lohnes für gleiche Arbeit vorzusehen und/oder
- (ii) die Anwendung der gleichen Gehaltsskala (ohne jegliche Diskriminierung) auf Männer und Frauen zu gewährleisten.

Wo das Prinzip des gleichen Lohnes bereits vereinbart worden ist, sollten die Gewerkschaften auf nationaler Ebene geeignete Schritte unternehmen, um sicherzustellen, daß dieses Prinzip auch erfüllt wird (z.B. indem sie darauf bestehen, daß für beide Geschlechter die gleichen Funktionen für die gleichen Arbeiten festgelegt werden).

(b) Gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit

Die Gewerkschaften sollten aufgefordert werden, auf Vornahme von Arbeitsbewertungsstudien zu dringen und an diesen Studien aktiv mitzuwirken, um zu einer objektiven Bewertung der verschiedenen Arbeiten und zu einer Klassifizierung zu gelangen, die sich auf Kriterien wie Anstrengung, Verantwortung, erforderliches Befähigungsniveau/Geschick stützt.

Insbesondere sollten die Gewerkschaften die veraltete Aufteilung der Arbeiten in "Männerarbeit" und "Frauenarbeit" bekämpfen.

(c) Gleichstellung in bezug auf andere Bestandteile des Verdienstes

Die Gewerkschaften sollten darauf dringen, daß alle weiblichen Arbeitnehmer gleichfalls jene Zulagen erhalten, die gegenwärtig nur männlichen Arbeitnehmern gezahlt werden und daß alle Arbeitnehmer mit abhängigen Familienangehörigen jene Zulagen erhalten, auf die das Familienoberhaupt in bestimmten Ländern Anspruch hat.

Die Gewerkschaften sollten gegenüber den Arbeitgebern argumentieren, daß es notwendig ist, für männliche und weibliche Arbeitnehmer die gleichen Rentenversicherungsleistungen festzulegen.

2. Chancengleichheit

(a) Gleicher Zugang zu allen Tätigkeiten

Die Gewerkschaften sollten positive Schritte unternehmen, um sicherzustellen, daß alle Tätigkeiten auf allen Ebenen im Verkehrswesen, die bisher vorwiegend oder ausschließlich nur Angehörigen eines Geschlechtes zugänglich waren, den Angehörigen beider Geschlechter zugänglich gemacht werden. Die Fähigkeit ist als einziges Kriterium für die befriedigende Ausübung einer Tätigkeit zu betrachten. Die Gewerkschaften sollten die Arbeitgeber davon überzeugen, daß eine nichtdiskriminierende Beschäftigungspolitik notwendig ist.

(b) Gleicher Zugang zur beruflichen Ausbildung

Die Gewerkschaften sollten die Arbeitgeber auffordern, die Beteiligung von Frauen an der vorberuflichen und beruflichen Ausbildung zu fördern, insbesondere in jenen Beschäftigungsbereichen und Berufen, wo vorwiegend männliche Arbeitnehmer beschäftigt werden.

3. Schwangerschaft und Mutterschaftsurlaub

Im Schwangerschaftsfall sollte den erwerbstätigen Frauen Schutz geboten werden vor willkürlicher Entlassung, Verlust ihres Status oder ihrer Dienstleistungsansprüche (sowohl was Aufstiegsmöglichkeiten als auch Rentenansprüche betrifft) sowie vor einer jeden Reduzierung des normalen Verdienstes und sonstiger Vergünstigungen (einschließlich nichtgeldlicher Leistungen, wie z.B. Freifahrkarten oder ermäßigte Flugscheine). Vorausgesetzt, daß dies aus medizinischer Sicht gesehen sicher ist, sollte es schwangeren Frauen ferner ermöglicht werden, während der frühen Stadien der Schwangerschaft weiterzuarbeiten.

Die Gewerkschaften sollten auf Einführung eines bestimmten bezahlten Mutterschaftsurlaubs dringen, wobei der in die Zeit nach der Niederkunft fallende Teil dieses Urlaubs von jedem der beiden Eltern in Anspruch genommen werden kann. Die Entscheidung darüber, wer von ihnen diesen Urlaub beansprucht, liegt bei den Eltern.

4. Kinderfürsorge

Die Gewerkschaften sollten darauf bestehen, daß die öffentlichen Behörden kostenlose Krippen und Kindergärten in der Nähe des Wohnsitzes der Eltern bereitstellen. Falls erforderlich, sollten die Gewerkschaften auf Bereitstellung solcher Einrichtungen durch den Arbeitgeber am Arbeitsplatz dringen sowie auf Gewährung von Sonderurlaub im Falle der Erkrankung eines Kindes. Beide Elternteile sollen Anspruch auf solchen Urlaub haben.

5. Überzähligkeit und Reduzierungen des Personalbestandes

Bei Überzähligkeit und anderen Reduzierungen des Personalbestandes darf keinerlei geschlechtliche Diskriminierung erfolgen.

6. Kürzere und flexiblere Arbeitszeit

Die Gewerkschaften sollten darauf dringen, daß in größerem Maße eine kürzere und flexiblere Arbeitszeit eingeführt wird.

58. 3. Frauen in der Gewerkschaftsbewegung

1. Mitgliedschaft

Da Frauen das gleiche Recht auf Beitritt zu Gewerkschaften haben wie Männer und das gleiche für den Zugang der Frauen zu allen gewerkschaftlichen Sektionen gilt, sollten besondere Bemühungen unternommen werden, um die noch nicht gewerkschaftlich erfaßten weiblichen Arbeitnehmer zu organisieren, insbesondere in den verschiedenen Verkehrszweigen und transportverwandten Tätigkeiten.

Die Gewerkschaften sollten Aufzeichnungen über die Zahl der in spezifischen Funktionen beschäftigten Frauen führen, damit laufend überprüft werden kann, welche Fortschritte in bezug auf Status und den Zugang der Frauen zu bestimmten Funktionen erzielt worden sind, und damit jene starken Beschäftigungsbereiche identifiziert werden können, die als Ausgangsbasis für Kampagnen zur Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen der gewerkschaftlich organisierten Frauen dienen könnten.

2. Beiträge und Leistungen

Die Satzungen der Gewerkschaften sollten für Männer und Frauen die gleichen Bestimmungen in bezug auf Beiträge und Leistungen enthalten.

3. Freiwillige Vertretungsfunktionen

Die Gewerkschaften sollten aufgefordert werden, Frauen zu ermutigen, sich für freiwillige Vertretungsfunktionen (Vertrauensleute, Zweigstellensekretär, Hauptvorstandsmitglied) zur Wahl stellen.

4. Hauptamtliche Funktionäre

Die Gewerkschaften sollten aufgefordert werden, Frauen zu ermutigen, sich um hauptamtliche Positionen zu bewerben und sich für solche Positionen zur Wahl stellen.

5. Beteiligung an der gewerkschaftlichen Tätigkeit

Die Gewerkschaften sollten sich insbesondere darum bemühen, daß männliche und weibliche Mitglieder des Beitrages bewußt gemacht werden, den die Frauen auf gewerkschaftlicher Ebene zu machen in der Lage sind.

Die Gewerkschaften sollten ihr Arbeitsverfahren überprüfen, um es Frauen (insbesondere Frauen mit Familienangehörigen) besser zu ermöglichen, sich voll an der gewerkschaftlichen Arbeit zu beteiligen, insbesondere wird vorgeschlagen:

- daß der Festlegung der Termine und Tagungsorte sowie der Ankündigung gewerkschaftlicher Versammlungen und Ausbildungskurse größere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte;
- daß Frauen in größerem Maße ermutigt werden sollten, an gewerkschaftlichen Sitzungen teilzunehmen;
- daß allen weiblichen Gewerkschaftsmitgliedern die Möglichkeit geboten wird, über die gewerkschaftliche Tätigkeit, die Arbeitsverfahren der Gewerkschaft, Gewerkschaftsterminologie und das Geschäftsverfahren auf Sitzungen aufgeklärt zu werden;
- daß, wenn immer notwendig, auf allen Gewerkschaftssitzungen, Ausbildungskursen usw. geeignete Einrichtungen für die Betreuung der Kinder der weiblichen Teilnehmer bereitgestellt werden.

6. Musterkollektivvertragsklausel über Chancengleichheit

Die Gewerkschaften sollten auf Aufnahme der nachstehenden (oder einer ähnlich abgefaßten) Klausel in ihre Kollektivverträge dringen:

"Die vertragschließenden Parteien verpflichten sich, eine positive Politik in bezug auf die Chancengleichheit bei der Beschäftigung zu verfolgen, ungeachtet des Geschlechtes, des Ehestatus, des Glaubens, der Hautfarbe oder Rasse der betreffenden Arbeitnehmer. Dieser Grundsatz gilt für sämtliche Aspekte der Arbeitsbedingungen einschließlich Verdienst, Arbeitszeit, Urlaubsanspruch, Überstunden, Schichtarbeit, Zuteilung der Arbeit, Garantielöhne, Krankengeld, Anwerbung von Personal, Ausbildung, Beförderung und Entlassung wegen Überzähligkeit.

"Die Arbeitgeber verpflichten sich, alle anspruchsberechtigten Arbeitnehmer auf die bestehenden Ausbildungs- und Beförderungsmöglichkeiten aufmerksam zu machen und alle Arbeitnehmer von dieser Vereinbarung über die Chancengleichheit auf dem Gebiete der Beschäftigung in Kenntnis zu setzen.

"Die vertragschließenden Parteien vereinbaren, die Anwendung dieser Politik der Chancengleichheit jährlich und, falls notwendig, öfter* im Rahmen gemeinsamer Einrichtungen zu überprüfen.

*Unterstrichener Text = eine von der Arbeitsgruppe vorgeschlagene Änderung.

"Wenn ein Arbeitnehmer der Ansicht ist, daß er oder sie aufgrund des Geschlechtes, Ehestatus, Glaubens, der Hautfarbe oder Rasse ungerecht behandelt worden ist, kann er/sie eine Beschwerde unterbreiten, die im Rahmen eines gemeinsam vereinbarten Verfahrens untersucht werden soll."

7. Diskriminierungen zugunsten der Frauen (sogenannte "umgekehrte Diskriminierung")

Es sollten separate Ausbildungsmöglichkeiten für Frauen bereitgestellt werden, um ihnen Zugang zu Arbeiten und Funktionen zu verschaffen, die entweder ausschließlich oder vorwiegend von Männern verrichtet werden.

8. Frauenkonferenzen

Die Aufgabe von Frauenkonferenzen sollte es sein, Probleme der erwerbstätigen Frauen zwecks Diskussion auf integrierter gewerkschaftlicher Ebene zu identifizieren.

59. Sicherheit und Gesundheit der Eisenbahner
(angenommen von der ITF-Konferenz für afrikanische Eisenbahnergewerkschafter -- Tema, Ghana, 4. bis 8. Oktober 1976)

1. Die Geschäftsleitungen aller Eisenbahnunternehmen in Afrika sollten sich strikt an die Bestimmungen bestehender Vorschriften und Gesetze über Gesundheit und Sicherheit halten.
2. Die bestehende Gesetzgebung sollte verbessert werden, um die spezifischen Gesundheits- und Sicherheitsprobleme der Eisenbahner zu berücksichtigen. Die afrikanischen Gewerkschaften der Eisenbahner werden aufgefordert, über die ITF und die zuständigen Gewerkschaftsbünde ihrer Länder geeignete Schritte zu unternehmen, um die gewünschten Änderungen herbeizuführen.
3. Die afrikanischen Gewerkschaften der Eisenbahner sollten an die Geschäftsleitungen der Eisenbahnen herantreten, um Einrichtungen zu schaffen, die es ermöglichen, auf dem Kollektivverhandlungswege die spezifischen Gesundheits- und Sicherheitsprobleme bei den afrikanischen Eisenbahnen zu erörtern. Insbesondere sollten die Gewerkschaften sich bemühen, so bald wie möglich:
 - (a) unabhängige gewerkschaftliche Sicherheitsausschüsse zu bilden oder
 - (b) eine Änderung in der Zusammensetzung bestehender lokaler Personalausschüsse und -räte zu bewirken und
 - (c) gemeinsame Sicherheitsausschüsse zu bilden.

4. Die afrikanischen Gewerkschaften der Eisenbahner sollten die zuständigen Regierungsbehörden auffordern, unverzüglich alle erforderlichen Schritte zur Ratifizierung bestehender IAO-Übereinkommen und Empfehlungen über Fragen der Gesundheit und Sicherheit zu unternehmen.
5. Da diese Verwaltungsurkunden allgemein abgefaßt sind, sollte die ITF Druck auf die IAO ausüben, um die Einberufung von Konferenzen zu bewirken, die sich spezifisch mit Fragen der Gesundheit und Sicherheit bei den Eisenbahnen befassen.
6. Die Gewerkschaften der Eisenbahner sollten ernstlich die Bildung separater Abteilungen innerhalb ihrer Gewerkschaften erwägen, die sich mit Problemen der Gesundheit und Sicherheit befassen. In Ermangelung solcher Einrichtungen sollten sie Experten zu Rate ziehen.
7. Die afrikanischen Gewerkschaften der Eisenbahner sollten sich unverzüglich für die Bildung von Gesundheits- und Sicherheitsabteilungen bei allen afrikanischen Eisenbahnunternehmen einsetzen. Diese Abteilungen sollten mit entsprechend befähigtem Personal besetzt sein.
8. Über diese Abteilungen sollten die Gewerkschaften die Eisenbahnverwaltungen auffordern, Ausbildungskurse über Sicherheit und Gesundheit für Streckenarbeiter einzuführen sowie für Arbeitnehmer, die in Rangierbahnhöfen, Lagerhäusern und Werkstätten beschäftigt sind. Besondere Aufmerksamkeit sollte der Ausbildung auf dem Gebiete der Ersten Hilfe zuteil werden.
9. Die ITF sollte sich um die Förderung der Gesundheit und Sicherheit bei den Eisenbahnen bemühen, indem sie Forschungsexperten, Seminare über gewerkschaftliche Organisierung und ähnliche Kurse für ihre afrikanischen Mitgliedsverbände bereitstellt, um die Eisenbahnergewerkschaften in die Lage zu versetzen, sich wirksam an der Behandlung von Problemen der Gesundheit und Sicherheit zu beteiligen.
10. Besondere Aufmerksamkeit sollte Eisenbahnern zuteil werden, die auf Bahnhöfen in entlegenen Gebieten beschäftigt sind. Diese Eisenbahner sollten Zugang zu folgenden Einrichtungen haben:
 - (a) Verbindungsmittel in Dringlichkeitssituationen;
 - (b) Erste Hilfe (Einrichtung und erforderliches Zubehör);
 - (c) angemessenen körperlichen Schutz (Abzäunungen usw.);
 - (d) fahrende Kliniken (mit medizinisch befähigtem Personal besetzt), die die betreffenden Arbeitnehmer in Zeitabständen von nicht mehr als einem Monat besuchen sollten.

11. Langstreckenzüge sollten mit tragbaren Telefonen ausgerüstet werden. Alle zwei Meilen entlang der Strecke sollten Telegraphenmasten errichtet werden, von denen aus eine Verbindung aufgenommen werden kann, um zu verhindern, daß Lokomotivheizer keiner ungerechtfertigten körperlichen Gefahr ausgesetzt werden, weil sie lange Strecken über Land laufen müssen, um Unfälle zu melden.
12. Um die Zahl der Unfälle zu reduzieren und das allgemeine Sicherheitsniveau anzuheben, sollten die afrikanischen Eisenbahnverwaltungen dafür sorgen, daß Lokomotiven und Schienenwege regelmäßig und ordnungsgemäß instand gehalten werden (einschließlich Testen und Tauglichkeitsbescheinigung von Lokomotiven und Streckeninstallationen).
13. In Anbetracht der Tatsache, die die gegenwärtige hohe Unfallrate ungerechterweise der Nachlässigkeit des Eisenbahnpersonals zugeschrieben wird, wogegen das niedrige Instandhaltungsniveau von Schienenwegen und Lokomotiven sowie unzulängliche Lade- und Rangiermethoden in den meisten Fällen der wahre Grund sind, liegt es im allgemeinen Interesse, daß die Gewerkschaften in den für die Untersuchung von Unglücken zuständigen Organen vertreten sind.
14. Da Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten eine tragische Verschwendung menschlicher und wirtschaftlicher Ressourcen darstellen, die sich Afrika als ein im Entwicklungsstadium befindlicher Erdteil nicht leisten kann, sollten die afrikanischen Regierungen die Bildung nationaler beratender Instanzen über Sicherheit und Gesundheit der Arbeit in Erwägung ziehen.
15. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Zahlung von Entschädigungen an Arbeitnehmer sind äußerst unzulänglich, wenn man sich die beruflichen Gesundheits- und Sicherheitsrisiken der Eisenbahner vergegenwärtigt. Aus diesem Grunde ist es dringend notwendig, die einschlägigen Gesetze zu revidieren, um die Eisenbahnverwaltungen zu verpflichten, eine solche Entschädigung auch zu zahlen, wenn Eisenbahnern auf dem Weg von der und zur Arbeit Unfälle zustoßen. Ein solches Verfahren gelangt bereits in zumindest einem afrikanischen Land zur Anwendung; seine Einführung sollte auch in anderen Teilen Afrikas dringend gefordert werden.
16. Die Eisenbahnverwaltungen sollten ausreichendes Sicherheitszubehör, wie z.B. Schutzbrillen, Schutzkleidung, sichere Schuhe, Handschuhe, Augenschirme für Schweißer usw. bereitstellen.
17. Für die Eisenbahner sollten zulängliche Einrichtungen für medizinische Betreuung und Erste Hilfe bereitstehen