

I T F

33. K O N G R E S S

Miami, 17. - 25. Juli 1980

T Ä T I G K E I T S B E R I C H T

1977 - 1978 - 1979

---

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION (ITF)

133 - 135 GREAT SUFFOLK STREET - LONDON SE1 1PD

## TODESFÄLLE

1977

Johann Hatje, viele Jahre lang zweiter Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GgED), starb am 18. Januar 1977 im Alter von 87 Jahren.

Toby Hill, Generalsekretär der Neuseeländischen Vereinigung der Schiffsköche und Stewards, starb am 22. Januar 1977.

Len Forden, ehemaliger Präsident der Britischen Transportarbeitergewerkschaft und Vorsitzender der TGWU-Exekutive bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1976, starb am 5. März 1977 im Alter von 66 Jahren.

Ray Gunter, der unter der Wilson-Regierung von 1964 bis 1968 Arbeitsminister war, ist am 12. April 1977 im Alter von 67 Jahren gestorben. Später war er Kassenwart der Britischen Gewerkschaft der Haltsempfänger im Verkehr (TSSA) und schließlich ihr Präsident. Am Wiener Kongreß der ITF im Jahre 1956 wurde er zu einem der Laienrechnungsprüfer gewählt.

Willy Schreuder, Mitglied des Vorstandes der Niederländischen Flugingenieursvereinigung, fand in einem Flugzeugunglück im Flughafen Los Rodeos, Teneriffa, am 27. März 1977 den Tod. Kollege Schreuder war Mitglied des Technischen Ausschusses des Flugdeckpersonals der ITF-Sektion Zivilluftfahrt. Wim Zanneveld, von der Niederländischen Vereinigung des Kabinenpersonals, fiel dem gleichen Unglück zum Opfer.

Erkki Koivisto, bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1976 ein führender Funktionär und einer der Mitbegründer der Finnischen Gewerkschaft der Funkoffiziere, starb am 26. Mai 1977 im Alter von 77 Jahren.

Maria Egberta Kooijman, Witwe des ehemaligen stellvertretenden Generalsekretärs der ITF, Nathan Nathans, der im Jahre 1938 in einem Flugzeugunglück anlässlich einer ITF-Mission nach Spanien ums Leben kam, ist am 19. Juni 1977 im Alter von 93 Jahren gestorben.

Godert J. Joustra, ehemaliger Vorsitzender der früheren Niederländischen Eisenbahnergewerkschaft (jetzt Teil der uns angeschlossenen Transportarbeiterföderation NVV) ist am 4. Juli 1977 im Alter von 91 Jahren gestorben. Kollege Joustra war in der Zeit zwischen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg in der ITF aktiv und viele Jahre lang Mitglied des ITF-Exekutivkomitees.

Harry Jensen, ehemaliger Hauptkassenwart der Norwegischen Transportarbeitergewerkschaft, starb im Sommer 1977 im Alter von 69 Jahren.

John Thompson, stellvertretender Zentralsekretär der britischen Seeleutegewerkschaft NUS, starb am 19. Oktober 1977 im Alter von 37 Jahren.

G.J.H. Alink, Präsident der Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft (NVV) von 1961 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1973, ist am 29. November 1977 im Alter von 67 Jahren gestorben. Er war elf Jahre lang Mitglied des ITF-Vorstandes.

#### 1978

C.S. Nair, von 1974 bis 1977 eines der beiden asiatischen Mitglieder im ITF-Vorstand und Berater der beiden ITF-Mitgliedsverbände in Singapur in Sachen Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen, ist am 7. Februar 1978 im Alter von 55 Jahren in London gestorben.

Roberto S. Oca, Gründer und Vorsitzender der Philippinischen Transportarbeitergewerkschaft, ist am 23. Februar 1978 im Alter von 58 Jahren gestorben. Er war außerdem Gründer und Vorsitzender des Gewerkschaftsbundes der Philippinen und von 1965 - 1974 Mitglied des ITF-Vorstandes.

Paul Drozak, ein Vizepräsident der amerikanischen Seeleutegewerkschaft SIU, ist am 9. März 1978 im Alter von 50 Jahren gestorben.

Eustaquio Tolosa, ein führender argentinischer Hafnarbeitergewerkschafter, ist am 10. März 1978 im Alter von 54 Jahren gestorben. Kollege Tolosa wurde im Jahre 1965 in den ITF-Vorstand gewählt und drei Jahre später erneut zum Ehrenmitglied des Vorstandes erklärt (er befand sich damals noch in Haft, weil man ihn für die Organisation des argentinischen Hafnarbeiterstreiks vom Jahre 1966 verantwortlich hielt). Von 1974 bis 1977 war er wiederum Mitglied des ITF-Vorstandes. Außerdem war er in den Sechziger und Siebziger Jahren Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion der Hafnarbeiter.

Jo de Later, ehemaliger Vizepräsident der Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft (NVV), ist am 22. März 1978 im Alter von 76 Jahren gestorben. Er war über 15 Jahre lang stellvertretendes Mitglied seiner Gewerkschaft im Ausschuß der ITF-Sektion Straßentransport.

Hans Düby, ehemaliger Generalsekretär und später Präsident des Schweizerischen Eisenbahnverbandes (SEV) bis zu seiner Pensionierung am Ende des Jahres 1971 ist am 30. März 1978 im Alter von 72 Jahren gestorben. Auf nationaler Ebene war Hans Düby Präsident des Föderativverbandes des Personals öffentlicher Verwaltungen und Vizepräsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes. Viele Jahre lang war er ein prominenter Parlamentarier im Nationalrat.

In der ITF war Hans Düby fast 30 Jahre lang aktiv. Seine Wahl in den Ausschuß der Sektion Eisenbahn erfolgte im Jahre 1950 und sechs Jahre später wurde er Mitglied des derzeitigen Exekutivkomitees der ITF. Im Jahre 1960 wurde er Vizepräsident der ITF und fünf Jahre später Präsident.

Sir Tom Yates, von 1947 bis 1960 Generalsekretär der britischen Seeleutegewerkschaft NUS, ist am 27. Mai 1978 in Sydney (Austral.) im Alter von 81 Jahren gestorben. Von 1948 bis 1961 war er Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF und von 1950 bis 1959 führte er den Vorsitz der ITF-Seeleutesektion. Außerdem war er Mitglied des ehemaligen Exekutivkomitees der ITF und des ITF-Generallrates.

Emile Haudenschild, vom Jahre 1960 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1969 Vizepräsident des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes (SEV), ist am 11. Juni 1978 im Alter von 74 Jahren gestorben. Er war vom Jahre 1965 bis zum Wiener Kongreß im Jahre 1971 Vizevorsitzender der ITF-Eisenbahnersektion. Auf dem Wiener Kongreß wurde ihm in Anerkennung seiner langjährigen Verdienste das Goldene Abzeichen der ITF verliehen.

C.L. Dennis, von 1963 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1976 Präsident der amerikanischen BRAC, ist im Juli 1978 im Alter von 70 Jahren gestorben. Bis zum Dezember 1977 war er Mitglied des Vorstandes des amerikanischen Gewerkschaftsbundes AFL-CIO.

Ernst Müller, Sekretär des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes (SEV), ist am 8. September 1978 im Alter von 56 Jahren gestorben.

Douglas MacMahon, ehemaliger Sekretär und Kassenwart der Amerikanischen Transportarbeitergewerkschaft, ist am 1. Oktober 1978 im Alter von 71 Jahren gestorben.

Jean Bauché, ehemaliger Vizepräsident der Französischen Föderation des Eisenbahnaufsichtspersonals, ist am 21. November 1978 gestorben.

M.A. Bakke, seit 1955 Kassenwart der Norwegischen Transportarbeitergewerkschaft, ist am 7. Dezember 1978 im Alter von 65 Jahren gestorben. Er war viele Jahre lang Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion Straßentransport.

George B.W. Otway, bis zum Jahre 1972 Gründer und Vorsitzender der Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Grenada, ist am 13. Dezember 1978 im Alter von 80 Jahren gestorben. Er spielte eine führende Rolle bei der Gründung des Gewerkschaftsbundes von Grenada, dessen Präsident er viele Jahre lang war und war außerdem Mitglied des Vorstandes im Karibischen Gewerkschaftsbund.

Earl G. Shepard, seit 1960 ein Vizevorsitzender der amerikanischen Seeleutegewerkschaft SIU, ist am 19. Dezember 1978 im Alter von 65 Jahren gestorben. Er war Mitglied der Ausschüsse der ITF-Sektionen der Seeleute und Fischer sowie des Fair-Practices-Ausschusses.

Simon Barendregt, einer der Mitbegründer der Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft (NVV) und seit 1973 ihr Präsident, ist am 24. Dezember 1978 im Alter von 59 Jahren gestorben. Er war außerdem Vizepräsident der Niederländischen Transportarbeiter-Föderation (NVV/NKV) und von 1976 zu seinem Tode Mitglied des ITF-Vorstandes.

1979

Roger Bodeau, ehemaliger Zentralsekretär der Französischen Eisenbahnerföderation (FO). Er war ein Mitbegründer seiner Organisation und Redakteur der Gewerkschaftszeitung "Rail Sydicaliste".

Henk W. Koppens, ehemaliger Vorsitzender der Abteilung Straßentransport der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft NBV und NBV-Vizepräsident von 1969 bis er aus gesundheitlichen Gründen im darauffolgenden Jahr in den Ruhestand trat, ist am 4. Januar 1979 im Alter von 63 Jahren gestorben. Kollege Koppens war von 1954 bis zum Wiener Kongreß im Jahre 1971 Vorsitzender der ITF-Sektion Straßentransport. Auf dem Wiener Kongreß wurde ihm das Goldene Abzeichen der ITF verliehen.

Paul Tofahrn, früherer stellvertretender Generalsekretär der ITF, ist am 7. Februar 1979 im Alter von 78 Jahren einem Herzinfarkt erlegen. Seine Tätigkeit in der ITF geht bis zum Jahre 1928 zurück, als er zum stellvertretenden Sekretär der ITF-Sektion Eisenbahn ernannt wurde. Später verließ er den Dienst der Föderation, kam jedoch im Februar 1939 wieder zurück als Sekretär der Sektion Eisenbahn. Als sich die ITF durch den Krieg gezwungen sah, von Amsterdam nach London umzusiedeln, leitete Kollege Tofahrn eine Weile lang ein ITF-Zweigbüro in Paris, um den Kontakt zwischen der ITF und den europäischen Mitgliedsverbänden aufrechtzuerhalten. Seine Ernennung zum stellvertretenden Generalsekretär erfolgte im Jahre 1973. Anfang 1956 gab er dieses Amt auf, um die Führung der Internationale Öffentliche Dienste (IÖD) zu übernehmen. Als er im Jahre 1968 als Generalsekretär der IÖD in den Ruhestand trat, wurde ihm auf dem Wiesbadener ITF-Kongreß in Anerkennung seiner Verdienste das Goldene Abzeichen der ITF verliehen.

Ewers Theodor Vilhelm Gents, ehemaliger Generalsekretär der Dänischen Gewerkschaft der Steuerleute, ist am 1. März 1979 im Alter von 80 Jahren gestorben. Bis zu seiner Wahl zum Generalsekretär im Jahre 1958 war Kollege Gents 30 Jahre lang Sekretär seiner Organisation

Captain Math. Anzjón, einer der Mitbegründer der Norwegischen Vereinigung der Schiffsoffiziere, ist am 6. April 1979 im Alter von 93 Jahren gestorben.

A. Philip Randolph, Mitbegründer der amerikanischen Gewerkschaft des Schlafwagenpersonals (jetzt Teil der uns angeschlossenen amerikanischen BRAC) und Mitglied des Vorstandes des Gewerkschaftsbundes AFL-CIO von 1955 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1974, ist am 16. Mai 1979 im Alter von neunzig Jahren gestorben.

Thore Olsen, Zentralsekretär der Norwegischen Eisenbahnergewerkschaft von 1953 bis 1963, ist am 13. Juni 1979 im Alter von 80 Jahren gestorben.

Erich Gygax, Zentralpräsident des Schweizerischen VHTL von 1966 bis 1975, Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion Straßentransport von 1971 - 1973 und ehemaliges Mitglied des derzeitigen Bundeskomitees des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, ist am 31. Juli 1979 im Alter von 63 Jahren gestorben.

Adolph Kummernuß, einer der großen deutschen Gewerkschaftsführer, ist am 7. August 1979 im Alter von 84 Jahren gestorben. Er war sein Leben lang ein aktiver Gewerkschafter und hielt in den Jahren unmittelbar vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges sowie auch während der Kriegsjahre den Kontakt zwischen der ITF und der Untergrundbewegung der deutschen Transportarbeiter aufrecht. Nach Kriegsende war er in führender Rolle am Wiederaufbau der deutschen Gewerkschaftsbewegung beteiligt. Er war einer der Mitbegründer des Deutschen Gewerkschaftsbundes und der uns angeschlossenen Gewerkschaft ÖTV, zu deren Erstem Vorsitzenden er im Jahre 1949 gewählt und bis zum Jahre 1964 auf allen Gewerkschaftstagungen in diesem Amt bestätigt wurde.

Seine internationale gewerkschaftliche Laufbahn während der Nachkriegsjahre begann 1947 mit seiner Wahl zum Mitglied des Generalrates der ITF. Von 1962 bis zum Kopenhagener Kongreß im Jahre 1965 war er Mitglied des ITF-Vorstandes. In Anerkennung seiner großen Verdienste um die Transportarbeiterbewegung wurde ihm auf dem ITF-Kongreß 1960 in Bern das Goldene Abzeichen der ITF verliehen. Kollege Kummernuß war außerdem von 1956 bis zum Jahre 1964 Präsident der Internationale Öffentliche Dienste (IÖD).

Erik Bording, seit September 1977 Vorsitzender der Dänischen Transportarbeitergewerkschaft (SiD), ist am 11. August 1979 im Alter von 61 Jahren gestorben.

Priya Gupta, Präsident der All-indischen Eisenbahnerföderation, ist am 12. August 1979 im Alter von 59 Jahren an einem Herzleiden gestorben. In den Siebziger Jahren war er drei Jahre lang Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion Eisenbahn.

George Lipman, Stellvertretender Generalsekretär und Kassenwart der britischen Seeleutegewerkschaft NUS von 1960 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1967 ist im Jahre 1979 im Alter von 77 Jahren gestorben.

Jaya Prakash Narayan, ehemaliger Präsident der All-indischen Eisenbahnerföderation und Gründer der Sozialistischen Partei Indiens, ist am 8. Oktober 1979 - nur 2 Tage vor seinem 77. Geburtstag - gestorben.

Maniben Kara, Präsidentin der Maritime Union of India und ehemalige Präsidentin der All-indischen Eisenbahnerföderation, ist am 28. Oktober 1979 im Alter von 74 Jahren gestorben. Sie widmete ihr ganzes Leben der Gewerkschaftsbewegung ihres Landes und war sowohl Präsidentin und Generalsekretärin des All India Trade Union Congress als auch Präsidentin der All India Federation of Labour. Auf internationaler Ebene war sie an der Gründungskonferenz des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) beteiligt und ein ehemaliges Mitglied des IBFG-Vorstandes. In Anerkennung ihrer Verdienste um die Transportarbeiterbewegung wurde ihr auf dem ITF-Kongreß 1968 in Wiesbaden das Goldabzeichen der ITF verliehen.

Thérèse Asser, eine der ersten Angestellten im ITF-Sekretariat nach der Neubildung der Föderation nach dem Ersten Weltkrieg, ist am 11. November 1979 in Amsterdam gestorben. Sie trat im Jahre 1923 in den Dienst der ITF als Dolmetscher/Übersetzer und war in den folgenden Jahren bis zu ihrer Pensionierung im Jahre 1959 in verschiedenen Funktionen im ITF-Sekretariat tätig. Mehrere Jahre lang war sie Sekretärin und persönliche Mitarbeiterin mehrerer Generalsekretäre. Auf dem Berner Kongreß im Jahre 1960 wurde ihr in Anerkennung ihrer Treue und Verdienste das Goldene Abzeichen der ITF verliehen.

Knud Ellegaard, der im August dieses Jahres nach dem Tode des damaligen Vorsitzenden in das höchste Amt der uns angeschlossenen dänischen Transportarbeitergewerkschaft SiD aufstieg, ist am 14. November 1979 im Alter von 61 Jahren gestorben. Über die Jahre hinweg bekleidete Kollege Ellegaard mehrere wichtige Positionen in seiner Organisation und wurde im Jahre 1977 schließlich zu deren Vizevorsitzenden gewählt. Er war international in der ITF-Sektion Straßentransport aktiv und von 1971 - 1974 Mitglied des Ausschusses dieser Sektion.

Leif Lerstad, Generalsekretär der Norwegischen Gewerkschaft der Schiffsingenieure von 1958 - 1971, ist im November 1979 im Alter von 71 Jahren gestorben.

## EINLEITUNG

Bei der Erstellung eines drei Jahre umfassenden Tätigkeitsberichtes über einen so umfangreichen und vielseitigen Aufgabenbereich wie den der ITF muß man selektiv vorgehen und viele Prioritätsentscheidungen treffen. Über alles zu berichten, wäre ohnehin unmöglich und nicht notwendig. Ich glaube kaum, daß mir die Mitgliedsverbände danken würden, wenn ich versucht hätte, dies zu tun. Statt dessen haben wir uns bemüht, die wichtigsten Tätigkeiten und Entwicklungen in groben Zügen exakt zu berichten, da den an irgendeinem Punkt besonders interessierten Mitgliedsverbänden in den allermeisten Fällen ohnehin ausführlichere Informationen in der Form von Berichten oder Rundschreiben zugestellt wurden. Ich hoffe, daß der vorliegende Tätigkeitsbericht einen allgemeinen Überblick über die Arbeit der Föderation gibt, sowie ein Bild von den Problemen mit denen wir uns auseinandersetzen mußten, und den industriellen, organisatorischen und politischen Tendenzen, die sich während der letzten drei Jahre abgezeichnet haben. Wenn uns dies gelungen ist und der Bericht prägnant genug abgefaßt wurde, daß ihn Gewerkschafter, die unter Zeitdruck stehen, aufnehmen können, bin ich mehr als zufrieden.

Abschließend möchte ich allen meinen Mitarbeitern im ITF-Sekretariat und in den Regionalbüros für alle ihre Mühe und Arbeit danken. Ohne sie wäre nur wenig oder gar nichts von dem geleistet worden, worüber wir auf den folgenden Seiten berichten.

Harold Lewis  
Generalsekretär





I

LEITENDE GREMIEN UND INTERNE

ORGANISATIONEN

K O N G R E S S

Am 31. Kongreß der ITF, der vom 21. - 29. Juli 1977 in Dublin stattfand, nahmen über 450 Delegierte und Berater von 176 Mitgliedsverbänden aus folgenden Ländern teil: Argentinien, Australien, Bangladesch, Barbados, Belgien, Bermuda, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Färöer Inseln, Finnland, Frankreich, Gambia, Ghana, Gilbert und Tuvalu, Griechenland, Großbritannien, Guyana, Honduras, Indien, Irland, Island, Israel, Italien, Japan, Kanada, Kenia, Kolumbien, Korea, Luxemburg, Malaysia, Malta, Mexiko, Neuseeland, Niederlande, Nigeria, Nikaragua, Norwegen, Panama, Peru, Philippinen, Schweden, Schweiz, Sierra Leone, Singapur, Spanien, Südafrika, Taiwan, Trinidad, Tunesien, Türkei, USA, Venezuela, Zimbabwe, Zypern.

Fritz Prechtl (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich) wurde als Präsident der ITF wiedergewählt. J. Richard Baiden (Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft TUC, Ghana), Thomas W. Gleason (amerikanische Hafentarbeitergewerkschaft ILA) und J.L. Jones (britische Transportarbeitergewerkschaft TGWU) wurden als Vizepräsidenten der ITF wiedergewählt. Charles Blyth legte sein Amt als Generalsekretär nieder und Harold Lewis wurde zu seinem Nachfolger gewählt.

Der Kongreß nahm Entschlüsse zu folgenden Fragen an:

- (a) Ordnungsmaßnahmen statt Liberalismus im Verkehr
- (b) Maßnahmen gegen multinationale Konzerne
- (c) IAO - Konvention über Arbeitsbedingungen der Eisenbahner
- (d) Sitzungen der Sektionsvorsitzenden
- (e) Spanien
- (f) Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32
- (g) Streik der Hafentarbeiter von Fidschi
- (h) Flaggenwechsel
- (i) Sicherheit auf See
- (j) Verbot von Handelsschiffen mit Atomantrieb
- (k) Internationale Handelsschiffahrt
- (l) Nationale Schiffahrt
- (m) Die strukturelle Sicherheit von Schiffen
- (n) Anerkennung der von der IAO und IMCO ergriffenen Maßnahmen zwecks Festlegung einer internationalen Norm über die medizinische Betreuung an Bord von Schiffen

- (o) Ausdehnung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen
- (p) Streckenschließung von Eisenbahnen
- (q) Schadenersatzforderung gegen die japanischen Eisenbahner
- (r) Modernisierung der ecuadorianischen Eisenbahnen
- (s) Anerkennung der gewerkschaftlichen Tätigkeit bei den spanischen Staatsbahnen (RENFE)
- (t) Vertrag betreffend Normen für den internationalen Straßengütertransport
- (u) Gefahren der Verwendung von Kunststoffen

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

- (i) Internationale Boykotte
- (ii) Verteidigung der Gewerkschafts- und Bürgerrechte
- (iii) Erklärung von Caracas
- (iv) Probleme der weiblichen Arbeitnehmer (I)
- (v) Probleme der weiblichen Arbeitnehmer (II)

Der Antrag über Internationale Boykotte besagte, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation eine Beteiligung an internationalen Boykotten ablehnen und von solchen Boykotten Abstand nehmen sollte und daß Meinungsverschiedenheiten auf internationaler Ebene auf dem Wege der demokratischen Rücksprache und demokratischer Verhandlungen geregelt werden sollten. Auf seiner Sitzung am 19. Juli beschloß der Vorstand, daß der antragstellenden Organisation mit Nachdruck empfohlen werden sollte, diesen Antrag zurückzuziehen. Der Vorsitzende des Kongreßentschließungsausschusses erzielte die Zurückziehung des Antrages unter der Bedingung, daß eine Delegation des ITF-Vorstandes mit der südafrikanischen Kongreßdelegation zusammentrete, um den Inhalt des Antrages zu erörtern. Das beantragte Gespräch fand am 29. Juli 1979 statt. Die Vorstandsdelegation erklärte eindeutig, daß die ITF internationale Boykotte zwar als eine Waffe betrachte, von der man nur Gebrauch machen sollte, nachdem alle anderen Wege erschöpft worden sind, es jedoch gegen die Tradition und Erfahrungen der ITF verstoßen würde, diese Waffe aufzugeben. Der Antrag sei aus diesem Grunde vollkommen unannehmbar.

Auf seiner Sitzung im März 1978 nahm der ITF-Vorstand erneut zu diesem Antrag Stellung und beschloß, daß keine weiteren Maßnahmen in bezug auf diesen Antrag erforderlich sind.

Der Antrag über Verteidigung der Gewerkschafts- und Bürgerrechte bezog sich auf die Einschränkung und Abschaffung grundlegender Gewerkschaftsrechte, einschließlich des Streikrechts und des Kol-

ektivverhandlungsrechtes; enthielt die Feststellung, daß die Militärregime vieler lateinamerikanischer Länder grundlegende Bürger- und Menschenrechte ignorieren; empfahl dem Kongreß mit Nachdruck, die Handlungsweise der betreffenden Regierungen zu verurteilen; empfahl dem ITF-Vorstand, einen festen Ausschuß zu bilden, mit der Aufgabe, die diesbezügliche Lage in den einzelnen Ländern zu untersuchen und - falls überzeugende Beweise für Mißstände erbracht werden - gestützt auf das Ergebnis dieser Untersuchungen, die Regierungen der betreffenden Länder bei der UNO-Kommission für Menschenrechte, der IAO und bei allen anderen internationalen Organisationen anzuklagen, deren Aufgabe es ist, Menschenrechte und Menschenwürde zu schützen; und beantragte, daß sich die ITF das Recht vorbehalten sollte, alle für die Verteidigung der Gewerkschaftsrechte geeigneten Maßnahmen zu ergreifen und sich ferner für die Wiederherstellung dieser Rechte einsetzen sollte.

Der Antrag wurde vom Kongreßentschließungsausschuß diskutiert, der mit der Zustimmung der Antragssteller beschloß, den Text dahingehend zu ändern, daß er sich auf alle totalitären Regime, ganz gleich wo, bezieht.

Der Vorstand nahm zu dem Antrag auf seiner Sitzung im März 1978 Stellung. Er bekräftigte die Absicht des Antrags beschloß aber gleichzeitig, daß die gegenwärtige Verfahrensweise der ITF keiner Änderung bedarf.

In dem Entschließungsantrag über die Erklärung von Caracas wird darauf verwiesen, daß im September 1976 in Caracas, Venezuela, auf Initiative des ITF-Regionalbüros für Lateinamerika und den Karibik eine Spitzentagung führender Funktionäre lateinamerikanischer Mitgliedsverbände der ITF stattgefunden hat; daß diese Tagung einstimmig eine Erklärung - "Erklärung von Caracas" genannt - angenommen hat, in der die Ansichten der lateinamerikanischen Transportarbeiter zu den politischen, wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und gewerkschaftlichen Problemen zum Ausdruck gelangen, denen sich die Völker Lateinamerikas gegenwärtig gegenübergestellt sehen, und die grundlegende Lösungen vorschlägt, die geeignet sind, die soziale und wirtschaftliche Entwicklung im Rahmen der Freiheit und Demokratie zu fördern; wird der Kongreß aufgerufen, die Erklärung von Caracas als Grundlage der gewerkschaftlichen Tätigkeit der ITF in Lateinamerika zu bestätigen und dem ITF-Vorstand zu empfehlen, die in der Erklärung enthaltenen Vorschläge in Lateinamerika und im Karibik zu realisieren.

Auf seiner Sitzung im März 1978 nahm der ITF-Vorstand zu diesem Antrag Stellung und beschloß, die "Erklärung von Caracas" zu bekräftigen und deren Erfüllung zu empfehlen.

In dem Antrag über Probleme der weiblichen Arbeitnehmer (I) wurde der Generalsekretär beauftragt, jede ITF-Sektion zu ermutigen, einem

oder mehreren Mitgliedern besondere Verantwortung für Probleme der Frauen zu übertragen und dafür zu sorgen, daß diese Mitglieder auf Sektionstagungen über ihre Tätigkeit berichten.

Auf seiner Sitzung im März 1978 beauftragte der ITF-Vorstand den Generalsekretär, die einzelnen Fachsektionen auf diesen Antrag aufmerksam zu machen und sie zu ersuchen, ihn sorgfältig zu prüfen.

Der Antrag über Probleme der weiblichen Arbeitnehmer (II) enthielt die Feststellung, daß die Beschäftigung von Frauen im Verkehrssektor oft gesetzlich oder anderweitig verboten ist, sich das diesbezügliche Meinungsklima infolge der sich ändernden Stellung der Frau in der Industrie entsprechend verlagert hat und fordert, daß der Generalsekretär beauftragt werden sollte, eine Untersuchung vorzunehmen, um zu ermitteln, welche Änderungen der einschlägigen Bestimmungen vorgeschlagen werden sollten.

Auf seiner Sitzung im März 1978 nahm der ITF-Vorstand auch zu diesem Antrag Stellung und beauftragte den Generalsekretär, eine geeignete Untersuchung der Beschäftigungsmöglichkeiten weiblicher Arbeitnehmer im Transportsektor vorzunehmen.

#### GENERALRAT

Die Zusammensetzung des am 32. Kongreß in Dublin gewählten Generalrats war wie folgt:

<u>Land oder Ländergruppe</u>	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Stellvertretende Mitglieder</u>
<u>Europa und Naher Osten</u>		
1. Belgien, Luxemburg und Niederlande	S. Barendregt <sup>1)</sup> (Niederlande) J. Schneider (Luxemburg) P. Potums (Belgien)	W.Ch. Zuylen (Niederlande) M. Vergracht (Belgien) E. Baudet (Belgien)
2. Dänemark, Färöer Inseln, Island, Finnland	K. Ellegaard <sup>2)</sup> (Dänemark) A.C. Hansen (Dänemark) U. Keijonen (Finnland)	B. Aanaes (Dänemark) H.J. Jensen (Dänemark) S.-E. Nylund (Finnland)
3. Deutschland	S. Merten W. Murche H. Vomberg H. Frieser	H. Rake H. Wittkopp E. Plaumann L. Raupp

1) im Dezember 1978 verstorben

2) im November 1979 verstorben

<u>Land oder Ländergruppe</u>	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Stellvertretende Mitglieder</u>
<u>Europa und Naher Osten</u>		
(Forts.)		
4. Frankreich	L. Buonaccorsi	R. Decoudun
5. Griechenland, Malta, Italien und Zypern	F. Giorgi (Italien) E. Saitis (Griechenland)	A. Caruana (Malta) H. Neokleous (Zypern)
6. Großbritannien und Irland	J.L. Jones (Großbritannien) S. Weighell (Großbritannien) T. Jenkins (Großbritannien) C. Kirwan (Irland)	E. Nevin (Großbritannien) R.W. Buckton (Großbritannien) G. Kiely (Großbritannien) J. Slater (Großbritannien)
7. Israel, Libanon, Türkei	Y. Woschina <sup>3)</sup> (Israel) S. Akova (Türkei)	M. Levi (Israel) H. Erol (Türkei)
8. Norwegen	H. Aasarød	M.A. Bakke <sup>4)</sup>
9. Österreich	F. Prechtl	J. Roposs
10. Schweden	H. Ericson	S. Peterson
11. Schweiz	W. Meier	K. Rebsamen
12. Spanien	A. Asenjo	A. Periago
13. Estland und Polen	-	-
<u>Afrika</u>		
14. Ägypten, Gambia, Ghana, Kenia, Liberia, Malawi, Nigeria, Sierra Leone, Südafrika, Tunesien, Zimbabwe	J.R. Baiden (Ghana) A. Ayoub (Tunesien) J.G. Mollo (Kenia)	M.A. Bakare (Nigeria) A.J. Mhungu (Zimbabwe) B.C. Montsho (Südafrika)

3) im Jahre 1978 in den Ruhestand getreten

4) im Dezember 1978 verstorben

<u>Land oder Ländergruppe</u> (Forts.)	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Stellvertretende Mitglieder</u>
<u>Asien und Australien</u>		
15. Japan	Y. Murakami K. Kihata	M. Nakae C. Tateishi
16. Australien, Bangladesch, Fidschi-Inseln, Gilbert und Tuvalu, Indien, Indonesien, Korea, Malaysia, Neuseeland, Pakistan, Papua-Neuguinea, Philippinen, Singapur, Sri Lanka, Taiwan und Hongkong	C.H. Fitzgibbon (Australien) U.M. Purohit (Indien) S.C. Yang (Taiwan)	G. Oca (Philippinen) A. Protapuddin (Bangladesch) C.W. Kim (Korea)
<u>Lateinamerika und der Karibische Raum</u>		
17. Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Costa Rica, Dominikanische Republik, Ekuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Kolumbien, Mexiko, Nikaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, Venezuela	H. Hernandez (Venezuela) E.O. Venturini (Argentinien) E. Vanegas B. (Kolumbien)	A. Berumen (Mexiko) J. Caceres (Honduras) M. Berrio (Panama)
18. Barbados, Bermuda, Curacao, Dominica, Grenada, Guyana, Jamaika, St. Lucia, St. Vincent, Trinidad	E.A. Blakeney (Bermuda)	F. Mungroo (Trinidad)
<u>Nordamerika</u>		
19. Kanada	W.C.Y. McGregor D. Nicholson M.M. Rygus	R. Gralewicz R.A. Gingerich D. Kennedy

<u>Land oder Ländergruppe</u>	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Stellvertretende Mitglieder</u>
<u>Nordamerika</u>		
(Forts.)		
20. USA	E. Shepard <sup>5)</sup> S.J. Wall R.T. McKay J.F. Peterpaul M. Guinan J.F. Otero T.W. Gleason	C. Tanner M. Barisic Al. H. Chesser D.J. Mahoney Hr. J.A. Wahle H.C. Crotty J. Bowers

5) im Dezember 1978 verstorben

#### VORSTAND

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des ITF-Vorstandes wie folgt:

F. Prechtl (Österreich), Präsident  
 J.R. Baiden (Ghana), Vizepräsident  
 T.W. Gleason (USA), Vizepräsident  
 J.L. Jones (Großbritannien), Vizepräsident  
 H. Aasarød (Norwegen)  
 A. Ayoub (Tunesien)  
 M. Beit-Dagan (Israel) - kooptiert Oktober 1979  
 L. Buonaccorsi (Frankreich),  
 H. Ericson (Schweden)  
 C.H. Fitzgibbon (Australien)  
 H. Frieser (Deutschland)  
 H. Hernández (Venezuela)  
 B.J. Kok (Niederlande) - kooptiert März 1979  
 W.C.Y. McGregor (Kanada)  
 W. Meier (Schweiz)  
 S. Merten (Deutschland)  
 Y. Murakami (Japan)  
 D. Nicholson (Kanada)  
 J.F. Otero (USA)  
 J. Peterpaul (USA)  
 P. Potums (Belgien)  
 E. Venturini (Argentinien)  
 S. Weighell (Großbritannien)  
 H. Lewis, Generalsekretär

Die am 32. ITF-Kongreß (Dublin, 21. bis 29. Juli 1977) gewählten neuen Vorstandsmitglieder waren: C.H. Fitzgibbon, H. Frieser, H. Hernández, S. Merten, Y. Murakami, J.F. Otero und E. Venturini.



Aus dem Vorstand schieden aus: D. Beattle (USA), K. Kihata (Japan), H. Kluncker (Deutschland), C.S. Nair (Singapur), M. Ramirez (Peru), Ph. Seibert (Deutschland) und E. Tolosa (Argentinien).

B.J. Kok wurde im März 1979 als Nachfolger von S. Barendregt, der im Dezember 1978 verstorben ist, in den Vorstand kooptiert. M. Beit-Dagan wurde im Oktober 1979 als Nachfolger von I. Kessar kooptiert, der seinerseits im Oktober 1978 als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Vorstandsmitgliedes Y. Woschina kooptiert worden war.

Während der Berichtszeit fanden folgende Tagungen des Vorstandes statt: Eastbourne, 15. und 16. März und am 19., 26. und 28. Juli 1977 (im Rahmen des Kongresses); London, 13. und 14. März 1978 und in Wien, 17. und 18. Oktober; London, 20. und 21. März 1979 und in Miami, 23. und 24. Oktober 1979. Berichte über diese Sitzungen erschienen in den Veröffentlichungen der ITF.

#### GESCHÄFTSFÜHRENDER AUSSCHUSS

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des ITF-Vorstandes wie folgt:

F. Prechtl, Präsident  
J.R. Baiden, Vizepräsident  
T.W. Gleason, Vizepräsident  
J.L. Jones, Vizepräsident  
L. Buonaccorsi (Frankreich)  
H. Frieser (Deutschland)  
J. Peterpaul (USA)  
S. Weighell (Großbritannien)  
H. Lewis, Generalsekretär

*Der Geschäftsführende Ausschuß tagte am 25. Juli 1978 und am 24. Juli 1979 in London.*

#### FORSCHUNGS- UND PRESSEABTEILUNG

Am Ende des Jahres 1979 bestand das Personal dieser Abteilung aus dem Abteilungssekretär Ken Golding, zwei vollzeitigen Mitarbeitern und einer Bibliothekarin.

Während der Berichtszeit hat die Abteilung weiterhin die ITF-Nachrichten (in Englisch, Französisch, Deutsch und Schwedisch) auf monatlicher Basis veröffentlicht. In der zweiten Hälfte des Jahres 1978 kam die erste Ausgabe einer neuen gelegentlichen ITF-Veröffentlichung - "ITF-Panorama" genannt - heraus. Diese Veröffentlichung erscheint jetzt in den gleichen vier Sprachen wie die ITF-Nachrichten

und befaßt sich mit aktuellen Entwicklungen und Problemen der ITF. Ferner ist die Abteilung für die Erstellung der Kongreß-Protokolle und der Tätigkeitsberichte an ITF-Kongresse verantwortlich. Im März 1979 wurde eine neue Aufklärungsbroschüre über die ITF in Englisch veröffentlicht.

Ferner verfaßt die Abteilung von Zeit zu Zeit Artikel über die ITF und ihre Tätigkeit für Veröffentlichungen angeschlossener Gewerkschaften und anderer Gewerkschaftsorganisationen wie z.B. der IBFG.

Der Abteilungssekretär referiert über die Arbeit der ITF, auf Seminaren der ITF, ihrer Mitgliedsverbände und nicht angeschlossener Organe wie z.B. die Friedrich-Ebert-Stiftung.

Das ist mehr oder weniger die Pressearbeit der Abteilung. Die andere Seite ihrer Tätigkeit ist der Beantwortung von Anfragen angeschlossener Gewerkschaften, anderer gewerkschaftsfreundlicher Organisationen und der Fachsektionen der ITF gewidmet. Eine große Zahl dieser Anfragen beziehen sich auf gegenwärtige Verhandlungen oder Arbeitskonflikte und müssen somit dringend behandelt werden. Die Abteilung ist den ITF-Fachsektionen bei der Erstellung von Fragebögen behilflich und stellt ihnen Material für Konferenzberichte und -unterlagen bereit. Das Personal der Abteilung nimmt außerdem eine Menge spezialisierter Übersetzungen für andere Sektionen oder Abteilungen, einschließlich der Sondersektion für Seeleute vor.

Der Sekretär der Abteilung vertritt die ITF in den für multinationale Unternehmen zuständigen OECD/TUAC- und IBFG/IBS-Arbeitsgruppen (eine ausführliche Beschreibung dieser Tätigkeit befindet sich unter Punkt 290 des vorliegenden Berichtes). Ferner hat der Abteilungssekretär unter der Leitung des Generalsekretärs eine Erklärung über die ITF-Politik gegenüber multinationalen Unternehmen formuliert. Diese Erklärung wurde vom Vorstand auf seiner Sitzung im März 1979 in London angenommen (siehe unter Nr. 7 im Anhang).

Unter der Aufsicht des Generalsekretärs hat der Abteilungsleiter weiterhin die Verbindungen zu ITF-Gewerkschaften und potentiellen Mitgliedsverbänden in Portugal gepflegt. So z. B. nahm er im Januar 1978 am Gewerkschaftstag der Portugiesische Hafentarbeiter-Föderation in Funchal (Madeira) teil und referierte auf dieser Tagung über die zur Diskussion stehende Frage des Beitritts zur ITF. Die Föderation beschloß, der ITF beizutreten. Später im gleichen Jahr besuchte er kurzfristig Lissabon und führte Unterredungen mit verschiedenen Transportarbeitergewerkschaften. Während seines Aufenthalts war es ihm möglich, die Portugiesische Seeleute-Föderation in einem Arbeitskonflikt über einen neuen Kollektivvertrag zu beraten und auch diese Föderation hat sich später um Beitritt zur ITF beworben und ist aufgenommen worden. Andere portugiesische

Gewerkschaften, die Luftfahrtpersonal und Straßentransportarbeiter vertreten, haben infolge dieses Besuches und späterer Unterredungen mit ihren Vertretern im ITF-Hauptbüro um Beitritt zur ITF ange-sucht.

#### SEKRETARIAT

Auf dem 32. Kongreß der ITF (Dublin, 21. - 29. Juli 1977) wurde Harold Lewis als Nachfolger von Charles H. Blyth zum Generalsekretär der ITF gewählt. Am 28. Juli 1977 tagte der Vorstand in Dublin und nahm folgende Ernennungen vor: J. Hauf und A. Selander (stellvertretende Generalsekretäre); B. Laughton (vom Verwaltungssekretär zum Sekretär der Sondersektion für Seeleute); E.M. Leigh (Verwaltungssekretärin); A. Earney (persönliche Mitarbeiterin des Generalsekretärs); W.R. Curd und I. Englund wurden im August 1977 zu Sektionsassistenten befördert. Die Kollegin Englund war am 1. Januar 1977 von Stenotypistin zur Privatsekretärin befördert worden. T. Kennedy und C. Page (ehemalige Stenotypistinnen) wurden im März 1979 zu Sektionsassistentinnen befördert. D. Reid wurde im Mai 1979 zum Assistenten der Verwaltungssekretärin befördert und M. Cossa im Oktober 1979 zur Dolmetscherin/Übersetzerin für Französisch. Im gleichen Monat erfolgte die offizielle Klassifizierung der Kollegin A. Sachs als ITF-Rechtsanwalt.

M. Guinane (Telephonistin) und S.R. Robinson (Übersetzer/Dolmetscher für Französisch) traten im Oktober 1979 in den Ruhestand.

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung der Treuhänder der ITF-Rentenversicherung wie folgt: für die Föderation - 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: 1977 - C. Ashman, geb. Easty (Büroangestellte, im Mai); T. James, geb. Shannon und G. Morgan (Büroangestellte, im Juli); D. Williams, geb. Narain (Bürogehilfin, im August); L. Herm (Stenotypistin, im September); C. Smart (Bürogehilfin, im Dezember); 1978 - R.A. Westmarland (Mitarbeiter in der Finanzabteilung, im Februar); A. Johansson (Stenotypistin, im März); A. Coombs (Dolmetscherin/Übersetzerin für Schwedisch, im November); M. Gough und J. Sanders (Stenotypistinnen, im Dezember); 1979 - L. Hedges (Stenotypistin, im Januar); J. Martin (Büroangestellte, im Januar); E. Bilton (Büroangestellte, im Februar); M. Rochester (Stenotypistin, im März); S.A. Adegunwa (Büroangestellte, im Mai); W. Borodajko (Stenotypistin, im Juni); E. Leary (Stenotypistin, im Juli); M.C. Fox (Mitarbeiter in der Finanzabteilung, im August); C. Wright (Telephonistin, im September).

Folgende Personalmitglieder traten während der Berichtszeit in den Dienst der ITF: 1977 - T. Shannon (Büroangestellte, im Mai); B. Stonebridge (Büroangestellte, im Juni); C. Wright (Bürogehilfin,

im August); C. Smart (Bürogehilfin, im September); A. Johansson (Stenotypistin, im Oktober); R. Fitzgerald (Sektionsassistent, im Dezember); 1978 - R.A. Westmarland (Mitarbeiter in der Finanzabteilung, im Januar); A. Hanson (Büroangestellte, im Februar); M. Rochester und J. Sanders (Stenotypistinnen, im Mai) und S.A. Adegunwa (Typistin, im Mai); J. Goggins (Hausmeister, im Oktober); U. Skarbo (Dolmetscherin/Übersetzerin für Schwedisch, im Dezember); 1979 - E. Leary und M. Norlén (Stenotypistinnen, im Januar) und J. Martin (Büroangestellte, im Januar); L. Wood (Stenotypistin, im Februar) und E. Bilton (Büroangestellte, im Februar); C.E. Samuels (Büroangestellte, im März); C. Cossa (Stenotypistin, im April); M.C. Fox (Mitarbeiter in der Finanzabteilung, im Juni) und M. Davidsson und G. Küper (Stenotypistinnen, im Juni); A.C. Angibault (Stenotypistin, im August); J.M. Berwick (Mitarbeiterin in der Finanzabteilung, im September).

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des ITF-Sekretariats wie folgt:

LEWIS, H.	Generalsekretär
HAUF, J.	Stellvertretender Generalsekretär
SELANDER, A.	Stellvertretender Generalsekretär
GOLDING, K.A.	Sekretär der Forschungs- und Presseabteilung
HODA, M.S.	Sekretär der Sektionen Zivilluftfahrt und Reisebüropersonal
LAUGHTON, B.	Sekretär der Sondersektion für Seeleute
LEIGH, E.M.	Verwaltungssekretärin
ANGIBAULT, A.C.	Stenotypistin
BERGER, I.	Stenotypistin
BERWICK, J.M.	Angestellte in der Finanzabteilung
BROTHERS, G.N.	Sektionsassistent
BUSSELL, M.	Büroangestellte
COLLARBONE, A.	Sektionsassistentin
COSSA, C.	Stenotypistin
COSSA, M.	Dolmetscherin/Übersetzerin
CURD, W.R.	Sektionsassistent
DAVIDSSON, M.	Stenotypistin
EADY, G.	Typistin
EARNEY, A.	Persönliche Mitarbeiterin des Generalsekretärs
ENGLUND, I.	Sektionsassistentin
FITZGERALD, M.	Leiterin der Finanzabteilung
FITZGERALD, R.	Sektionsassistent
GHAJ, S.	Büroangestellte
GOGGINS, J.	Hausmeister
HANSON, A.	Telephonistin

KENNEDY, T.	Sektionsassistentin
KÜPER, G.	Stenotypistin
MORE, E.	Angestellte in der Finanzabteilung
NORLEN, M.	Stenotypistin
PAGE, C.	Sektionsassistentin
REID, D.	Assistent der Verwaltungssekretärin
SACHS, A.	Rechtsanwalt
SAMUELS, C.	Büroangestellte
SKARBO, U.	Dolmetscherin/Übersetzerin
STONEBRIDGE, B.	Büroangestellte
WALSH, H.	Angestellte in der Presseabteilung
WOOD, L.	Stenotypistin
WÜNSCHE, 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:

### 1977

- |                           |                                                                                           |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 24. Januar - 2. Februar   | IAO-Sitzung über Unfallverhütung an Bord Schiff, Genf - durch A. Selander                 |
| 21. Februar               | Sitzung der amerikanischen ITF-Mitgliedsverbände, Miami - durch C.H. Blyth                |
| 26. Februar               | Hafenarbeiterseminar der Irischen Transportarbeitergewerkschaft, Dublin - durch H. Lewis  |
| 26. März                  | Sondersitzung der Belgischen Transportarbeitergewerkschaft, Antwerpen - durch C.H. Blyth  |
| 7. April                  | Verkehrspolitisches Seminar für italienische Mitgliedsverbände, Rom - durch H. Lewis      |
| 16. - 20. Mai             | Gewerkschaftstag der TSSA (GB), Yarmouth - durch J. Hauf                                  |
| 25. - 26. Mai             | Kongreß der SEV (Schweiz), Lugano - durch F. Prechtl                                      |
| 1. - 4. Juni              | 12. Kongreß der Finnischen Eisenbahnergewerkschaft, Helsinki - durch F. Prechtl           |
| 2. Juni                   | Sondersitzung der Französischen Eisenbahnerföderation, Paris - durch J. Hauf              |
| 9. - 10. Juni             | IBS-Generalkonferenz, Genf - durch C.H. Blyth und H. Lewis                                |
| 10. Juni                  | 2. Jubiläum des schweizerischen VHTL, Basel - durch J. Hauf                               |
| 27. - 28. Juni            | Verkehrspolitische Sitzung der deutschen Gewerkschaft ÖTV, Stuttgart - durch J. Hauf      |
| 7. Juli                   | Seminar der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn - durch H. Lewis                               |
| 14. - 19. August          | Kongreß der schwedischen Transportarbeiter, Stockholm - durch H. Lewis                    |
| 31. August - 2. September | Gespräche mit IAO über Einberufung einer Zivilluftfahrtstagung, Genf - durch M.S. Hoda    |
| 3. - 7. September         | Kongreß der Dänischen Transportarbeitergewerkschaft (SiD), Kopenhagen - durch A. Selander |

8. September IBFG/IBS-Sitzung über Afrika, Brüssel - durch H. Lewis
12. September Verkehrspolitische Sitzung der deutschen Gewerkschaft ÖTV, Frankfurt - durch J. Hauf
19. - 24. September Kongreß der Schwedischen Eisenbahnergewerkschaft, Stockholm - durch J. Hauf
25. - 27. September Kongreß der Norwegischen Transportarbeitergewerkschaft, Oslo - durch J. Hauf
28. - 30. September Seminar der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, Frankfurt - durch J. Hauf
10. - 11. Oktober IBFG-Sitzung über Südafrika, Brüssel - durch H. Lewis
11. - 19. Oktober IAO-Sitzung über den Offshore-Sektor, Genf - durch A. Selander
17. - 18. Oktober OECD/TUAC-Sitzung über multinationale Unternehmen, Paris - durch K. Golding
3. - 4. November IBFG/IBS-Sitzung über Multinationale, Brüssel - durch K. Golding
3. - 4. November Seminar für französische Eisenbahner, Paris - durch W. Curd
3. - 10. November Gewerkschaftstag der Internationalen Flugingenieursvereinigung (FEIA), Hongkong - durch M.S. Hoda
8. - 9. November OECD/TUAC-Plenarsitzung, Paris - durch K. Golding
17. - 18. November Verkehrspolitische Sitzung der deutschen Gewerkschaft ÖTV, Stuttgart - durch J. Hauf
5. Dezember Anhörsitzung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT), Paris - durch W. Curd
9. - 11. Dezember I. Kongreß der Transportarbeiter-Föderation des spanischen UGT, Madrid - durch H. Lewis
- 1978
11. - 13. Januar Kongreß der Portugiesischen Hafentarbeiterföderation, Funchal - durch K. Golding
7. Februar IBFG-Dringlichkeitssitzung über Tunesien, Brüssel - durch K. Golding
9. - 10. Februar Koordinierungsausschuß des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft, Brüssel - durch J. Hauf
16. Februar IBFG-Koordinierungsausschuß über Südafrika, Brüssel - durch H. Lewis
16. - 19. Februar Vorstandssitzung der Französischen Föderation der Gehaltsempfänger (FMC), Paris - durch K. Golding
20. Februar Gespräche mit IAO über Schiffahrtstagungen, Genf - durch A. Selander
22. - 24. Februar Sitzung mit amerikanischen Mitgliedsverbänden, Miami - durch H. Lewis
1. März IBFG-Arbeitsgruppe über multinationale Unternehmen, Brüssel - durch K. Golding
6. - 7. März IBS-Generalkonferenz, Brüssel - durch H. Lewis

17. März OECD/TUAC-Plenarsitzung, Paris - durch K. Golding
30. - 31. März Vorbereitende OECD/TUAC-Tagung über multinationale Unternehmen, Paris - durch K. Golding
10. - 11. April OECD/TUAC-Sitzung über Multinationale, Paris durch K. Golding
10. - 12. April Kongreß der IFALDA, Dublin - durch M.S. Hoda
11. - 13. Mai Föderalkongreß der französischen Hafentarbeitergewerkschaft FO, Sète - durch L. Buonacorsi
18. - 19. Mai Kongreß der Transportarbeitergewerkschaft FO, Paris - durch K. Golding
23. - 25. Mai Kongreß der europäischen Flugingenieursvereinigung, Brüssel - durch M.S. Hoda
24. - 26. Mai Kongreß der Dänischen Gewerkschaft des Lokpersonals, Lyngby - durch A. Selander
30. Mai CEMT-Informationstagung, Brüssel - durch W. Curd
1. - 4. Juni Kongreß der Schwedischen Gewerkschaft der Handelsarbeiter (HTF), Stockholm - durch M.S. Hoda
5. - 28. Juni Internationale Arbeitskonferenz, Genf - durch H. Lewis und J. Hauf
22. Juni CEMT-Informationstagung über kombinierten Transport, Paris - durch W. Curd
29. August Seminar der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GfED), Berlin - durch J. Hauf
8. - 10. September 10. Ordentlicher Kongreß der Schwedischen Seeleutegewerkschaft, Göteborg - durch B. Laughton
14. September IBFG/IBS-Arbeitsgruppe über multinationale Unternehmen, Paris - durch K. Golding
15. September TUAC-Sitzung über multinationale Unternehmen, Paris - durch K. Golding
18. - 20. September Kongreß der Norwegischen Seeleutegewerkschaft, Oslo - durch A. Selander
6. - 8. Oktober 21. Ordentlicher Kongreß des schweizerischen VHTL, Lausanne - durch J. Hauf
20. - 22. Oktober 52. Kongreß der Luxemburgischen Eisenbahner- und Transportarbeiter-Föderation, Luxemburg - durch J. Hauf
6. - 9. November Jährlicher Gewerkschaftstag der Internationalen Vereinigung der Flugingenieure (FEIA), San Francisco - durch M.S. Hoda
15. November OECD/TUAC-Plenarsitzung, Paris - durch K. Golding
- 21.- 23. November Kongreß der Französischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer im Verkehr und öffentlichen Dienst, Paris - durch M.S. Hoda
21. - 30. November IAO-Sitzung über Arbeitsbedingungen der Fischer, Genf - durch A. Selander



22. November Sitzung des Koordinierungsausschusses des "Brüsseler Ausschusses", Brüssel - durch H. Lewis
- 1979
9. - 10. Januar Allgemeine Konferenz der Berufssekretariate, (IBS), Genf - durch H. Lewis
11. Januar IBFG-Koordinierungsausschuß über Südafrika, Brüssel - durch H. Lewis
17. Januar Sitzung des Koordinierungsausschusses des "Brüsseler Ausschusses", Brüssel - durch H. Lewis
28. - 29. Januar TUAC-Sitzung und OECD-Arbeitsgruppe über Multinationale, Paris - durch K. Golding
19. - 20. Februar IBFG/IBS-Arbeitsgruppe über Multinationale und Sitzung der Arbeitsgruppe des TUAC, Paris - durch K. Golding
25. - 27. Februar Rücksprache mit OECD/IIME-Ausschuß, Paris - durch K. Golding
27. Februar - 1. März Kongreß der Französischen Föderation des öffentlichen Dienstes und Verkehrs, Paris - durch M.S. Hoda
2. - 4. März Europäische Flugingenieursvereinigung, Lissabon - durch M.S. Hoda
12. März Außerordentlicher Gewerkschaftstag der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands GdED), München - durch J. Hauf
15. - 20. März Gewerkschaftstag der IFALPA, Amsterdam - durch M.S. Hoda
18. April Rücksprache mit OECD über Schifffahrtspolitik, Paris - durch A. Selander
24. - 27. April XII Kongreß der Französischen Eisenbahnerföderation (FO), Paris - durch F. Prechtl und K. Golding
3. - 4. Mai IBFG/IBS-Arbeitsgruppe über multinationale Unternehmen, Brüssel - durch K. Golding
7. - 16. Mai IAO-Expertensitzung über Probleme der Fluglotsen, Genf - durch H. Lewis und M.S. Hoda
9. Mai IBFG-Vorstand, Brüssel - durch H. Lewis
10. - 11. Mai Jährliche Generalversammlung der Europäischen Schiffslotzenvereinigung, Marseilles - durch A. Selander
14. - 18. Mai 26. Gewerkschaftstag der BRAC, Toronto - durch H. Lewis
14. - 18. Mai Dritter Ordentlicher Kongreß des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB), München - durch A. Selander
30. Mai - 1. Juni Gewerkschaftstag der Schwedischen Schiffsoffiziersgewerkschaft, Stockholm - durch A. Selander

- |                     |                                                                                                                                                             |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 31. Mai - 1. Juni   | TUAC-Plenarsitzung, Paris - durch K. Golding                                                                                                                |
| 4. - 28. Juni       | IAO-Arbeitskonferenz, Genf - durch H. Lewis und J. Hauf                                                                                                     |
| 12. - 14. Juni      | Europäische Zivilluftfahrtskonferenz (ECAC), Straßburg - durch M.S. Hoda                                                                                    |
| 11. Juli            | Koordinierungsausschuß des Brüsseler Ausschusses, Brüssel - durch H. Lewis                                                                                  |
| 30. - 31. Juli      | Sitzung mit ÖTV über Probleme des städtischen Nahverkehrs, Stuttgart - durch J. Hauf                                                                        |
| 5. September        | IBFG/ITF-Sitzung über Boykott gegen Chile, Brüssel - durch H. Lewis                                                                                         |
| 5. - 7. September   | Gewerkschaftstag der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft, Wien - durch J. Hauf                                                                         |
| 12. - 13. September | IBFG/IBS-Arbeitsgruppe über multinationale Unternehmen, Paris - durch K. Golding                                                                            |
| 13. - 14. September | TUAC-Arbeitsgruppe über multinationale Unternehmen, Paris - durch K. Golding                                                                                |
| 20. September       | Gespräche mit OECD/IIME-Ausschuß, Paris - durch K. Golding                                                                                                  |
| 21. September       | Jubiläum der Abteilung Häfen der Belgischen Transportarbeitergewerkschaft, Antwerpen - durch H. Lewis                                                       |
| 26. September       | Präsidium des "Brüsseler Ausschusses", Brüssel - durch H. Lewis                                                                                             |
| 7. - 9. Oktober     | Kongreß der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, Oslo - durch J. Hauf                                                                              |
| 22. - 23. Oktober   | OECD/TUAC-Ad Hoc Sitzung über Mikroelektronik und Beschäftigung, Paris - durch K. Golding                                                                   |
| 30. - 31. Oktober   | 8. Kongreß der Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft NVV; Kongreß der Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft NKV, Utrecht - durch H. Lewis |
| 19. - 23. November  | 12. Weltkongreß des IBFG, Madrid - durch H. Lewis, J. Jones und H. Aasarød                                                                                  |
| 22. November        | CEMT-Anhörung, Paris - durch W. Curd                                                                                                                        |
| 29. November        | Seminar der Französischen Eisenbahner, Paris - durch W. Curd                                                                                                |
| 3. - 6. Dezember    | Gewerkschaftstag der Internationalen Vereinigung der Flugingenieure (FEIA), Jerusalem - durch M.S. Hoda                                                     |
| 7. - 9. Dezember    | 2. Kongreß der Spanischen Transportarbeiter-Föderation UGT, San Sebastian - durch K. Golding                                                                |
| 21. Dezember        | OECD/TUAC Plenarsitzung, Paris - durch K. Golding                                                                                                           |

II

MITGLIEDSCHAFT

Ende 1979 hatte die ITF 387 Mitgliedsverbände mit einer Gesamtmitgliedschaft von 4.390.992 in 84 Ländern.

Neubeitritte 1977

<u>Land</u>	<u>Organisation</u>
Fidschi-Inseln	Fiji Waterside Workers' and Seamen's Union
Griechenland	Pan-Hellenic Air Transport Trade Union
Kenia	Dockworkers' Union
Neuseeland	New Zealand Institute of Marine and Power Engineers New Zealand Engineering, Coachbuilding, Aircraft, Motor and Related Trades Industrial Union of Workers
Spanien	Federación del Transporte de ELA-STV
Venezuela	Asociación de Aeromozas y Mayordomos de Aviación de Venezuela (ADAMA)

Neubeitritte 1978

<u>Land</u>	<u>Organisation</u>
Antigua	Antigua Workers' Union
Australien	Australasian Transport Officers' Federation
Weihnachts-Inseln	Union of Christmas Island Workers
Japan	Japan Federation of Travel and Air Cargo Agency Workers' Unions (KANKO-ROREN)
Pakistan	Merchant Navy Seamen's Union Pakistan International Airlines Corporation Employees' Union
Portugal	Federação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores Portuários Sindicato dos Fogueiros de Mar e Terra do Sul e Ilbas Adjacentes
Singapur	Port Officers' Union
Togo	Syndicat des Travailleurs de l'Aviation Civile, de la Météorologie et de l'ASECNA au Togo (STAMAT)

Neubeitritte 1979

<u>Land</u>	<u>Organisation</u>
Argentinien	Unión Tranviarios Automotor
Fidschi -Inseln	Federated Airline Staff Association
Frankreich	Fédération Générale des Transports et de l'Equipment (CFDT)
Guatemala	Sindicato Josefino de Trabajadores
Kanada	B.C. Ferry and Marine Workers' Union
Kolumbien	Sindicato de Trabajadores de Sidauto S.A. de Colombia
Mexiko	Union de Marineros y Fogoneros del Pacifico (CROM) de Manzanillo
Niederlande	Vervoersbond NKV
Nikaragua	Sindicato Unión de Marinos Nicaragüenses y Similares
Pakistan	PIA Senior Staff Association
Peru	Sindicato de Tripulantes Marinos Mercantes del Consorcio Naviero Peruano S.A.
Philippinen	Philippine Airlines Employees' Association (PALEA)
Portugal	Federação dos Sindicatos do Mar Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial
Venezuela	Asociation Nacional de Pilotos de Venezuela

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. Häfen
		5. Schifffahrt
		6. Fischerei
		7. Luftfahrt
		8. Reisebüros

# LIST OF AFFILIATED ORGANIZATIONS

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

Membership  
31.12.79

Organizations

ITF aff.  
number

ITF aff. number	Organizations	Membership 31.12.79	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Antigua</b>										
35	Antigua Workers' Union	201								
<b>Arab Republic of Egypt</b>										
278	United Arab Navigation Company Trade Union Committee	5,575*								
<b>Argentina</b>										
10	Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras "La Fraternidad"	5,100								
11	Sindicato Unico Portuarios Argentinos "SUPA"	22,000								
13	Sindicato Encargados Apuntadores Maritimos	690								
14	Asociacion de Capataces Estibadores Portuarios	800								
15	Sindicato de Obreros Maritimos Unidos (SOMU)	10,000								
16	Sindicato de Electricistas—Electronicistas Navales	579								
18	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (CAOMAR)	1,163								
22	Asociación del Personal Aeronáutico	4,500*								
23	Asociación Argentina de Aeronavegantes	650								
24	Centro de Comisarios Navales de Argentina	360								
25	Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales—Profesional y Mutual	1,897								
26	Unión Personal Aeronavegación de Entes Privados UPADEP	770								
27	Centro de Jefes y Oficiales Navales de Radiocomunicaciones de Argentina	400								
28	Asociación de Señaleros Ferroviarios de Argentina	1,671								
29	Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas	20,100*								
30	Unión Tranviarios Automotor (UTA)	75,912*								
<b>Australia</b>										
385	Federated Clerks' Union of Australia	10,991								
386	Professional Radio and Electronics' Institute of Australasia	200								
387	Australasian Airline Flight Engineers' Association	395								
388	Flight Stewards' Association of Australia	1,550								
389	Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australia	1,040								

\* 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  
31.12.79**

**Sections represented\*\***

		1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Australia (continued)</b>									
390	Motor Transport and Chauffeurs' Association	..	..	..	..	..	..	..	..
391	Merchant Service Guild of Australia	..	..	..	..	..	..	..	..
392	Australian Licensed Aircraft Engineers' Association	..	..	..	..	..	..	..	..
392/1	Waterside Workers' Federation of Australia	..	..	..	..	..	..	..	..
392/2	Australian Institute of Marine and Power Engineers	..	..	..	..	..	..	..	..
392/3	Australasian Transport Officers' Federation	..	..	..	..	..	..	..	..
		x	x	x	x	x	x	x	x
		2,000							
		2,500							
		1,730							
		9,330							
		1,830							
		14,853							
<b>Austria</b>									
501	Gewerkschaft der Eisenbahner	..	..	..	..	..	..	..	..
502	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	..	..	..	..	..	..	..	..
		120,000							
		30,000							
<b>Bangladesh</b>									
300	Bangladesh Launch Labour Association	..	..	..	..	..	..	..	..
301	National Seamen's Union	..	..	..	..	..	..	..	..
		12,500*							
		915*							
<b>Barbados</b>									
36	The Barbados Workers' Union	..	..	..	..	..	..	..	..
		2,624							
<b>Belgium</b>									
505	Belgische Transportarbeidersbond	..	..	..	..	..	..	..	..
506	Secteur Tramways, Vicinaux et Autobus de la Centrale Générale des Services Publics	..	..	..	..	..	..	..	..
		17,550							
507	Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics	..	..	..	..	..	..	..	..
508	Secteur Aviation de la Centrale Générale des Services Publics	..	..	..	..	..	..	..	..
509	Centrale des Métallurgistes de Belgique	..	..	..	..	..	..	..	..
		9,723							
		26,999							
		500							
		1,300							
<b>Bermuda</b>									
37	Bermuda Industrial Union	..	..	..	..	..	..	..	..
		1,012							
<b>Bolivia</b>									
43	Confederación Sindical de Trabajadores Ferroviarios, Aeronavegación, Luz-Fuerza y Telefonos de Bolivia	..	..	..	..	..	..	..	..
44	Federación Nacional de Maquinistas Foguistas y Encendadores de Bolivia	..	..	..	..	..	..	..	..
45	Sindicato de Trabajadores del Transporte Aéreo L.A.B.	..	..	..	..	..	..	..	..
46	Asociación de Técnicos Aeronáuticos Cochabamba (ATAC)	..	..	..	..	..	..	..	..
		1,100							
		200							
		82							
		91							





ITF aff.  
number

Organizations

Membership  
31.12.79

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

**Christmas Island**

925 Union of Christmas Island Workers ... ..

471

x

x

x

x

**Colombia**

58 Asociación Nacional de Empleados de la Flota Mercante Grancolombiana  
(ANEGRAN) ... ..

505

x

x

60 Unión de Marinos Mercantes de Colombia (UNIMAR) ... ..

1,000

x

x

63 Sindicato Nacional de Trabajadores Ferroviarios ... ..

10,700

x

x

67 Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo (ACAV) ... ..

325

x

x

68 Sindicato Nacional de Choferes de Colombia ... ..

600

x

x

69 Asociación de Choferes de Colombia (ASOCHOCOL) ... ..

1,000

x

x

70 Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Colombia  
(FEDEPUERTOS) ... ..

2,000

x

x

71 Sindicato de Trabajadores de Sidauto de Colombia ... ..

1,125

x

x

**Costa Rica**

76 Unión Ferroviaria Nacional Ferrocarril Eléctrico al Pacífico ... ..

1,000

x

x

77/0 Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril Nacional al Atlántico ... ..

1,000

x

x

77/1 Sindicato de Empleados de L.A.C.S.A. ... ..

300

x

x

77/2 Sindicato de Trabajadores de Japdeva ... ..

400

x

x

77/3 Unión de Trabajadores Bananeros del Atlántico (UTBA) ... ..

300

x

x

77/4 Sindicato Profesionales Unidos de la Marina Mercante del Atlántico ... ..

100

x

x

**Curacao**

74 Algemene Haven Unie ... ..

525

x

x

78 Federatie van Curacaoshe Vervoer en Transport Curacao ... ..

160

x

x

79 Bond van Haven en Loodsboot Personeel ... ..

138

x

x

**Cyprus**

515 Cyprus Turkish Port and Transport Workers' Trade Union ... ..

329

x

x

518 Federation of Transport, Petroleum and Agricultural Workers ... ..

500

x

x

**Denmark**

520	Specialarbejderforbundet i Danmark (SID)	...	...	...	...	...	38,100
521	Dansk Jernbaneforbund	...	...	...	...	...	7,992
522	Dansk Lokomotivmands Forening	...	...	...	...	...	1,663
523	Sømaendenes Forbund i Danmark	...	...	...	...	...	5,533
524	Dansk Maskinbesætningsforbund	...	...	...	...	...	1,300
525	Dansk Sø-restaurationens Forening	...	...	...	...	...	2,068
526	Privatbanefunktionærernes Forbund	...	...	...	...	...	271
527	Dansk Lokomotivmands Forbund	...	...	...	...	...	136
528	Skandinavisk Flynavigatør Forening	...	...	...	...	...	20
529	Radiotelegrafistforeningen	...	...	...	...	...	1,048
530	Maskinmestrenes Forening	...	...	...	...	...	3,000
531	Danmarks Skibsforening	...	...	...	...	...	689
532	Dansk Funktionærforbund	...	...	...	...	...	1,200
533	Dansk Styrmandsforening	...	...	...	...	...	1,985
534	Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark	...	...	...	...	...	2,500
535	Jernbaneforeningen	...	...	...	...	...	3,949
536	Dansk Metalarbejderforbund	...	...	...	...	...	4,170

**< Dominica**

80/0 Waterfront and Allied Workers' Union ... .. 662

**Dominican Republic**

80 Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO) ... .. 6,533\*

**Ecuador**

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

**Estonia (Exile)**

540 Eesti Meremeeste Union ... .. 200

**Faroe Islands**

541 Føroya Fiskemannafelag ... .. 3,142

ITF aff. number *Organizations* *Membership 31.12.79* *Sections represented\*\**  
 1 2 3 4 5 6 7 8

ITF aff. number	Organizations	Membership 31.12.79	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Fiji Islands</b>										
901	Transport Workers' Union ...	250	x							
903	Federated Airline Staff Union ...	290								x
<b>Finland</b>										
542	Rautatieläisten Liitto (Railwaymen)	22,599								
543	Suomen Veturimiesten Liitto r.y. (Locomotivemen)	5,713	x							
544	Suomen Konepäällystöliitto (Engineer Officers)	1,300				x				
545	Suomen Merimies-Unioni r.y. (Seamen)	12,318			x					
546	Suomen Laivanpäällystöliitto (Ships' Officers)	2,517			x					
547	Suomen Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto r.y. (Transport Workers)	30,500	x							
548	Luotsiliitto (Pilots)	521								
549	Suomen Satamatyöntekijäin Liitto r.y. (Dockers)	975								
550	Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y. (Radio Officers)	230								
552	Ilmailualan Unioni r.y. (Civil Aviation Workers)	2,339								
<b>France</b>										
560	Fédération Nationale des Ports et Docks et Assimilés F.O.	5,000*								
562	Fédération des Officiers de la Marine Marchande F.O.	590*								
563	Fédération Nationale F.O. des Transports	5,100								
564	Fédération Syndicaliste F.O. des Cheminots	22,500	x							
565	Fédération Maîtrise et Cadres	12,400	x							
566	Syndicat National du Personnel Navigant Commercial	4,200								
567	Syndicat National des Officiers Radios de l'Aviation Civile	65								
568	Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile	860								
569	Syndicat National des Pilotes de Ligne	1,992								
570	Fédération des Travaux Publics et des Transports F.O.	11,200								
571	Fédération Générale des Transports et de l'Équipement (CFDT)	45,050	x							
<b>Gambia</b>										
203	Motor Drivers', Mechanics' and Allied Workers' Union	750	x							
<b>Germany</b>										
577	Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	163,000	x							
578	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	262,332	x							

**Ghana**

241	General Transport, Petroleum and Chemical Workers' Union of TUC	...	...	x	x	x
242	Railway and Ports Workers' Union of TUC	...	...	x	x	x
243	Maritime and Dock Workers' Union of TUC	...	...	x	x	x
244	Ghana Private Road Transport Union	...	...	x	x	x
244/0	Ghana Merchant Navy Officers' Association	...	...	x	x	x
244/1	Ghana Railway Enginemen's Union	...	...	x	x	x
<b>Great Britain</b>						
581	National Union of Railwaymen	...	...	x	x	x
582	National Union of Seamen	...	...	x	x	x
583	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen	...	...	x	x	x
584	Transport Salaried Staffs' Association	...	...	x	x	x
585	Union of Shop, Distributive and Allied Workers	...	...	x	x	x
586	Transport and General Workers' Union	...	...	x	x	x
587	The Merchant Navy and Airline Officers' Association	...	...	x	x	x
588	Radio and Electronic Officers' Union	...	...	x	x	x
591	United Road Transport Union	...	...	x	x	x
592	Association of Scientific, Technical and Managerial Staffs	...	...	x	x	x
<b>Greece</b>						
600	Fédération Panhellenique des Cheminots	...	...	x	x	x
601	Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)	...	...	x	x	x
602	Federation of Loaders and Unloaders of Greece	...	...	x	x	x
603	Flight Stewards' Union	...	...	x	x	x
604	Airline Licensed Technicians' Union (ETEM & II)	...	...	x	x	x
606	Greek Air Professionals' Union	...	...	x	x	x
611	Pan-Hellenic Air Transport Trade Union	...	...	x	x	x
612	EIM International Section, EIM Flight Engineers' Association	...	...	x	x	x
<b>Grenada</b>						
90	Grenada Seamen and Waterfront Workers' Trade Union	...	...	x	x	x
<b>Guatemala</b>						
91	Sindicato de Acción y Mejoramiento Ferrocarrilero (SAMF)	...	...	x	x	x
99	Sindicato de Trabajadores de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico (STEPNCH)	...	...	x	x	x
102	Sindicato Josefino de Trabajadores	...	...	x	x	x



**Israel**

623	Israeli Seamen's Union	...	...	...	2,000					
624	National Union of Government Employees' Railwaymen's Section	...	...	...	1,500					
625	Transport Workers' Division of Histadrut	...	...	...	25,960					
626	Israeli Sea Officers' Union	...	...	...	1,500					

**Italy**

628	Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri	...	...	...	16,844*					
629	Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani	...	...	...	25,262*					
630	Federazione Italiana Lavoratori del Mare	...	...	...	11,647					
631	UIIM-UIL	...	...	...	6,135*					
634	Federazione Italiana Lavoratori dei Porti	...	...	...	5,000*					
635	Unione Italiana Lavoratori Trasporti Ausiliari Traffico e Portuali	...	...	...	3,500*					
638	Federazione Italiana Lavoratori Aviazione Civile	...	...	...	3,410					
638/0	Federazione Italiana Personale Aviazione Civile (FIPAC)	...	...	...	137					
639	Sindacato Nazionale Assistenti di Volo e Complementari di Bordo	...	...	...	824					
639/0	Associazione Nazionale Tecnici di Volo Aviazione Civile	...	...	...	192					

**Japan**

331	All-Japan Seamen's Union	...	...	...	73,000					
332	National Federation of Municipal Transport Workers' Unions (TOSHIKOTSU)	...	...	...	16,000					
333	Japan Federation of Travel and Air Cargo Agency Workers' Unions (KANKOROREN)	...	...	...	15,000					
334	National Railway Workers' Union (KOKORO)	...	...	...	120,000					
335	Nippon National Railway Motive Power Union (DORO)	...	...	...	21,000					
336	All Japan Express Workers' Union (ZEN-NITTSU)	...	...	...	14,000					
337	Japan Air Lines Workers' Union (ZENNIKKORO)	...	...	...	9,000					
338	Japan Air Lines Cabin Attendants' Union	...	...	...	2,900					

**Kenya**

205	Transport and Allied Workers' Union	...	...	...	9,905*					
206	Railways and Harbours Union	...	...	...	10,000					
206/0	Dockworkers' Union	...	...	...	4,000					

**Kiribati and Tuvalu**

910	Kiribati and Tuvalu Overseas Seamen's Union	...	...	...	1,550*					
-----	---------------------------------------------	-----	-----	-----	--------	--	--	--	--	--

*ITF aff.  
number*

*Organizations*

*Membership  
31.12.79*

*Sections represented\*\**

		1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Korea</b>									
341	National Port Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	20,878*
342	Korean Railway Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	30,576*
343	Korean Seamen's Union	...	...	...	...	...	...	...	102,952
344	Korean Transportation Trade Union	...	...	...	...	...	...	...	17,637*
345	Korean Airlines Labour Union	...	...	...	...	...	...	...	1,479
346	Korean Automobile and Transport Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	33,000*
<b>Liberia</b>									
207	National Maritime Seamen and General Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	2,800
<b>Luxembourg</b>									
647	Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport Luxembourgeois	...	...	...	...	...	...	...	5,865
<b>Malawi</b>									
213	Transport and General Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	150
<b>Malaysia</b>									
347	Airlines Workers' Union Sarawak	...	...	...	...	...	...	...	101
348	Georgetown City Council Transport Employees' Union	...	...	...	...	...	...	...	370
349	Port Klang Authority Staff Union	...	...	...	...	...	...	...	2,909
350	Transport Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	4,850*
351	Railwaymen's Union of Malaya	...	...	...	...	...	...	...	7,865
353	Port Klang Authority Harbour Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	2,600
353/0	Penang Port Workers' Union	...	...	...	...	...	...	...	1,139
353/1	Senior Officers' Association	...	...	...	...	...	...	...	172
353/2	Union of Employees of Port Ancillary Services Suppliers Port Klang	...	...	...	...	...	...	...	191
355	Airline Employees' Union	...	...	...	...	...	...	...	3,578
<b>Malta</b>									
648	General Workers' Union Port and Transport Section	...	...	...	...	...	...	...	1,810

x

## Mexico

110	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores ...	1,010					X
111	Unión Nacional de Marineros, Fogoneros, Mayordomos, Cocineros, Camareros y Similares del Golfo de México ...	131					
112	Unión de Marineros y Fogoneros del Pacifico (CROM) de Manzanillo ...	110			X	X	
113	Sindicato Nacional de Alijadores Empleados en Agencias Aduanales Marinas, Cargaduría y Similares de la R. M. ...	5,000*	X				
114	Sindicato de Trabajadores Ferrocarrieros de la República Mexicana ...	32,500					
118	Sindicato de Empleados de Radio Aeronáutica Mexicana (SERAM) ...	250					
119	Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (SNTAS) ...	3,980					
120	Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México ...	1,000					
121	Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México (SNTTAM) ...	3,000					X
121/0	Asociación Sindical Oficial de Maquinas de la Marina Mercante Nacional	370					
121/1	Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la Republica Mexicana ...	250			X	X	
121/2	La Unión de Maquinistas Ayudantes y Mecánicos de Combustión Interna del Golfo de México y Terrestres del Estado de Veracruz ...	120			X		
121/3	Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz ...	300		X	X		
121/4	Sindicato Gremio Unido de Alijadores de Tampico y Ciudad Madero ...	500					

## Netherlands

650	Vervoersbonden FNV ...	49,528	X	X			X
651	Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart ...	6,309					
652	Dienstenbonden FNV ...	2,080	X			X	
653	Vereniging van KLM Boordwerktuigkundigen ...	258					X
654	Vereniging van Nederlands Cabinepersoneel ...	2,321					X
655	Vervoersbond NKV ...	23,785	X	X	X	X	X

## New Zealand

395	New Zealand Seamen's Union ...	1,432		X			
396	Federated Cooks' and Stewards' Union of New Zealand ...	690			X	X	
397	New Zealand Waterside Workers' Federation ...	6,275					
398	New Zealand Merchant Service Guild ...	691		X		X	
399	Airline Stewards and Hostesses of New Zealand ...	1,160					X
399/0	New Zealand Engineering, Coachbuilding, Aircraft, Motor and Related Trades Industrial Union of Workers ...	2,000					X
399/1	New Zealand Institute of Marine and Power Engineers ...	947					X





<b>Papua New Guinea</b>					
920	Central District Waterside Workers' Union	...	...	...	632*
<b>Paraguay</b>					
127/0	Asociación de Profesionales Taximetristas del Paraguay	...	...	...	400
127/1	Asociación de Empleados de Aviación del Paraguay	...	...	...	100
<b>Peru</b>					
129	Sindicato Unico de Empleados y Obreros de la Cia de Aviación "Braniff Airways"	...	...	...	200
131	Sindicato de Tripulantes Marinos Mercantes del Consorcio Naviero Peruano S.A.	...	...	...	125
132	Federación de Chóferes y Anexos del Perú (FECHAP)	...	...	...	40,353*
133	Sindicato Unico de Trabajadores Marítimos y Portuarios Puerto Chimbote	...	...	...	310
140	Federación Nacional de Trabajadores Ferroviarios del Perú	...	...	...	7,000*
142/1	Asociación de Oficiales de la Marina Mercante Nacional—CPV	...	...	...	300
142/3	Sociedad Empleados Trabajadores Marítimos del Callao	...	...	...	100
142/5	Sindicato Unico de Trabajadores "LAN Chile"	...	...	...	57
142/6	Sindicato de Empleados de la Cia. Ecuatoriana de Aviación	...	...	...	22
<b>Philippines</b>					
375	Philippine Transport and General Workers' Organization	...	...	...	5,001
376	Philippine Airlines Employees' Association (PALEA)	...	...	...	4,748*
<b>Poland (Exile)</b>					
669	Association of Polish Merchant Navy Officers in London, Seamen Incorporated	...	...	...	123
<b>Portugal</b>					
665	Federação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores Portuários	...	...	...	11,835
666	Sindicato dos Fogueiros de Mar e Terra do Sul e Ilhas Adjacentes	...	...	...	641
667	Federação dos Sindicatos do Mar	...	...	...	7,279
668	Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial	...	...	...	600
<b>St. Lucia</b>					
151	St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union	...	...	...	675*
<b>St. Vincent</b>					
156	Commercial, Technical and Allied Workers' Union	...	...	...	298

xi



<b>Sweden</b>													
673	Statsställdas Förbund	...	...	...	...	...	...	...	...	...	32,240	X	X
674	Svenska Sjöförsförbundet	...	...	...	...	...	...	...	...	...	11,532	X	X
676	Svenska Maskinfälsförbundet	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2,723	X	X
677	Sveriges Fartygsbefälsörening	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3,878	X	X
678	Svenska Transportarbetareförbundet	...	...	...	...	...	...	...	...	...	51,020	X	X
679	Handelstjänstemannaförbundet	...	...	...	...	...	...	...	...	...	18,104	X	X
680	Sveriges Arbetsledareförbund	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,598	X	X
<b>Switzerland</b>													
685	Schweizerischer Eisenbahnverband	...	...	...	...	...	...	...	...	...	38,989	X	X
686	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7,200	X	X
687	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,716	X	X
<b>Taiwan (Republic of China)</b>													
377	National Chinese Seamen's Union	...	...	...	...	...	...	...	...	...	25,343	X	X
380	Chinese Federation of Railway Workers' Unions	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5,500	X	X
<b>Togo</b>													
270	Syndicat des Travailleurs de l'Aviation Civile, de la Météorologie et de l'ASECNA au Togo (STAMAT)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	250	X	X
<b>Trinidad</b>													
153	Seamen and Waterfront Workers' Trade Union	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3,500	X	X
154	Communication, Transport and General Workers' Trade Union	...	...	...	...	...	...	...	...	...	913	X	X
<b>Tunisia</b>													
264	Fédération Générale des Cheminots de Tunisie	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3,623*	X	X
265	Fédération Tunisienne des Ports et Docks	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,200*	X	X
266	Fédération Générale des Sports de Tunisie	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5,950	X	X
<b>Turkey</b>													
689	Turkish Railway Workers' Trade Union Federation (DYF-IS)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	31,211	X	X
690	Turkish Civil Aviation Trade Union (HAVA-IS)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,447	X	X
691	Turkish Sea Transport Workers' Federation (ULAS-IS)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	15,000	X	X

ITF aff.  
number

Organizations

Membership  
31.12.79

Sections represented\*\*

1 2 3 4 5 6 7 8

ITF aff. number	Organizations	Membership 31.12.79	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>United States</b>										
420	International Organization of Masters, Mates and Pilots	8,380								
421	American Radio Association	1,000							X	
422	Transport Workers' Union of America	75,000	X	X						
423	The Radio Officers' Union	500							X	
424	International Association of Machinists and Aerospace Workers	200,000	X		X					
426	Flight Engineers' International Association	1,700							X	X
427	National Maritime Union of America	30,000							X	X
428	Seafarers' International Union of North America	62,500	X	X					X	X
431	International Longshoremen's Association	50,000							X	
432	National Marine Engineers' Beneficial Association	20,400							X	
433	Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks	123,600	X	X						X
434	United Transportation Union	100,000	X	X						
435	Brotherhood of Maintenance of Way Employees	100,000	X	X						
436	Hotel and Restaurant Employees	2,000	X	X						
<b>Uruguay</b>										
162	Sindicato Autónomo de Obreros del Omnibus	700*		X						
163	Organización de Empleados y Obreros de Omnibus Interdepartamentales	640*		X						
165	Sindicato Autónomo Estibadores de Ultramar del Uruguay (SAEDU)	500					X	X		
166	Asociación de Apuntadores del Puerto de Montevideo	84					X	X		
170	Sociedad de Capataces de Estiba Sección Carga Blanca	50					X	X		
175	Asociación de Guardianes de Agencias Marítimas del Puerto de Montevideo	100					X	X		
176	Unión Ferroviaria de los Ex-FF.CC. Midland Noroeste y Norte	700		X						
<b>Venezuela</b>										
182	Federación de Trabajadores del Transporte de Venezuela	14,000		X						X
183	Organización Sindical de Aeromozas y Sobrecargos de Viasa (OSASV)	300								X
184	Asociación de Aeromozas y Mayordomos de Venezuela (ADAMA)	250								X
185	Asociación Nacional de Pilotos de Venezuela	302								X
<b>Zimbabwe</b>										
245	Air Transport Workers' Association	220*								
247	Railway Associated Workers' Union	9,500*								
248	Rhodesian Transport Workers' Union	707*								X

XI:

### III

#### BEZIEHUNGEN ZU ANGESCHLOSSENEN ORGANISATIONEN

##### 1. Allgemeines

Während der drei Jahre seit dem Dubliner Kongreß wurde die Mitgliedschaft mehrerer angeschlossener Gewerkschaften zur ITF als erloschen erklärt, weil sie ihre finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Föderation nicht erfüllt hatten. In allen solchen Fällen wurde den betreffenden Gewerkschaften jedoch zunächst mitgeteilt, wieviel sie der ITF schuldeten und welche Schritte gegen sie unternommen werden würden, falls sie ihre Verpflichtungen nicht erfüllen. Gewerkschaften, die sich in ernststen finanziellen Schwierigkeiten befanden oder 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.

##### 2. National Union of Seafarers of India (Bombay)

Auf seiner Sitzung im Oktober 1978 beschloß der Vorstand einstimmig, die oben genannte Gewerkschaft in Übereinstimmung mit Artikel III, Absatz 3, der ITF-Satzungen mit sofortiger Wirkung zu suspendieren, weil sie in einem Streitfall über das Schattenflaggenschiff "Camilla M" gegen die Interessen der ITF gehandelt hatte.

Auf seiner Sitzung im Oktober 1979 legte der Vorstand fest, welche Zusicherungen von der Gewerkschaft zu geben sind, um die Suspendierung aufzuheben. Gleichzeitig wurde beschlossen, daß auf dieser Basis unverbindliche Kontakte mit der suspendierten Organisation aufgenommen werden sollten.



ARBEITSKONFLIKTE UND GEWERKSCHAFTLICHE KAMPFMASSNAHMEN3. Britisches IRAN AIR-Personal erzwingt Anerkennung seiner Gewerkschaft

Am 10. Februar 1977 endete ein drei Wochen langer Streik des in Großbritannien stationierten Bodenpersonals der IRAN AIR, nachdem sich die Gesellschaft bereit erklärt hatte, die der ITF angeschlossene Britische Vereinigung des Wissenschaftlichen, Technischen und Leitenden Personals (ASTMS) als Verhandlungspartner anzuerkennen. Während des Konfliktes verweigerten angeschlossene Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals der bestreikten Gesellschaft jegliche Dienste.

4. Streik der portugiesischen Fischer

Am 16. Februar 1977 endete ein Streik der der Portugiesischen Seeleuteföderation - die seitdem der ITF beigetreten ist - angehörenden Hochsee- und Küstenfischer, nachdem sie mit Erfolg ihr Mitspracherecht bei der Anheuerung von Fischern verteidigt hatten. Die portugiesischen Seeleute, die ebenfalls Gefahr liefen, ihren Einfluß auf die Anheuerung von Seeleuten zu verlieren, weigerten sich, während des Streiks der Fischer Überstunden zu arbeiten. Nachdem die ITF in einem Telegramm ihre Solidarität mit beiden Arbeitnehmerkategorien bekundet hatte, zog die Regierung eine an die Seeleute erlassene Anordnung zur Wiederaufnahme der Arbeit zurück und erklärte sich mit der Beibehaltung des status quo einverstanden.

5. Kampf der niederländischen Gewerkschaften um Verteidigung ihres Lebensstandards

Die in den Schlüsselhäfen Amsterdam und Rotterdam beschäftigten Hafendarbeiter und die Besatzungen niederländischer Ärmelkanal-Fähren begannen am 7. Februar 1977 eine Serie spontaner Streikaktionen in Unterstützung der Forderung, daß die Löhne weiterhin an die Lebenshaltungskostenziffer gebunden bleiben sollten. Ferner forderten sie eine Erhöhung ihrer Reallöhne und eine Beteiligung an Beschlüssen über die Investitionspolitik. Das in Amsterdam, Rotterdam und Den Haag beschäftigte Personal der öffentlichen Dienste führte kurzfristige Sympthiestreiks durch. Die Streikaktion der Hafendarbeiter endete am 25. Februar, nachdem sich die der ITF angeschlossene Niederländische Transportarbeitergewerkschaft mit den Hafendarbeitgebern über alle umstrittenen Punkte geeinigt hatte. Im Falle der uns angeschlossenen Niederländischen Seeleuteföderation kam es zu einer ähnlichen Regelung mit den Arbeitgebern. Am 15. Februar 1977 fand in London eine Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses statt, auf der eine EntschlieÙung in Unterstützung der niederländischen Seeleute und Hafendarbeiter in ihrem Kampf um Verteidigung ihres Lebensstandards angenommen wurde. Gleichzeitig wurde beschlossen, keine Schiffe abzufertigen, die infolge des Streiks nach anderen Häfen umgelenkt worden sind. Die übrigen Mitgliedsverbände wurden



mit Rundschreiben über den Verlauf des Konfliktes unterrichtet und ersucht, ihre niederländischen Kollegen mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln zu unterstützen.

6. Streik gegen SAS in der Bundesrepublik Deutschland

Die bei der skandinavischen Fluggesellschaft SAS beschäftigten Mitglieder der uns angeschlossenen deutschen Gewerkschaft ÖTV traten vom 10. - 21. Februar 1977 in den Streik und erzielten damit die Anerkennung der ÖTV als berechtigter Verhandlungspartner für das in der Bundesrepublik stationierte SAS-Personal. Auf Ansuchen der ITF weigerten sich Mitglieder angeschlossener Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals während des Streiks, SAS-Flugzeuge abzufliegen.

7. ITF-Gewerkschaften unterstützen streikende Hubschrauber-Piloten des Unternehmens Bristow Helicopters

Die im Dienste des Unternehmens Bristow Helicopters (eine für die Bedienung der im britischen Offshoresektor der Nordsee befindlichen Bohrinseln zuständige Firma) stehenden Hubschrauberpiloten traten am 15. April 1977 in den Streik, nachdem ein Pilot, der angeblich eine Versetzung nach Übersee abgelehnt hatte, entlassen worden war. Viele Personen waren jedoch der Meinung, daß der eigentliche Entlassungsgrund darin bestand, daß der Entlassene versucht hatte, die Arbeitgeber zu bewegen, die Britische Vereinigung der Luftlinienpiloten als berechtigten Verhandlungspartner anzuerkennen. Die britischen Mitgliedsverbände der ITF leisteten während dieses Arbeitskonfliktes wertvolle solidarische Hilfe - die Seeleute bestreikten Zubringerschiffe des Nordseesektors, und die Eisenbahner und Tankwagenfahrer respektierten die vor der BP-Großraffinerie in Grangemouth aufgestellten Streikposten. Auch im Flughafen von Dyce bei Aberdeen wurden Streikposten stationiert. Ferner leisteten die zuständigen Mitgliedsverbände der Nordseeländer und Schwedens Unterstützung. Der Konflikt endete am 4. Juni, nachdem sich beide Seiten bereit erklärten, den Streitfall an eine unabhängige Schiedsinstanz zu verweisen und deren Entscheidung zu akzeptieren.

8. IBERIA-Bodenpersonal streikt über neuen Tarifvertrag

Gegen Ende April 1977 legte ein Teil des Bodenpersonals der spanischen Luftfahrtsgesellschaft IBERIA die Arbeit nieder. Das Bodenpersonal gehört der uns angeschlossenen Spanischen Transportarbeiterföderation des UGT an. Der Streik führte zur Unterzeichnung eines neuen Tarifvertrages, der eine Erhöhung der Monatsgehälter um durchschnittlich 8000 Pesetas sowie eine regelmäßige Anpassung der Gehälter an die Lebenshaltungskostenziffer vorsieht. Ferner erklärte sich das Unternehmen bereit, den Arbeitnehmern einen Sitz im IBERIA-Verwaltungsrat einzuräumen und stimmte der Bildung eines paritätischen Rates zu, der sich mit Fragen wie Dienstenteilung, Mehrarbeit und Aufstiegsmöglichkeiten befassen soll. Die ITF

versicherte dem UGT ihre volle Unterstützung und versprach internationale Solidarität. In einem Telegramm an die Geschäftsleitung der IBERIA verurteilte die ITF die gewaltsame Zertreibung einer friedlichen Versammlung streikender Arbeiter durch die guardia civil.

9. Streik des schwedischen SAS-Kabinenpersonals

Am 20. Mai 1977 endete ein 11 Tage langer Streik des schwedischen SAS-Kabinenpersonals - Mitglieder der uns angeschlossenen Schwedischen Handelsarbeitergewerkschaft (HTF) - mit der Annahme eines Kompromißvorschlages des staatlichen Schlichters. Das norwegische SAS-Kabinenpersonal legte gleichfalls die Arbeit nieder, worauf die Regierung eine Anordnung zur Wiederaufnahme der Arbeit erließ. Das dänische Kabinenpersonal kündigte einen Streik an, aber auf Verhandlungen in Anwesenheit des staatlichen Schlichters konnte am Ende - allerdings erst nach Ablauf des Streiktermins - ein befriedigender Vertrag ausgearbeitet werden. Die ITF ersuchte die deutschen, französischen und niederländischen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals, ihre schwedischen Kollegen nach bestem Vermögen zu unterstützen.

10. Konflikt des französischen Kabinenpersonals mit UTA

Im Sommer 1977 konnte ein seit Jahren bestehender Konflikt zwischen der uns angeschlossenen Französischen Gewerkschaft des Kabinenpersonals und der französischen Privatfluggesellschaft UTA über den Einsatz von Personal im pazifischen Raum endlich befriedigend geregelt werden. Die nunmehr getroffene Vereinbarung sieht vor, daß das in Neu-Kaledonien und Tahiti stationierte Kabinenpersonal Strecken zwischen Los Angeles und Singapur befliegen soll und daß diese Grenze unter keinen Umständen überschritten werden darf. Die Dienst-einteilung für neue Strecken im Pazifik wird von der Geschäftsleitung und der Gewerkschaft gemeinsam erörtert werden, um eine faire Verteilung der Übersee-Stationierungen sicherzustellen. Auf einer jährlichen gemeinsamen Sitzung soll eine Überprüfung der Aufteilung der Flugstunden zwischen dem in Frankreich und dem im Pazifik stationierten Personal erfolgen.

11. ITF trägt zum Abschluß eines verbesserten Tarifvertrages für Hotelpersonal bei

Am 18. Juli 1977 endete ein am 9. Juni 1977 begonnener Streik der uns angeschlossenen kanadischen Brotherhood of Railway, Transport and General Workers gegen das HOTEL VANCOUVER mit dem Abschluß eines neuen Tarifvertrages, der dem Hotelpersonal beachtliche Lohnerhöhungen brachte. Der Erfolg dieser Aktion war weitgehend der Solidarität von Mitgliedern angeschlossener Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals zu verdanken, die sich weigerten, dieses Hotel für Übernachtungen in Vancouver zu benutzen.

12. Erfolgreicher Arbeitskampf des mexikanischen Bodenpersonals der EASTERN AIRLINES

Das in Mexiko stationierte Bodenpersonal der Fluggesellschaft EASTERN AIRLINES (Mitglieder der uns angeschlossenen mexikanischen Luftfahrtsgewerkschaft SNTAS) trat am 1. Oktober 1977 nach Ablehnung eines unbefriedigenden Tarifangebotes in den Streik. Der Streik endete gegen Ende November mit der Unterzeichnung eines neuen Tarifvertrages, der eine rückwirkende Erhöhung der Löhne um 15 % vorsah. Am Anfang des Streiks forderte die ITF den mexikanischen Staatspräsidenten telegrafisch auf, seinen Einfluß geltend zu machen, um die streitenden Parteien wieder an den Verhandlungstisch zu bringen. Auch die amerikanischen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals bekundeten ihre Solidarität.

13. ITF unterstützt Hafentarbeiter von Antigua

Die der Arbeitergewerkschaft von Antigua (AWU) - die inzwischen der ITF beigetreten ist - angehörenden Hafentarbeiter waren vom Herbst 1977 bis zum Frühjahr 1978 in einen bitteren Konflikt mit den Hafentarbeitgebern über einen neuen Kollektivvertrag verwickelt. Während dieses Konfliktes wurden Gewerkschafter entlassen; Funktionären der Gewerkschaft - einschließlich deren Generalsekretär - wurde es verboten, das Hafengebiet und das Gewerkschaftsbüro zu betreten, und sogar die Wohnungen von Gewerkschaftsmitgliedern wurden von der Polizei bewacht. Den Arbeitgebern war es mit der Unterstützung der Regierung möglich, den Betrieb im Hafen von St. John's während des Konfliktes durch die Beschäftigung von Streikbrechern aufrechtzuerhalten. Die Streikbrecher standen unter polizeilichem Schutz. Die ITF verständigte ihre Mitgliedsverbände über die gespannte Situation in Antigua und empfahl den Seeleuten, nicht nach Antigua zu fahren, solange dieser Konflikt andauert. Die angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften wurden ersucht, keine für Antigua bestimmte Fracht zu verladen - es sei denn, daß man ihnen versichere - und die AWU bestätigte - daß diese Fracht von registrierten Hafentararbeitern entladen werden würde. Andere Mitgliedsverbände entsandten Unterstützungs- und Solidaritätstelegramme an die unter großem Druck stehenden Hafentarbeiterkollegen.

14. Landesweiter Streik der deutschen Hafentarbeiter

Die der uns angeschlossenen deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) angehörenden Hafentarbeiter begannen am 25. Januar 1978 einen fünftägigen landesweiten Streik, der ein verbessertes Tarifangebot der Arbeitgeber brachte. Während des Konfliktes sandte die ITF Listen der infolge des Streiks wahrscheinlich umgelenkten Schiffe aus und ersuchte die Mitgliedsverbände, diese Schiffe in Häfen ihres Landes nicht abzufertigen.

15. Tunesischer Generalstreik

Siehe Punkt 33 - 36 des vorliegenden Berichtes.

16. ITF unterstützt Bodenpersonal der AER LINGUS

Mitte März 1978 trat das bei der Luftfahrtsgesellschaft AER LINGUS beschäftigte Verwaltungs-, Aufsichts- und Büropersonal (Mitglieder der uns angeschlossenen Irischen Arbeitergewerkschaft) in den Streik, nachdem die Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag und die Zahlung von Leistungsprämien gescheitert waren. Am 8. Mai wurde die Arbeit wieder aufgenommen, nachdem die Streikenden eine provisorische Regelung akzeptiert hatten, die den wichtigsten Forderungen der Gewerkschaft entsprach. Auf Wunsch des irischen Mitgliedsverbandes ersuchte die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals, während des Konfliktes keine Flüge der AER LINGUS abzufertigen.

17. Mehrarbeitsverweigerung der portugiesischen Seeleute

Ende Juni 1978 ordnete die Portugiesische Seeleute-Union ihre Mitglieder an, sich zu weigern, Überstunden zu arbeiten. Diese Kampfmaßnahme wurde in Unterstützung von Forderungen auf eine umfassende Revision des Kollektivvertrages der Seeleute ergriffen. Die Seeleute leisteten dieser Aufforderung Folge, wodurch die gesamte portugiesische Handelsflotte stillgelegt wurde. Die streikende Schiffsbesatzungen wehrten die Versuche der Regierung, als die Militärpolizei Gewerkschaftsfunktionäre anzuordnen begann, requirierte Schiffe zu verlassen. Der ITF-Funktionär Ken Golding hatte mehrere Sitzungen mit Vertretern der Seeleute, um eine Lösung zu finden. Der Premierminister und andere zuständige Regierungsvertreter wurden aufgefordert, sich für eine schleunige Wiederaufnahme der Verhandlungen einzusetzen. Der Rücktritt der Regierung im Juli brachte bedingterweise weitere Verzögerungen mit sich. Schließlich wurde die Mehrarbeitsverweigerung am 20. September aufgehoben und die folgenden Verhandlungen brachten eine befriedigende Regelung.

18. Protestaktion der indischen Schiffsoffiziere

Im Dezember 1978 - und erneut am Anfang des Jahres 1979 - traten die auf Schiffen unter indischer Flagge beschäftigten Offiziere in den Streik, weil die Regierung beabsichtigte, ein Gesetz zu erlassen, daß es den Offizieren verbieten würde, während der ersten vier Jahre nach ihrer Ausbildung auf Schiffen unter ausländischer Flagge anzumustern. Auf Wunsch der uns angeschlossenen indischen Seeleutegewerkschaft MUI gab der stellvertretende Generalsekretär Ake Selander in einem Telegramm an den indischen Premierminister seinen Besorgnis über die Auswirkungen der geplanten Gesetzgebung Ausdruck und erklärte, daß Maßnahmen dieser Art gegen die Absicht der IAO-Verwaltungsurkunden für Seeleute verstoßen, insbesondere gegen die sich auf die Beschäftigungssicherheit der Seeleute beziehenden Urkunden.

19. Arbeitskonflikt in der malaysischen Luftfahrt

Siehe Punkt 37 bis 43 dieses Berichtes.

20. Streik der TWU gegen AEROLINEAS ARGENTINAS

Am 11. Mai 1979 traten die bei der Luftfahrtsgesellschaft AEROLINEAS ARGENTINAS beschäftigten Mitglieder der uns angeschlossenen Amerikanischen Transportarbeitergewerkschaft (TWU) in den Streik, weil die Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag - die bereits am 31. Aug. 1978 (dem Ablauftermin des alten Vertrages) begannen - ergebnislos ausgelaufen waren. Es wurden Streikbrecher eingesetzt, um den Flugbetrieb des Unternehmens in den USA aufrechtzuerhalten, und die streikenden Arbeiter - viele dieser waren argentinische Staatsbürger - standen unter starkem Druck. Auf der Vollkonferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt vom 29. - 31. Mai 1979 in Paris wurde eine scharf abgefaßte EntschlieÙung angenommen, in der die herablassende Haltung der Unternehmer verurteilt und die Solidarität der Konferenz mit den streikenden Arbeitern bekundet wird. Der Streik endete am 10. Oktober mit der Unterzeichnung eines neuen Kollektivvertrages. Die TWU hat uns gebeten, allen Mitgliedsverbänden, deren Solidarität zur Beendigung dieses Konfliktes beigetragen hat, für ihre tatkräftige Unterstützung zu danken.

21. Streik des Verpflegungspersonals im britischen Offshore-Sektor

Am 28. Juli 1979 begann das von zwei ITF-Mitgliedsverbänden (Britische Transportarbeitergewerkschaft - TGWU - und Britische Seeleutegewerkschaft - NUS) organisierte Offshore-Verpflegungspersonals einen Streik gegen vier Proviantlieferfirmen, die Bohrinseln und andere Installationen im britischen Offshore-Sektor der Nordsee versorgen. Dies war ein Konflikt über Löhne und Arbeitsbedingungen. In allen wichtigen Häfen Schottlands wurden Streikposten stationiert und die NUS zog Zubringerschiffe von bestreikten Installationen zurück. Die angeschlossenen dänischen, deutschen, französischen, niederländischen, norwegischen und schwedischen Seeleutegewerkschaften wurden über den Konflikt unterrichtet und erklärten sich bereit, kein Ersatzpersonal für bestreikte Installationen zu stellen und diese Installationen nicht mit Nahrungscontainern zu beliefern. Der Streik endete am 18. August, nachdem die Arbeitgeber sich auf Schlichtungsverhandlungen bereit erklärt hatten, ein Mindestmonatsgehalt von £440 (für zwei Wochen an Land und zwei Wochen Offshore) zu zahlen und darüberhinaus Leistungsprämien einzuführen und bestimmte von den Gewerkschaften beantragte Versicherungsvorkehrungen zu treffen.

22. Erster Streik gegen AIR INDIA in Großbritannien

Am 15. September 1979 endete ein am 17. August 1979 begonnener Streik der uns angeschlossenen Britischen Transportarbeitergewerkschaft (TGWU)

gegen die Luftfahrtgesellschaft AIR INDIA, nachdem sich das Unternehmen bereit erklärt hatte, 47 vor Beginn des Streiks entlassene Arbeitnehmer wieder einzustellen. Den europäischen Mitgliedsverbänden des Luftfahrtpersonals wurde mitgeteilt, daß die AIR INDIA ihre London-Flüge nach anderen europäischen Flughäfen umgeleitet hatte, um den Streik zu beeinträchtigen. Sie versprachen, diese Flüge nicht mit Treibstoff zu versorgen und kein Ersatzpersonal zu stellen. Andere Mitgliedsverbände entsandten Unterstützungs-telegramme an das in England stationierte Personal der AIR INDIA.



REGIONALTÄTIGKEITAfrika

23. Die afrikanische Tätigkeit der ITF wird von unserem Regionalvertreter für Afrika, Kollege Ben Udogwu, geleitet. Mehrere Jahre lang befand sich sein Büro in Accra, aber gegen Ende 1977 wurde beschlossen, daß es für die ITF zweckdienlicher wäre, dieses Büro nach Ostafrika zu verlegen. Udogwu zog somit Anfang 1978 nach Nairobi um. Den westafrikanischen Mitgliedsverbänden der ITF wurde versichert, daß die Verlegung des Büros keine Reduzierung ihrer Betreuung durch die ITF mit sich bringen und daß Kollege Udogwu den westafrikanischen Ländern oft längere Besuche abstatten würde.
24. Das Schwergewicht der ITF-Tätigkeit lag weiterhin auf dem Gebiete der Bildungsarbeit und organisatorischen Arbeit. Die Bildungsarbeit ist vorwiegend in der Form von Seminaren, die von der ITF organisiert oder unterstützt werden. Bei einigen dieser Seminare handelt es sich um rein nationale Schulungskurse, oft für Vertrauensleute, um diesen ein besseres Verständnis über Fragen wie Kollektivverhandlungen, die wirtschaftliche Rolle der Gewerkschaften auf nationaler Ebene und die spezifischen Probleme des jeweiligen Transportzweiges, in dem die Kursteilnehmer beschäftigt sind, zu vermitteln. Auf diesen Seminaren geht es um grundlegende praktische Fragen, deren Behandlung ein echtes Bedürfnis befriedigt und zur Bildung eines Kreises erfahrener aktiver Gewerkschafter beiträgt. Seminare dieser Art haben sich in Ländern wie Kenia, Gambia, Ghana und Sierra Leone als besonders wertvoll erwiesen, und die Nachfrage nach solchen Studientagungen ist derartig stark, daß unser Afrikavertreter ohne weiteres seine ganze Zeit der Vorbereitung und Durchführung solcher Kurse widmen könnte, wenn er nicht auch durch viele andere Aufgaben beansprucht würde.
25. Auf übernationaler Ebene wurden mehrere subregionale Konferenzen oder Seminare abgehalten, um es Mitgliedsverbänden aus Ländern mit gemeinsamen wirtschaftlichen oder sozialen Problemen zu ermöglichen, gemeinsame Lösungen zu formulieren. So z. B. fanden in Nairobi zwei Seminare für Mitgliedsverbände in Ost-, Zentral- und Südafrika statt: das erste dieser (im November 1977) wurde von der amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM unterstützt und das zweite (27. August - 5. September 1979) von der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung (FES). Beide Seminare waren äußerst erfolgreich und haben das gegenseitige Verständnis und die Solidarität unter den Kursteilnehmern gefördert.
26. In Westafrika sind wir noch einen Schritt weitergegangen. Eine Reihe von Seminaren und Konferenzen während der letzten Jahre führte im Oktober 1979 zur Bildung der Ostafrikanischen Transportarbeiterföderation. Auf einer Konferenz in Freetown, Sierra Leone, auf der Vertreter von zwanzig Gewerkschaften aus Gambia, Ghana, Nigeria,



Sierra Leone und dem Togo die Satzungen der neuen Föderation annah-  
men, die sich weitgehend auf die Struktur der ITF selbst stützen. Die  
Föderation wird durch Beiträge der Mitgliedsverbände finanziert.  
Eines ihrer spezifisch erklärten Ziele besteht in der Unterstützung  
der Ziele und Grundsätze der ITF. Zu ihrem Präsidenten wurde A.W. Has-  
san (Kraftfahrgewerkschaft von Sierra Leone) gewählt und zu ihrem  
Generalsekretär Deji Oyeyemi (Nigerische Eisenbahngewerkschaft).

27. Von besonderer Bedeutung war die im Dezember 1978 abgehaltene erste  
Afrikanische Regionalkonferenz für Zivilluftfahrt, die in Nairobi  
stattfand und von der amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM  
unterstützt wurde. Auf ihr diskutierten Delegierte aus Ghana, Kenia,  
Nigeria, dem Sudan, dem Togo, Zaire und Zambia Fragen wie Beschäfti-  
gungssicherheit, Gewerkschaftsrechte und berufliche Gesundheits-  
und Sicherheitsrisiken. Außerdem erörterte die Konferenz Mittel und We-  
ge zur Verbesserung der Sicherheitskontrollen in Flughäfen in An-  
betracht der Gefahr von Flugzeugentführungen und anderer Formen des  
Terrorismus.
28. Das politische Klima, in dem sich die afrikanischen Mitgliedsver-  
bände betätigen, ist sehr unterschiedlich. Der von niemanden bedau-  
erte Abtritt Idi Amins in Uganda, hat es den dortigen Transportar-  
beitergewerkschaften ermöglicht, den Kontakt zur ITF wieder aufzu-  
nehmen, und die Wiederherstellung parlamentarischer Regierungen in  
Ghana und Nigeria sollte den Gewerkschaften dieser Länder ebenfalls  
eine bessere Zukunft sichern. Die Transportarbeitergewerkschaften  
Ghanas waren in der ITF weiterhin sehr aktiv und zählen zu den füh-  
renden Gründungsgewerkschaften der Westafrikanischen Transportar-  
beiterföderation (s. Punkt 26, oben).
29. Die nigerische Gewerkschaftsbewegung ist durch die Bildung von In-  
dustriergewerkschaften umfassend umstrukturiert worden, wobei sich  
der Zusammenschluß einzelner Gewerkschaften aufgrund unvermeidlicher  
politischer und persönlicher Meinungsverschiedenheiten nicht ohne  
Schwierigkeiten vollzog. Das Endergebnis war jedoch, was die Trans-  
portarbeitergewerkschaften betrifft, im großen und ganzen vorteil-  
haft für die ITF. Am Ende des Jahres 1979 war die neue Hafenaarbei-  
tergewerkschaft uns bereits beigetreten und die neuen Gewerkschaften  
der Straßentransportarbeiter und Eisenbahner beabsichtigen dies  
gleichfalls zu tun. Unser Afrikavertreter verfolgt die Entwicklun-  
gen in Nigeria mit großem Interesse und hat ausschlaggebend zur  
Wiederherstellung der Kontakte zwischen den nigerischen Transport-  
arbeitergewerkschaften und der ITF beigetragen.
30. In Uganda ist die Amlgated Transport und General Workers' Union  
der ITF wieder beigetreten, und die Eisenbahngewerkschaft bewarb  
sich gegen Ende 1979 um Beitritt. Beide Gewerkschaften waren Mitglied  
der ITF bevor Amin die Macht ergriff, mußten jedoch danach ihre of-  
fiziellen Verbindungen zu uns abbrechen, obwohl wir weiterhin ge-  
heimen Kontakt mit einigen führenden Funktionären hatten. Die Wirt-  
schaft des Landes wurde von Amin zerstört und durch den Bürgerkrieg

der zum Sturz Amins führte, wurde eine bereits schwierige Situation noch verschlimmert. Die Gewerkschaften verfügen nicht einmal über die primitivsten Büroausrüstungen, aber die Notwendigkeit, eine aktive und erfahrene Mitgliedschaft aufzubauen, ist größer als je zuvor. Die ITF beabsichtigt, den ugandischen Gewerkschaften insbesondere hierbei behilflich zu sein.

31. Während der letzten drei Jahre hat die ITF in Südafrika die ihr angeschlossene Transport and Allied Workers' Union (TAWU) unterstützt, die sich bemüht, das schwarze Autobuspersonal des Transvaal gewerkschaftlich zu erfassen. Gleich den übrigen schwarzen Gewerkschaften hat die TAWU keinerlei offiziellen Status, und ihre Bemühungen um Anerkennung durch die Arbeitgeber sind bis jetzt selbst bei Unternehmen gescheitert, in denen die Gewerkschaft eine beachtliche Anzahl von Mitgliedern hat. Die durch die Verweigerung der Anerkennung sowohl unter den führenden Funktionären als auch unter den gewöhnlichen Mitgliedern, die aus ihren Gewerkschaftsbeiträgen recht wenig Nutzen ziehen, entstehende Frustrierung, ist zweifellos zum Teil der Grund für die internen Probleme, die den Generalsekretär der TAWU bewogen, sein Amt niederzulegen. Aus dem gleichen Grunde konnte bis jetzt noch keine Einigung über die Ernennung eines Nachfolgers erzielt werden. Ermutigender ist die Tatsache, daß die Hafendarbeiter von Kapstadt in großer Anzahl der Western Province General Workers' Union beigetreten sind und im Dezember 1979 einen eintägigen Streik in Unterstützung ihrer Forderung auf Anerkennung ihrer Gewerkschaft durchgeführt haben und drohten, dies wieder zu tun, bis die Arbeitgeber positiv reagieren. Zunächst versuchten die Hafendarbeiter, auf separaten Gesprächen mit Vertretern der "farbigen" und der schwarzen Hafendarbeiter zu bestehen. Dies wurde jedoch von der Gewerkschaft glatt abgelehnt. Seitdem haben sich die Arbeitgeber Prinzip bereiterklärt, die Gewerkschaft anzuerkennen. Die Zukunft wird zeigen, ob dies zu echten und realistischen Kollektivverhandlungen führen wird.
32. Auf allgemeiner Ebene hat die südafrikanische Regierung einige symbolische Schritte in Richtung der Gewährung eines gewissen offiziellen Status an schwarze Gewerkschaften unternommen. Die diesbezüglichen Maßnahmen der Regierung ergeben sich aus dem Bericht einer unter Professor Wiehahn fungierenden Untersuchungskommission. Ihr Ziel besteht darin, die behördliche Registrierung von Organisationen schwarzer Arbeitnehmer zu ermöglichen. Das neue Gesetz bezieht sich jedoch nur auf rassenmäßig getrennte Gewerkschaften, weswegen es von der Mehrzahl der bestehenden schwarzen Gewerkschaften prinzipiell abgelehnt wurde. Die schwarzen Gewerkschaften betrachten die kürzliche Gesetzesänderung bestenfalls als eine "Schönheitsoperation" oder vielleicht sogar eine Taktik der Regierung, um schwarze Gewerkschaften unter eine Art behördliche Kontrolle zu bringen. Das Mißtrauen der Gewerkschaften gegenüber dem Gesetz wurde durch den Erlaß eines "Geldauftreibungsgesetzes" im Jahre 1979 bestätigt, das sehr wohl als Vorwand benutzt werden könnte, um die Unterstützung schwarzer Gewerkschaften für die internationale Gewerkschaftsbewegung einzuschränken oder vielleicht sogar ganz auszuschalten.

33. Im Januar 1978 wurde in Tunesien ein Generalstreik von der Regierung zerschlagen. Daraufhin wurden im Zuge einer umfangreichen Polizei-razzia zahlreiche führende Gewerkschafter verhaftet, darunter Abderrazak Ayoub, 1. Stellvertretender Generalsekretär der Tunesischen Eisenbahnerföderation und Mitglied des ITF-Vorstandes. Außerdem war Ayoub Regionalsekretär des Gewerkschaftsbundes UGTT für den Raum Tunis. Unter den restlichen Verhafteten befanden sich die Kollegen Messaoud Klila von der Eisenbahnerföderation. Die ITF und andere internationale Gewerkschaftsorganisationen verurteilten diese Verhaftungen als eine reine Unterdrückungsmaßnahme, durch welche die tunesischen Gewerkschaften gehindert werden sollten, ihre berechtigten Forderungen weiter zu verfolgen. Auf seiner Sitzung im März 1978 unterstützte der ITF-Vorstand die Proteste des ITF-Sekretariats, denen sich zahlreiche Mitgliedsverbände aus aller Welt anschlossen. Ferner beschloß der Vorstand, den notleidenden Familien der Verhafteten finanzielle Hilfe bereitzustellen.
34. Im Oktober 1978 brachte die tunesische Regierung die Verhafteten schließlich vor ein Sondergericht. Viele Häftlinge waren körperlich grob mißhandelt worden und der Prozeß gegen sie war eine Justizverhöhnung. Die verteidigenden Rechtsanwälte wurden vom Gericht disqualifiziert, nachdem sie protestiert hatten, weil ihnen für die Vorbereitung der Verteidigung nicht genügend Zeit eingeräumt worden war. Der Prozeß wurde fortgesetzt ohne daß die Verteidigung Gelegenheit hatte, die Anklageschrift ordnungsgemäß zu studieren. Ayoub wurde zu fünf Jahren Gefängnis mit schwerer Arbeit verurteilt; im Falle des Kollegen Jrad wurde die Strafvollziehung (sechs Monate Gefängnis) ausgesetzt und Kollege Klila wurde freigesprochen.
35. Seitdem hat die ITF ständig Druck auf die tunesische Regierung ausgeübt, um die Freilassung Ayoub's zu bewirken. Auf Ansuchen der ITF haben Mitgliedsverbände die Regierungen ihrer Länder dringend aufgefordert, bei ihren Kontakten mit der tunesischen Regierung auf die Unterdrückung der tunesischen Gewerkschaften Bezug zu nehmen, und gelegentlich nahmen die Proteste eine dramatischere Form an, wie z.B. die Boykottierung tunesischer Flugzeuge durch die italienischen Gewerkschaften. Bis jetzt hat die tunesische Regierung jedoch nicht nachgegeben. Gegen Ende 1979 wurde der zu zehn Jahren Gefängnis verurteilte Generalsekretär des UGTT, Habib Achour, zwar aus der Haft entlassen, aber sofort unter Hausarrest gestellt. In Anbetracht seines schlechten Gesundheitszustandes kann seine Freilassung kaum als eine wirkliche Begnadigung bezeichnet werden. Inzwischen sind beim UGTT neue führende Funktionäre eingesetzt worden, die der Regierung gehörig sind, aber die internationale Gewerkschaftsbewegung weigert sich, die neue Führung des UGTT anzuerkennen.
36. Die Ereignisse haben das Ansehen der tunesischen Regierung unheilbar geschädigt. Der Vorstand hat eine Reihe von Erklärungen abgegeben, die keinen Zweifel daran bestehen lassen, daß sich die ITF weiterhin unermüdlich für die Freilassung des Kollegen Ayoub einsetzen wird, sowie für die Wiederherstellung der Gewerkschaftsrechte in einem Land, das einst stolz darauf war, einen Platz unter den Ländern der freien Welt zu beanspruchen.

## Asien

37. Im Februar 1979 brach ein seit Monaten gärender Konflikt zwischen der uns angeschlossenen Gewerkschaft des Luftfahrtspersonals von Malaysia und der staatlichen malaysischen Fluggesellschaft MAS aus, nachdem die Arbeitgeber Sanktionen auferlegt und Massenentlassungen von Arbeitern vorgenommen hatten, die sich in Unterstützung ihrer Forderungen weigerten, Überstunden zu arbeiten. Gleichzeitig drohte die Regierung, die Gewerkschaft zu "entregistrieren" (d.h. ihr Vertretungsrecht zu entziehen). Unser Asienvertreter, Donald U'ren, dessen Büro sich in Kuala Lumpur befindet, hatte der Gewerkschaft nahegelegt, die übrigen Mitgliedsverbände - sowohl in Malaysia als auch international - um Solidarität anzusuchen. Johann Hauf (Stellvertretender ITF-Generalsekretär) befand sich zu diesem Zeitpunkt im Zusammenhang mit seiner Teilnahme an zwei ITF-Seminaren (s. Punkt 45) in Penang, Malaysia.
38. Am 16. Februar 1979 wurde Johann Hauf aus Malaysia deportiert, mit der Begründung, daß er sich in die internen Angelegenheiten des Landes eingemischt habe. Gleichzeitig wurden Donald U'ren und über 20 MAS-Arbeitnehmer mit Bezug auf das Gesetz über interne Sicherheit verhaftet. Dieses Gesetz berechtigt die Behörden, Personen in Haft zu halten, ohne sie formell zu beschuldigen oder vor Gericht zu bringen. Der Generalsekretär erhob unverzüglich Protest und forderte die Freilassung der Verhafteten. Sein Protest wurde in Australien, der Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien durch Aktionen gegen MAS-Flüge unterstützt. Ferner unterbreitete die ITF der IAO eine formelle Beschwerde wegen der Verletzung der IAO-Übereinkommen Nr. 87 und 98 durch die malaysische Regierung.
39. Die drakonischen Maßnahmen der Regierung veranlaßten die Arbeiter, sich den Bedingungen der Arbeitgeber zu fügen und die Arbeit wieder aufzunehmen, obwohl später beachtliche Lohnerhöhungen gewährt wurden. Die Gewerkschaft wurde "entregistriert" und somit ausgelöscht. Nummehr bestand ein direkter Konflikt zwischen der ITF und der malaysischen Regierung, und während der folgenden Wochen konnte keine Lösung dieses Konfliktes erzielt werden. Die ITF ihrerseits erklärte, daß die internationale Solidaritätsaktion, die zur Einstellung der MAS-Flüge nach Australien und London geführt hatte, nicht beendet werden könne, solange sich U'ren und andere wegen ihrer Beteiligung an einem rechtmäßigen Arbeitskonflikt verhaftete Personen in Haft befinden. Auf seiner Sitzung im März 1979 nahm der ITF-Vorstand eine EntschlieÙung an, in der die Verhaftungen verurteilt wurden, die Freilassung der Verhafteten gefordert und der Generalsekretär beauftragt wurde, die Ressourcen der ITF und ihrer Mitgliedsverbände zu mobilisieren, um den größtmöglichen Druck auf die malaysische Regierung auszuüben. Viele angeschlossene Organisationen richteten scharfe Proteste an die Regierung, sowohl direkt als auch über die malaysischen Konsulate ihrer Länder.

40. Donald U'ren und neun der Häftlinge wurden am 15. und 16. April aus der Haft entlassen. Kurz danach erfolgten weitere Freilassungen. Auf Wunsch des Europa-Managers der MAS hatte der Generalsekretär am 24. April in London ein Gespräch mit Herrn Ghazali Shafie, dem malaysischen Innenminister. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich nur noch drei Gewerkschafter in Haft. Der Generalsekretär teilte dem Minister mit, daß die ITF ihre Mitgliedsverbände nicht zur Einstellung der Solidaritätsaktion auffordern könne, solange sich auch nur noch ein Arbeiter in Haft befinde. Am Abend des gleichen Tages wurde dem Generalsekretär mitgeteilt, daß alle Häftlinge freigelassen worden seien. Daraufhin forderte der Generalsekretär die zuständigen Mitgliedsverbände auf, ihre Aktion gegen die MAS zu suspendieren.
41. Während seines Gesprächs mit dem Innenminister hatte der Generalsekretär zwei weitere Probleme angesprochen, nämlich die Wiedereinstellung der entlassenen Arbeitnehmer und die "Entregistrierung" ihrer Gewerkschaft. Bezüglich des ersten Problems konnte sich der Minister nicht vorstellen, daß irgendwelche Schwierigkeiten auftreten könnten. Was das zweite Problem betreffe, so liege es an der Gewerkschaft, gegen ihre Entregistrierung Berufung einzulegen. Die Gewerkschaft hat dies am Ende nicht getan und besteht somit nicht mehr.
42. Der Minister äußerte den allgemeinen Wunsch, daß dieser Konflikt als eine böse Erfahrung betrachtet werden würde, die sowohl die Regierung als auch die ITF vergessen sollten. Er bestätigte ferner, daß im Zusammenhang mit der Freilassung U'rens keinerlei Bedingungen gestellt worden seien. In Anbetracht dessen war es für uns ein Schock, als U'ren im Oktober 1979 ein Schreiben von der malaysischen Polizei erhielt, in dem er aufgefordert wurde, das in Kuala Lumpur befindliche Asien-Büro der ITF unverzüglich zu schließen, da die ITF unter einem Gesetz vom Jahre 1966 (Societies Act of 1966) nicht als Gesellschaft registriert sei. U'ren fühlte sich verpflichtet, diese Anordnung zu befolgen, fragte aber die Behörden was er tun sollte, um die gesetzliche Position der ITF zu regeln. Gleichzeitig richtete der Generalsekretär einen Protest an die malaysische Regierung und verwies sie darauf, daß sich das Büro seit fast 16 Jahren in Malaysia befinde und seine Legalität nie zuvor angefochten worden sei.
43. Am Ende des Jahres 1979 hatte die Regierung auf unsere wiederholten Proteste und Vorhaltungen weder reagiert noch deren Empfang bestätigt. Der ITF-Vorstand betrachtet die Handlungsweise der Regierung als unakzeptabel, und die malaysischen Mitgliedsverbände bestehen darauf, daß die ITF ihr Regionalbüro nicht freiwillig von Malaysia nach anderswo verlegt. Da für die Aufrechterhaltung einer nicht registrierten und somit gesetzwidrigen Gesellschaft schwere Strafen vorgesehen sind (Gefängnis oder hohe Geldstrafen oder beides) sah sich U'ren gezwungen, einen großen Teil seiner Zeit außerhalb Malaysiens zu verbringen und auf Bürodienste zu verzichten. Dies hat sich bedingterweise einschränkend auf seine Tätigkeit seit seiner Entlassung aus der Haft ausgewirkt.

44. Während der Jahre 1977 und 1978 brachte die ITF jedoch ihr übliches Programm von Seminaren und Konferenzen zur Durchführung. Mit Hilfe der American Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) wurde vom 11. bis 23. April 1977 in Manila ein Asiatisches Regionalseminar für Bildungsfunktionäre abgehalten, an dem 28 Personen aus acht Ländern teilnahmen. Die BRAC unterstützte ferner eine Asiatische Regionalkonferenz für Hafentarbeiter (6. - 10. Februar in Manila). Auf der letzten Konferenz wurden u.a. Themen wie Beschäftigungssicherheit, Gewerkschafts- und Bürgerrechte, berufliche Gesundheit und Sicherheit sowie Flugzeugentführungen diskutiert.
45. Im Februar 1979 organisierten die ITF und die BRAC eine Asiatische Straßentransportarbeiterkonferenz in Penang (Malaysien), auf der internationalen Normen über Arbeits- und Ruhezeit besondere Aufmerksamkeit zuteil wurde. Vor dieser Konferenz fand ein Seminar über Verkehrspolitik statt - das erste ITF-Seminar dieser Art in Asien.
46. Vom 20. bis 23. Februar 1979 hielt die ITF in Neu-Delhi eine Asiatische Eisenbahnerkonferenz ab. Auf der Tagesordnung standen: der technologische Wandel bei den Eisenbahnen; Arbeitsbedingungen; Verkehrspolitik und eine Berichterstattung über die Lage der einzelnen nationalen Eisenbahnen. Die Konferenz wurde durch großzügige Beiträge der japanischen Eisenbahner und der gastgebenden All-indischen Eisenbahnerföderation unterstützt.
47. Vom 14. bis 19. Dezember 1978 fand ein von der ITF organisiertes und der BRAC unterstütztes Seminar für Mitglieder der Koreanischen Eisenbahnergewerkschaft statt. Die ITF und die deutsche Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) unterstützten eine Reihe von Seminaren für Vertreter der All-indischen Eisenbahnerföderation, die gegen Ende des Jahres 1979 in verschiedenen Teilen Indiens stattfanden. Im September 1978 hielt die FES über die ITF in der Bundesrepublik Deutschland ein Bildungsseminar für eine Delegation asiatischer Eisenbahner ab.
48. Am 28. und 29. April 1979 fand in Singapur eine "Asiatische Seeleutekonferenz" statt, die vom Gewerkschaftsbund von Singapur einberufen wurde und an der Vertreter von 12 Organisationen - 6 davon Mitgliedsverbände der ITF - sowie ein "Beobachter" von der Seeleutebehörde der philippinischen Regierung teilnahmen. Die Konferenz nahm eine Erklärung an, in der die Bildung einer "Asiatischen Regionalorganisation der ITF" gefordert wird, von der Australien und Neuseeland ausgeschlossen werden sollten. Für die Zwischenzeit wurde beschlossen ein "Zeitweiliges Sekretariat für asiatische Seeleute" und einen "Solidaritätsfonds für asiatische Seeleute" zu bilden.
49. Die Tagung wurde vom derzeitigen Generalsekretär des SNTUC, Devan Nair, eröffnet, der in seiner Rede einen heftigen Angriff auf die ITF und ihre Politik und Praktiken gegenüber Schattenflaggen unternahm. Der ITF-Generalsekretär war kurzfristig eingeladen worden, an dieser Tagung teilzunehmen, lehnte dies jedoch ab mit der Begründung, daß es Sache der ITF sei, regionale oder sektionale Sitzungen einzuberufen. Aus ähnlichen verfassungsmäßigen Gründen beschloß er, keine

offiziellen Kontakte mit dem "Zeitweiligen Sekretariat für asiatische Seeleute" zu pflegen. Auf seiner Sitzung im Juli 1979 beauftragte der Geschäftsführende Ausschuß den Generalsekretär, in einem Schreiben an den IBFG gegen den Angriff Devan Nairs auf die ITF zu protestieren und zu verlangen, daß sein Schreiben dem IBFG-Vorstand zur Kenntnis gebracht werde. Dieser Beschluß des Geschäftsführenden Ausschusses wurde vom ITF-Vorstand im Oktober 1979 bestätigt.

50. Am 10. und 11. August 1979 fand in Singapur eine "Zweite Asiatische Seeleutekonferenz" statt, an der Vertreter von sechs ITF-Mitgliedsverbänden und der von der ITF suspendierten National Union of India (Bombay) teilnahmen. Die Konferenz nahm eine Erklärung an, in der: (a) die nicht der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aufgefordert werden, der ITF beizutreten; (b) die Bildung einer "Asiatischen Regionalorganisation der ITF" gefordert wird und in der Zwischenzeit die Wiederbelebung des ehemaligen "Asiatischen Beratenden Ausschusses der ITF" als Interimsmaßnahme; (c) erklärt wird, daß das "Zeitweilige Sekretariat für asiatische Seeleute" aufgelöst werden sollte, sobald die ITF befriedigende Einrichtungen geschaffen hat, um den Bestrebungen der asiatischen Seeleute entgegenzukommen; (d) eine Erweiterung des ITF-Vorstandes beantragt wird, um zusätzliche asiatische Vorstandsmitglieder unterzubringen, sowie eine strukturelle Änderung der Zusammensetzung des Fair-Practices-Ausschusses und (e) erklärt wird, daß die Suspendierung der National Seafarers of India (Bombay) eine willkürliche und ungerechtfertigte Maßnahme war und unverzüglich aufgehoben werden sollte.
51. Über die rein sektionalen Entwicklungen berichten wir unter Punkt 197 des vorliegenden Berichtes. Was die allgemeineren Aspekte der Vertretung der asiatischen Seeleute betrifft, so hat sich der ITF-Vorstand mit diesem Problem befaßt und erklärt, daß diese Aspekte im Rahmen des bestehenden satzungsmäßigen Verfahrens weiterverfolgt werden können.
52. Der Streik der Hafentarbeiter der Fidschi-Inseln war Gegenstand einer Dringlichkeitsentschließung auf dem Dubliner Kongreß der ITF. Obwohl den Forderungen der Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaft später weitgehend stattgegeben wurde, verhaftete die Regierung mehrere Gewerkschaftsfunktionäre und machte die Registrierung der Gewerkschaft rückgängig. Die ITF erhob hiergegen scharfen Protest und unterbreitete der IAO eine Beschwerde. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften leisteten beachtliche moralische und materielle Unterstützung, aber der Niedergang der Gewerkschaft ließ sich nicht vermeiden. Nach der Entlassung der wichtigsten Funktionäre der Gewerkschaft aus dem Gefängnis wurde eine neue Gewerkschaft gebildet, die sich Fiji Registered Port Workers' Union nennt. Die australischen und neuseeländischen Gewerkschaften leisteten wiederum Hilfe und berieten die Gewerkschaft, damit sie nicht wieder die gleichen Fehler mache wie die frühere Organisation. Auf seiner Sitzung im Oktober 1979 nahm der ITF-Vorstand im Prinzip das Beitrittsge-such der neuen Gewerkschaft an.

## Lateinamerika und Karibischer Raum

53. Während der gesamten Berichtszeit befand sich das ITF-Büro für Lateinamerika und den Karibischen Raum weiterhin in Lima, Peru, und stand unter der Leitung von Medardo Gomero.
54. Gomero und seine Mitarbeiter haben sowohl auf regionaler als auch nationaler Ebene ein sehr umfangreiches Programm auf dem Gebiete der Bildungsarbeit und organisatorischen Tätigkeit vorbereitet und durchgeführt. Die Bildungsarbeit war vorwiegend in der Form von Seminaren oder Konferenzen; bei der organisatorischen Tätigkeit handelte es sich um Besuche bestehender und potentieller Mitgliedsverbände, um ein Bild von ihrer Lage und ihren Problemen zu gewinnen und sie, falls notwendig, zu beraten oder zu unterstützen.
55. In bezug auf Größe und behandelte Sachgebiete waren die abgehaltenen Kurse und Studientagungen sehr unterschiedlich. So z.B. fanden zwei Regionalkonferenzen -1977 und 1979 - für Seeleute und Hafenarbeiter statt, auf denen u.a. dem Problem der Schattenflaggen besondere Aufmerksamkeit zuteil wurde. Viele nationale Seminare konzentrierten sich auf die spezifischen Probleme einzelner Fachsektionen, wobei die Auswirkungen des Technischen Wandels ein immer wieder auftretendes Thema waren. Andere Seminare befaßten sich mit den Interessen der berufstätigen Frauen oder der jugendlichen Arbeitnehmer oder ihr Hauptthema bezog sich auf allgemeinere Probleme, die die Transportarbeiter mit anderen Arbeitnehmern gemein haben, wie z.B. die Rolle der Gewerkschaften bei der nationalen wirtschaftlichen Entwicklung oder die Verteidigung und Förderung der Gewerkschaftsrechte.
56. Im Falle Lateinamerikas muß man solche Tätigkeiten bei Berücksichtigung der gegebenen politischen und sozialen Verhältnisse beurteilen, die bedingterweise in engem Zusammenhang mit den Aufgaben der Transportarbeitergewerkschaften stehen und von denen sogar die eigentliche Existenz einer Gewerkschaft abhängen kann. In den letzten drei Jahren sind in einigen Ländern eindeutige Verbesserungen eingetreten - in Nikaragua wurde das Somoza-Regime gestürzt und in Bolivien, Ekuador und Peru sind wieder gewählte Regierungen an der Macht. In anderen Ländern scheinen die Militärregierungen unter Druck zu stehen - z.B. in Brasilien - oder werden in zunehmendem Maße angegriffen, wie z.B. in El Salvador, wo die traditionelle militärische Oligarchie gezwungen wurde, Vertretern politischer Gruppen einen Platz einzuräumen, die einen mittleren Weg zwischen den Militaristen der Rechten und den Guerillakämpfern der Linken anstreben.
57. Diese Entwicklungen können uns eine Ermutigung sein, aber gleichzeitig muß offen zugegeben werden, daß der andauernde internationale Druck im Falle anderer Länder, die unter tyrannischen Militärdiktaturen schmachten, keine beachtenswerten Verbesserungen gebracht hat. Chile ist ein besonders trauriges Beispiel hierfür. Seit Ende des Zweiten Weltkrieges hat nur das südafrikanische Regime eine so



weltweite Verurteilung seitens der verschiedensten politischen Richtungen auf sich gezogen wie die chilenische Junta. Die Brutalität des ursprünglichen Staatsstreiches im September 1973, die darauffolgende Terror- und Folterungsauswüchse zwecks Sicherung der Machtposition der Junta und der systematische Abbau ehemaliger demokratischer Rechte und Praktiken gaben der Zerstörung der Demokratie in Chile einen besonders bitteren Zug.

58. Sechs Jahre später ist die Junta noch immer an der Macht. In der Zwischenzeit hat sie einige politische "Schönheitsoperationen" vorgenommen und wird jetzt im Ausland von aalglatten Bürokraten vertreten, die von der Politik der Junta einen weltmännischeren und abgeklärteren Eindruck zu vermitteln versuchen als wie die steinherzigen Generäle, die diese Politik beschließen. Inzwischen haben andere politische Krisen Chile von den Schlagzeilen der Weltpresse vertrieben, und der Versuch, die Weltmeinung daran zu erinnern, daß Demokratie und Menschenrechte in Chile noch immer nicht wiederhergestellt worden sind, ist mit entsprechend größeren Schwierigkeiten verbunden.
59. Um der Welt zu zeigen, daß die Situation Chiles nicht geduldet werden kann, riefen die ITF und der IBFG ihre Mitgliedsorganisationen auf, vom 9. - 16. September 1979 einen einwöchigen Boykott gegen Chile durchzuführen. Diese Aktion hatte ihren Ursprung in einer EntschlieÙung der Inter-amerikanischen Regionalorganisation des IBFG (ORIT), die später von einem Sonderausschuß des gesamten IBFG bestätigt wurde. Der ITF-Vorstand nahm zu diesen Entwicklungen auf seiner Sitzung im März 1979 Stellung und beschloÙ "in Anbetracht des andauernden Verfehlens der Regime von Chile und Nikaragua, volle Gewerkschafts- und Bürgerrechte zu gewähren, einen Boykott gegen Chile und Nikaragua in Gang zu setzen." In der diesbezüglichen Vorstandsentschließung hieß es ferner: "Wenn eine solche Aktion erfolgreich sein soll, muß sie sowohl praktisch als auch moralisch von den nationalen Gewerkschaftsbünden voll unterstützt und mit diesen Gewerkschaftsbünden und anderen Internationalen Berufssekretariaten wirksam koordiniert werden." (Die Einbeziehung Nikaraguas in die Entschließung des Vorstandes wurde durch den Sturz des Somoza-Regimes hinfällig.)
60. Daraufhin beschlossen die ITF und der IBFG gemeinsam Form und Zeitpunkt der durchzuführenden Aktion. Sie war spezifisch gegen eine neue "Arbeitgesetzgebung" gerichtet, welche die Junta als einen Schritt in Richtung der Wiederherstellung der Gewerkschaftsrechte zu präsentieren versuchte, die jedoch gegen viele von der IAO festgelegte Grundsätze der Vereinigungsfreiheit verstieß. Es wäre unrealistisch gewesen zu erwarten, daß diese Aktion die Junta auf die Knie zwingen würde; sie erfüllte jedoch ihren Hauptzweck, der darin bestand, die Öffentlichkeit auf die Verhältnisse in Chile erneut aufmerksam zu machen und den Gewerkschaftern in Chile und Lateinamerika im allgemeinen zu zeigen, daß die Weltgewerkschaftsbewegung sie nicht vergessen hat.

61. In Chile gibt es Gewerkschafter, die darum kämpfen, den Gewerkschaftsgeist aufrechtzuerhalten und die Rechte der Transportarbeiter zu schützen. Der Umstand, daß andere offen oder stillschweigend beschlossenen haben, sich bei der Junta einzuschmeicheln, verleiht den Bemühungen der echten Gewerkschafter um so mehr Gewicht. Medardo Gomeró und seine Mitarbeiter stehen in engem Kontakt mit diesen Gewerkschaftern und waren in der Lage, ihnen die Hilfe der ITF anzubieten, wenn immer dies notwendig erschien. Gomeró hat sich persönlich bemüht, die Einigkeit unter den demokratischen Opponenten der Junta zu fördern und aufrechtzuerhalten.
62. Es ist ironisch, daß Chile und Argentinien - zwei lateinamerikanische Länder, die historische Rivalen sind und vor kurzem fast in Feindseligkeiten gerieten - gegenwärtig miteinander um das Prädikat "abscheulichstes Regime Lateinamerikas" wetteifern. Es gibt indirekte Beweise dafür, daß zwischen diesen beiden Ländern ein regelmäßiger Informationsaustausch darüber erfolgt, wie man am wirksamsten Menschen- oder Gewerkschaftsrechte unterdrücken kann und welche Terrormaßnahmen, einschließlich Folterung, am geeignetsten sind, um Opponenten einzuschüchtern oder zu beseitigen. Auf dem spezifischen Gebiete der Gewerkschaftsrechte erließ das argentinische Regime im Jahre 1979 neue Vorschriften über Satzungen, Aufgaben und Verhalten von Gewerkschaften und schränkte die Möglichkeit von Kollektivverhandlungen in einer Weise ein, die sich mit dem Geist und der Absicht der Arbeitsgesetzgebung der chilenischen Junta deckt. Der nationale Gewerkschaftsbund Argentiniens (CGT) wurde aufgelöst und die Bildung eines neuen Bundes verboten. Gewerkschaften oder Arbeitnehmerföderationen dürfen sich nicht länger landesweit betätigen sondern müssen ihre Tätigkeit auf einzelne Provinzen beschränken. Eine jede politische Betätigung ist verboten, und die interne Verwaltung der Gewerkschaften wird in Zukunft so geregelt werden, daß sie keine Autonomie mehr besitzen.
63. Das neue Gesetz ist von den argentinischen Mitgliedsverbänden unverhohlen verurteilt worden, und der ITF-Generalsekretär hat ein Telegramm an General Videla, den Führer des Regimes entsandt. Außerdem hat die ITF auf Ebene der IAO eine Beschwerde des IBFG gegen Argentinien unterstützt, weil das neue Gesetz gegen zahlreiche Bestimmungen der IAO-Übereinkommen Nr. 87 und 98 verstößt. Im gewissen Sinne jedoch ist das Gesetz nur ein weiterer Schritt in der vom Militär seit seiner Machtübernahme beschrittenen Richtung. "Internationale Maßnahmen" (d.h. wenn eine Gewerkschaft der Überwachung von Personen unterstellt wird, die von den Militärs ernannt wurden), Überfälle, Entführungen, Attentate oder - noch unheilvoller - das unerklärliche Verschwinden von Tausenden von Menschen sind in Argentinien heute nichts Ungewöhnliches. Jetzt scheint das Regime darauf bedacht zu sein, die Verstümmelung jener Gewerkschaften zu institutionalisieren, die die bereits ergriffenen Maßnahmen überlebt haben.

64. Die deprimierenden Zustände im südlichen Lateinamerika lassen sich aus der Lage in Uruguay ersehen - in einem Land also das auf seine demokratischen Traditionen einst sehr stolz war. Die dortigen Gewerkschaften befinden sich gewissermaßen in einem Zustand der suspendierten Animation und werden von einem rücksichtslosen und brutalen Regime daran gehindert, irgendwelche wirksame Schritte zum Schutze der Rechte ihrer Mitglieder zu unternehmen oder Kollektivverhandlungen zu führen. Was Paraguay - den Veteranen der Diktaturen - betrifft, so sind die dortigen Gewerkschaften entweder Verteidiger des Strössner-Regimes oder sie werden derartig unterdrückt, daß sie macht- und hilflos sind.
65. Die während der letzten drei Jahre in Brasilien eingetretenen Entwicklungen dagegen sind ermutigend. Die Militärs und ihre mächtigen Unterstützer hatten die Verfassung des Landes "zugeschnitten", um ihre Machtposition zu erhalten, aber das System hat aufgrund der wirtschaftlichen Schwierigkeiten und der Meinungsverschiedenheiten unter den Militärs zu bröckeln begonnen. Gleichzeitig erwachten die Arbeiter und ihre Gewerkschaften aus ihrem Winterschlaf und wurden von mutigen und einfallsreichen Anführern zu Streikmaßnahmen und anderen Protestaktionen veranlaßt. Das Regime war nicht darauf vorbereitet und wußte somit nicht ob es repressiv reagieren oder den Dingen ihren Lauf lassen sollte.
66. Gegen Ende des Jahres 1979 wurde jedoch die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf Zentralamerika gelenkt. Die Lage in Costa Rica war zwar nicht ohne Spannungen, kann jedoch im Gegensatz zu den umwälzenden und blutigen Ereignissen in Nikaragua und El Salvador noch immer als verhältnismäßig ruhig bezeichnet werden. In Guatemala intensivierte das dortige Regime seine Mord- und Folterkampagne, die in erster Linie gegen die Bauern gerichtet war, aber auch Arbeitnehmerorganisationen einbezog, wenn immer diese es wagten, ihm die Stirn zu bieten.
67. Wenn wir im vorliegenden Bericht anstatt einer Aufführung einzelner Zwischenfälle den allgemeinen Hintergrund der ITF-Arbeit in Lateinamerika zu beschreiben versuchen, tun wir dies in der Hoffnung, daß es den Mitgliedsverbänden dadurch besser möglich sein wird, sich die enormen Schwierigkeiten zu vergegenwärtigen, denen sich der Direktor unseres Lima-Büros und seine Mitarbeiter bei der Förderung und dem Schutz der Interessen der demokratischen Transportarbeitergewerkschaften dieser Region gegenübergestellt sehen. Mit der Ausnahme von Costa Rica, Mexiko und Venezuela gibt es wenige Länder, wo sie ihre Arbeit ohne ernste Probleme oder Gefährdung ihrer körperlichen Sicherheit verrichten können. Dennoch ist es ihnen eine Ermutigung, daß die ärmsten Arbeiter selbst unter den ungünstigsten Verhältnissen weiterhin an echten Gewerkschaftsgrundsätzen festhalten. Sie betrachten es somit als ihre erste Aufgabe, diesen Glauben zu fördern und zu stärken, in der Hoffnung, daß er eines Tages Früchte tragen wird.

68. Der Karibische Raum hat viele Probleme mit Lateinamerika gemein obwohl beachtliche ethnische und soziale Unterschiede bestehen. Die meisten karibischen Inseln leiden unter einer verheerenden Arbeitslosigkeit und sind von der Ausfuhr eines oder zweier Rohstoffe abhängig, deren Preis sie letzten Endes nicht beeinflussen können. Die wirtschaftliche Instabilität dieser Inselstaaten ist sozusagen "angeboren", und die geringste Verschlechterung der Weltwirtschaftslage kann für sie verheerende Folgen haben. Gegen Ende des Jahres 1979 befand sich Jamaika in einer entsetzlichen Wirtschaftskrise, die gefährliche politische und soziale Unruhen auslöste. Auch in Guyana war die Lage keineswegs ruhig, wie sich daraus ersehen läßt, daß in der Gewerkschaftsbewegung des Landes Spaltungen auftraten. Einige Gewerkschaften unterstützten die Regierung und andere machten erstmalig Opposition. In Trinidad und Tobago und in Barbados war die Situation während der Berichtszeit etwas besser als in den kleineren Inselstaaten, wo wir im Falle Grenadas Zeugen des Sturzes der Gairy-Regierung waren und wo jetzt eine bestimmte Ungewißheit über die Zukunft der parlamentarischen Demokratie vorherrscht, die zum Zeitpunkt der Erlangung ihrer Unabhängigkeit ein Erbgut dieser Staaten war.
69. Ein weiterer Grund zur Beunruhigung war die Tendenz der Regierungen, ihre Kontrolle über die Gewerkschaften durch die Einschränkung bestimmter Rechte, insbesondere des Streikrechtes, zu verstärken. In Grenada, Antigua und Dominika (dessen Lage sich infolge der furchtbaren Verwüstungen durch einen Hurrikan im August 1979 noch weiter verschlimmerte) intervenierte die ITF aktiv in Unterstützung der dortigen Gewerkschaften, als die Regierungen dieser Länder versuchten, Streiks zu zerschlagen. Durch diese Entwicklung wurden sich die karibischen Transportarbeitergewerkschaften der Notwendigkeit einer noch engeren Zusammenarbeit miteinander bewußt, und am Ende des Jahres 1979 begannen die karibischen Seeleutegewerkschaften, geeignete Einrichtungen zur Erreichung dieses Zieles zu planen.



## VI

TÄTIGKEIT DER SEKTIONENSEKTION EISENBAHN70. Sektionsausschuß

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
<u>Afrika</u>		
Nordafrika	A. Ayoub (Tunesien)	M. Klila (Tunesien)
Westafrika	D. Oyeyemi (Nigeria)	R.F. Balogun (Nigeria)
	A.E. Forson (Ghana)	
Ostafrika	J.G. Mollo (Vizevorsitzender) (Kenia)	
<u>Asien</u>		
Indien	U.M. Purohit	D.D. Vashist
Japan	Y. Murakami	M. Nakae
Korea	Chong-Wook Kim	Hun-Ki Lee
Taiwan	Ling Chih-Chung	Liu Chia-Yu
<u>Europa</u>		
Benelux	P.L. Hérin (Belgien)	P. Potums (Belgien)
	J. Schneider (Luxemburg)	J. Konz (Luxemburg)
	G. Gijzen (Niederlande)	C. Kuypers (Niederlande)

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
<u>Europa (Forts.)</u>		
Dänemark	B. Aanaes	K.K. Jensen
Deutschland	H. Vomberg H. Wittkopp	R. Bühler
Finnland	L. Syrjänen	U. Keijonen
Frankreich	D. Iarovay	R. Decoudun
Großbritannien	S. Weighell	R.W. Buckton T. Jenkins
Irland (Rep.)	M. Cox C. Kirwan	
Italien	S. Bianchini F. Salerno	F.V. Scimò A. Bisegni
Norwegen	S. Kortvedt	G. Tønnder
Österreich	H. Schmölz	E. Schmid
Schweden	S. Petersson	I. Andersson
Schweiz	L. Joye (Vorsitzender)	H. Nydegger
Spanien	V. Sanchez J.M. Munduate	A. Rodriguez
Türkei	S. Akova	
<u>Lateinamerika</u>		
Argentinien, Chile, Uruguay	A.A. Puebla (Argentinien)	
Bolivien, Peru	A. Jiménez (Bolivien)	J. Aredo (Peru)
Kolumbien, Ekuador Venezuela	H.R. Tamayo (Ekuador) A. Salinas (Venezuela)	C. Andrade (Venezuela)

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
<u>Lateinamerika (Forts.)</u>		
Zentralamerika	T. Alvarado B. (Costa Rica)	O. Muñoz D. (Costa Rica)
	A. Caballero O. (Honduras)	
<u>Nordamerika</u>		
Kanada	R.A. Gingerich	
USA	J.F. Peterpaul J.F. Otero H.C. Crotty	F.A. Hardin R.W. Smith A. Terriego

71. Unterausschuß für Verkehrspolitik

Am Ende des Jahres 1979 setzte sich dieser Unterausschuß wie folgt zusammen:

Fritz Prechtl (Vorsitzender)	Österreich
P. Potums	Belgien
D. Langendorf	Deutschland
J. Schneider	Luxemburg
G. Gijzen	Niederlande
H. Nydegger	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.

72. Unterausschuß für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals

Am Ende des Jahres 1979 setzte sich dieser Unterausschuß wie folgt zusammen:

H. Nydegger (Vorsitzender)	Schweiz
H. Schmölz	Österreich
P.L. Hérin	Belgien
T. Tirkkonen	Finnland
R. Schäfer	Deutschland
H. Wittkopp	Deutschland
R.W. Buckton	Großbritannien
T. Jenkins	Großbritannien



C.A. Lyons (Stellvertreter)	Großbritannien
S. Weighell	Großbritannien
F.H. Smyth	Irland
J. Schneider	Luxemburg
C. Kuypers	Niederlande
G. Gijzen	Niederlande
G. Tonder	Norwegen
S. Kvilekval	Norwegen
S. Petersson	Schweden
S. Akova	Türkei

#### Unterausschuß für Verkehrspolitik

##### 73. 5. - 7. April 1977, Wien

Die Tagesordnung dieser Sitzung befaßte sich mit der Erarbeitung eines Arbeitsprogrammes für die Kongreßperiode 1977 - 1980.

##### 74. 21. Dezember 1977, Brüssel

Diskutiert wurde auf dieser Sitzung die mögliche zukünftige Auswirkung des Rhein-Main-Donaukanals auf das Eisenbahnwesen. Im Ausschuß bestand Einmütigkeit, daß gegen den Bau des Rhein-Main-Donaukanals nicht polemisiert werden sollte, sondern ein vorübergehender Baustopp verlangt werden sollte, um die negativen Auswirkungen des Kanals auf die Bahn und andere Verkehrsträger zu untersuchen. Es wurde daher vorgeschlagen, im Rahmen des Europäischen Ausschusses der ITF eine intersektionale Sitzung Anfang März 1978 in Nürnberg über den Rhein-Main-Donaukanal abzuhalten.

Der Ausschuß beschloß ferner, daß die ITF alle angeschlossenen Eisenbahnverbände auffordern sollte, bis zum 1. April 1978 dem ITF-Sekretariat Unterlagen über die Entwicklung der Situation der nationalen Eisenbahnen zuzustellen und daß das Sekretariat, gestützt auf die genannten Informationen, eine Übersicht erstellen sollte.

##### 75. 21. - 22. März 1978, Wien

Die Tagesordnung dieser Sitzung schloss an die Vorschläge der vorhergehenden Sitzung an und lautete wie folgt:

- Kriterien der staatlichen Infrastrukturpolitik unter Gesichtspunkten der Diskussion über Umwelt-, Energie- und Raumordnung und die Eisenbahn;

- Was kann die Eisenbahn selbst tun, um attraktivere Leistungen anzubieten?

Zu beiden Fragen wurden Erklärungsentwürfe erstellt, die später als Grundlage für eine Publikation dienen sollten.

Auf späteren Sitzungen am 21. und 22. April 1978 in Bern und am 24. Juni 1978 in Genf wurde die Redaktion obengenannter Publikation über die verkehrspolitische Haltung der Eisenbahner diskutiert.

76. 14. November 1978, London

Auf dieser Sitzung wurde die Endredaktion einer neuen verkehrspolitischen ITF-Broschüre mit dem Titel "Was geschieht mit der Eisenbahn?" vorgenommen. Der zweite Tagesordnungspunkt bezog sich auf die Gestaltung des künftigen Arbeitsprogrammes. Später wurde beschlossen, daß das Sekretariat eine Disposition zum Problem des Stadtverkehrs erarbeiten und diese dem Unterausschuß vorlegen sollte.

77. 29. und 30. Januar 1979, Luxemburg

Die gedruckte Fassung der Broschüre "Was geschieht mit der Eisenbahn?" wurde gutgeheißen. Der Unterausschuß regte an, daß das Sekretariat eine verkehrspolitische Broschüre über den Ballungsverkehr erarbeiten sollte. Zu dieser Arbeit sollte die Sektion Strassentransport aktiv hinzugezogen werden. Zu den immer dringender werdenden Problemen des Ost/West-Verkehrs wurde beschlossen, die Einberufung einer gemeinsamen Sitzung der ITF-Binnenverkehrssektionen zu empfehlen.

78. Unterausschuß für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals

20. und 21. Januar 1977, London

Diese Sitzung fand in London statt und war die letzte Redaktions-sitzung über die Studie über die Menschlichen Auswirkungen des Technologischen Wandels bei den Eisenbahnen. Das Redaktionskomitee setzte sich aus Mitgliedern des Unterausschusses für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals, den wissenschaftlichen Mitarbeitern aus Manchester sowie Johann Hauf zusammen. Nach eingehender Diskussion des Rohentwurfs wurde das Sekretariat beauftragt, die Studie bis zum Kongreß 1977 fertigzustellen.

79. 26. und 27. Oktober 1978, Stockholm

Zur Diskussion standen anlässlich dieser Sitzung folgende Fragen: die ITF-Studie über den technologischen Wandel im Eisenbahnwesen; berufliche Ausbildung und Umschulung der Eisenbahner und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner. Diese drei Tagesordnungspunkte wurden in Vorbereitung für die nächste Sitzung des Binnenverkehrsausschusses des Internationalen Arbeitsamtes diskutiert.

80. 25. - 27. Juni 1979, Bern

Der Unterausschuß tagte im Auftrage der Vollkonferenz der Sektion Eisenbahn, um Entwürfe für die Politik der ITF zu den zwei technischen Punkten der Tagesordnung der bevorstehenden Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO zu erstellen. Die Entwürfe wurden allen Gewerkschaften der Sektion Eisenbahn zur Stellungnahme zugestellt. Mit Ende der Berichtsperiode ist die Rücksprache abgeschlossen. Die Entwürfe wurden, bis auf kleine Änderungen, angenommen und werden im Ergänzenden Tätigkeitsbericht für den Kongreß 1980 aufliegen.

K o n f e r e n z e n

81. Sektionskonferenz -- 25. Juli 1977, Dublin

(Der volle Bericht über diese Sitzung befindet sich im Protokoll des Dubliner Kongresses auf den Seiten 44 - 47.)

82. Asiatische Eisenbahnerkonferenz der ITF  
20. - 23. Februar 1979, New Delhi

(siehe unter Punkt 46 des vorliegenden Tätigkeitsberichtes.)

83. Sektionskonferenz -- 3. und 4. April 1979, London

Am 3. und 4. April 1979 fand in London die Vollkonferenz der Sektion Eisenbahn statt. An der Konferenz nahmen 86 Delegierte und Vertreter aus 20 Ländern teil. Louis Joye (SEV, Schweiz) führte den Vorsitz. Die Tagesordnung lautete wie folgt:

1. Verkehrspolitik -- die ITF-Veröffentlichung "Was geschieht mit der Eisenbahn?";
2. Bericht über die Arbeit des Unterausschusses über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner, mit besonderem Bezug auf die bevorstehende Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO;

3. Bericht des Sekretariats;

4. Verschiedenes.

Die neue ITF-Veröffentlichung "Was geschieht mit der Eisenbahn?" wurde als Beitrag zu den verkehrspolitischen Bestrebungen der einzelnen Mitgliedsverbände erstellt und enthält Informationen über die Lage und künftigen Aussichten vieler nationaler Eisenbahnsysteme. Ferner erörtert die Veröffentlichung die Bedeutung der Eisenbahn gegenüber dem Verkehrssektor im allgemeinen. Sie fordert eine Neubewertung der Rolle der Eisenbahn im Rahmen eines integrierten Transportsystems und untersucht, was die Eisenbahner ihrerseits tun können, um zu einer Verbesserung der Situation beizutragen. Die Veröffentlichung wurde von der Sektion gutgeheißen.

Im Zuge des Berichtes über die Arbeit des Unterausschusses für Arbeitsbedingungen sprach sich die Konferenz einmütig dafür aus:

- den gegenseitigen Informationsaustausch auf allen Sektoren der Arbeitsbedingungen auszubauen;
- sämtliche Informationen allen Mitgliedsverbänden zugänglich zu machen;
- sämtliche verfügbare Dokumentation dem Sekretariat der ITF zur Verfügung zu stellen, um dieses in die Lage zu versetzen, im größeren Rahmen Vergleiche anzustellen;
- alle Anstrengungen zu unternehmen, fortschrittliche Arbeitsbedingungen für die Eisenbahner aller Mitgliedsverbände zu realisieren;
- soweit nötig und sinnvoll, Fragen der Arbeitsbedingungen mit den übrigen Binnenverkehrsgruppen zu diskutieren;

u n d

- eine einheitliche ITF-Politik auf diesem Sektor zu fördern.

Die Konferenz beschloß im Zusammenhang mit der kommenden Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO, daß - sobald das Internationale Arbeitsamt die Unterlagen für die beiden technischen Tagesordnungspunkte veröffentlicht - eine Sitzung des Unterausschusses für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals einberufen werden sollte, um eine ITF-Politik zu den von den IAO erstellten Dokumenten zu formulieren (s. auch Punkt 80 oben).

Die britische Eisenbahnergewerkschaft NUR hatte Entschließungsanträge zu folgenden Themen eingereicht: "Neue Technologien und kürzere Arbeitszeit" und "Ärmelkanal-Tunnel". Diese beiden Entschließungen wurden nach Vornahme einiger Änderungen angenommen und befinden sich im Anhang des vorliegenden Berichtes unter Nummer 8 und 9.

## S e m i n a r e

84. Asiatisches Regionalseminar über Verkehrspolitik  
-- Penang, 5.-9. Februar 1979

(siehe unter Punkt 45 des vorliegenden Tätigkeitsberichtes.)

85. Seminar für griechische Eisenbahner  
-- Athen, 30. Oktober - 2. November 1979

Vom 30. Oktober bis 2. November 1979 fand in Athen ein ITF-Seminar für griechische Eisenbahner statt. Johann Hauf referierte dabei über die Geschichte und die Verfassung der ITF, den technologischen Wandel bei den Eisenbahnen und Verkehrspolitik.

Im Zuge seiner Anwesenheit in Athen führte Johann Hauf Gespräche mit dem geschäftsführenden Direktor der Griechischen Eisenbahnen, dem Verkehrsminister und dem griechischen Arbeitsminister. Im Verlaufe dieser Gespräche gelang es, einen Lohnkonflikt zugunsten der Pan-Hellenischen Föderation der Eisenbahner positiv beizulegen.

## V o r t r a g s t ä t i g k e i t e n

86. Am 13. April 1977 sowie am 14. und 15. November 1979 referierte Johann Hauf in Lindabrunn bei Wien anlässlich der jährlichen Bundessitzung der Werkstätten-Exekutive der Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs. Die Themen waren der Aufbau, die Wirkungsweise und die Geschichte der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.
87. Am 17. August 1977, 29. August 1978 und am 28. August 1979 referierte Johann Hauf beim jährlichen Internationalen Sommerseminar, organisiert von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, über Ziele und Tätigkeit der ITF, mit besonderem Bezug auf die Aktivitäten in der Sektion Eisenbahn.
88. Vom 26. bis 30. September 1977 fand in Königstein bei Frankfurt a. Main, organisiert von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, eine Informationstagung für Führungskräfte der Deutschen Bundesbahn statt. Johann Hauf nahm am 29. und 30. September an diesem Seminar teil und hielt drei Vorträge über die Geschichte und Wirkungsweise der ITF sowie die Arbeit der Sektion Eisenbahn, insbesondere im Hinblick auf Verkehrspolitik und technologischen Wandel.
89. In der ersten Oktoberwoche 1977 fand in Wien ein Seminar für Kollegen der schwedischen Gewerkschaft Statsanställdas Förbund statt. Die Kollegen hörten nicht nur Vorträge über die spezifisch

österreichische Situation, sondern beschäftigten sich auch mit internationalen Problemen. In diesem Zusammenhang referierte Johann Hauf über die Arbeit der ITF.

90. Vom 3. bis 4. November 1977 bzw. 28. bis 29. November 1979 hielt die französische Eisenbahnergewerkschaft F.O. in ihrem Ausbildungszentrum, Château Les Brévières, zwei Seminare. Die ITF wurde in beiden Fällen von W.R. Curd vertreten, welcher in der ersten Sitzung die ITF-Broschüre "Argumente der ITF-Eisenbahner für eine bessere Verkehrspolitik" und, in der zweiten Sitzung, die ITF-Broschüre "Was geschieht mit der Eisenbahn?" vorstellte.
91. Anlässlich des 2. Internationalen Symposiums "MAN AND TRANSPORT" vom 8. bis 12. Mai 1978 in Tokio hielt Johann Hauf einen Vortrag zum Thema "Städtpolitik und Gewerkschaften". Im Zuge dieses Aufenthaltes in Tokio wurden leitende Herren der Japanischen Staatsbahnen sowie der japanischen Regierung besucht, und es wurde die Frage des Streikrechts der japanischen Arbeitnehmer des öffentlichen Dienstes diskutiert. Es wurde dabei zum Ausdruck gebracht, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften ihre japanischen Kollegen und Freunde voll in ihrem gerechtfertigten Kampf um das Streikrecht unterstützen.
92. Anlässlich des Ordentlichen FNCTTFEL-Kongresses (Luxemburg) vom 20. bis 22. Oktober 1978 in Luxemburg hielt Johann Hauf einen Vortrag über Verkehrspolitik. Dieser Vortrag setzte sich mit dem Problem der Anwendung des marktwirtschaftlichen Prinzips in der Verkehrswirtschaft auseinander und skizzierte Sanierungsmöglichkeiten für die Eisenbahn.
93. Am 16. November 1978 referierte Johann Hauf auf einem Seminar der Friedrich-Ebert-Stiftung in Bergneustadt, B.R. Deutschland, zu folgenden Themen: Gewerkschaften und ihre internationale Tätigkeit, mit besonderem Bezug auf die Entwicklungsländer; die Situation der Gewerkschaften in Europa und die internationale Eisenbahnpolitik.

#### B e s u c h e

94. Am 26. Mai 1977 fand ein Besuch einer Delegation der japanischen "National Railway Workers' Union" (KOKURO) im Büro der ITF statt. Die Delegation wurde von Harold Lewis und Johann Hauf empfangen. Gegenstand des Gespräches war "die Rolle der Eisenbahnen im Rahmen der staatlichen Verkehrspolitik". Eingehend wurden die in diesem Zusammenhang innerhalb der Sektion Eisenbahn entwickelten verkehrspolitischen Vorstellungen diskutiert.
95. Vom 5. bis 13. Juni 1977 fand ein Besuch einer Gruppe junger Eisenbahner aus Deutschland in London statt. Die ITF sowie die britischen Eisenbahnergewerkschaften NUR und ASLEF waren bei der Organisation dieses Besuches behilflich. Am 9. Juni 1977 besuchte die

Gruppe das Büro der ITF, wo ihnen umfangreiches Informationsmaterial über die ITF sowie über die Arbeit der Sektion Eisenbahn überreicht wurde.

96. Mit Vermittlung der ITF besuchte eine Gruppe von 24 Funktionären der Zweigstelle Nürnberg der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands Großbritannien vom 12. bis 19. September 1977. Während des gesamten Besuches wurde die Gruppe von der ITF betreut.
97. Vom 14. bis 22. Mai 1978 besuchte eine Gruppe junger deutscher Eisenbahner London. Dieser Besuch wurde von der ITF organisiert. Während ihres Aufenthaltes besichtigte die Gruppe das Ausbildungszentrum der Londoner Verkehrsbetriebe (London Transport) in White City sowie eine große Werksküche in Croydon. Am 16. Mai besuchte die Gruppe das ITF-Sekretariat.

#### S o n s t i g e s

98. Am 2. November 1978 fand in Ottawa eine von der kanadischen Regierung einberufene Anhörsitzung über den möglichen Abbau von Arbeitsplätzen bei den kanadischen Eisenbahnen statt. Don Nicholson, Präsident der Kanadischen Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportarbeiter, und Johann Hauf vertraten die Sache der Eisenbahner. Seitens der Arbeitnehmer wurden strengste Vorbehalte gegen den Abbau von Arbeitsplätzen angemeldet. Sie erklärten, daß alle Änderungen im Personalbestand mit den zuständigen Gewerkschaften diskutiert und beschlossen werden müßten. Ferner wurde darauf gedrungen, das Prinzip der industriellen Demokratie und der Mitbestimmung gesetzlich zu verankern.
99. Am 23. und 24. November 1978 fand in Istanbul unter der Obhut der ITF erstmalig ein Treffen griechischer und türkischer Eisenbahnervertreter statt. Den Vorsitz führte Johann Hauf. Zur Diskussion standen Probleme des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zwischen der Türkei und Griechenland. In diesem Zusammenhang wurde die unzulängliche Verkehrsinfrastruktur zwischen den beiden Staaten, die den befriedigenden Ablauf des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs in Frage stellt, bedauert. Es wurde angeregt, eine Dokumentation zu erstellen, in der die wichtigsten Punkte der diesbezüglichen Situation angesprochen werden.
100. Am 5. April 1979 fand in London die zweite von der ITF organisierte gemeinsame Sitzung türkischer und griechischer Eisenbahner statt. Hauptzweck der Tagung war es, eine Broschüre über die Eisenbahnsysteme Griechenlands und der Türkei zu erstellen. Diese Arbeiten sind im Berichtszeitraum noch nicht abgeschlossen.

101. Pilotstudie über die Arbeitsbedingungen von weiblichen Arbeitnehmern bei der Eisenbahn

Während der Berichtsperiode wurde im Rahmen des Sekretariats an einer Pilotstudie über die Arbeitsbedingungen von weiblichen Arbeitnehmern bei der Eisenbahn gearbeitet. Die Feldarbeit zu dieser Studie wurde in Deutschland im Raum Nürnberg durchgeführt. Die theoretische Grundlage bildete der Fragebogen, der bereits für die vorhergehende Studie über den technologischen Wandel im Eisenbahnwesen verwendet wurde. Zusätzlich wurden spezifische Frauenprobleme angesprochen. Die Studie liegt in den fünf ITF-Sprachen auf.

E W G

102. Am 21. November 1978 fand in Brüssel eine Sitzung der Eisenbahnergewerkschaften der EWG-Länder statt. Diskutiert wurden das Ergebnis einer Eisenbahnerkundgebung, die am 11. Mai 1978 in Brüssel stattfand, und die Frage der gewerkschaftlichen Beziehungen mit der EWG-Kommission.
103. Am 8. Mai 1979 fand in Brüssel eine Konsultationssitzung zwischen Vertretern der EWG-Kommission und der Unterausschüsse Schiene und Straße des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der EWG statt. Diese Diskussion wurde allgemein als nützlich bezeichnet, und im Interesse eines besseren gegenseitigen Verständnisses wurde die Einberufung weiterer solcher Sitzungen beantragt.
104. Am 31. Oktober 1979 trafen sich in Luxemburg die Eisenbahnergewerkschaften der EWG (Unterausschuß Eisenbahn des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der EWG). Man kam bei dieser Sitzung überein, einen kleinen Ausschuß mit der Führung der Geschäfte zu beauftragen. Dieser Ausschuß hätte die Aufgabe, Kontakte mit anderen Unterausschüssen des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses herzustellen, die Politik zu koordinieren und die Rolle der Eisenbahnergewerkschaften von einer reagierenden in eine agierende zu verwandeln. Diskutiert wurde weiterhin die Idee eines koordinierten Streiks in allen Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft. Dies stößt jedoch auf nationale Schwierigkeiten in manchen Ländern. Grundsätzlich einigte man sich darauf, Druck auf das neue Europäische Parlament und den Wirtschafts- und Sozialausschuß auszuüben.

Europäische Verkehrsminister -  
Konferenz (CEMT)

105. Symposium über Theorie und Praxis in der Transportwirtschaft

Vom 26. - 29. September 1977 fand oben erwähntes Symposium in London statt. Die ITF war durch W.R. Curd, Sektionsassistent,



vertreten. Das den Teilnehmern überreichte Diskussionsmaterial erstreckte sich über folgende Gegenstände: Bewertung der Nachfrage (Personen- und Güterverkehr); Festlegung der Investitionsprioritäten (aus theoretischer und praktischer Sicht); und optimale Nutzung der Verkehrswegenetze. Die Diskussion befaßte sich mit verschiedenen Methoden der Problemanalyse und der Bewertung möglicher Lösungsansätze, und man gab offen zu, daß keine dieser Methoden perfekt sei. Während der Debatte wurden folgende Probleme erwähnt: der Wunsch nach einer Transferierung von Fracht- und Personenverkehr von einem Verkehrsträger auf einen anderen; die Entwicklung von kombinierten Transportsystemen; die Auswirkung der Transport-Infrastruktur auf Industrie-Ansiedlungen und umgekehrt sowie Systeme zur Bewertung der Beförderung gefährlicher Güter.

#### Anhörersitzungen

##### 106. 5. Dezember 1977, Paris

Die ITF präsentierte auf dieser Sitzung eine Erklärung bezüglich der gegenwärtigen sowie zukünftigen Projekte der CEMT. Während der Anhörersitzung wurde der ITF-Vertreter von dem Kollegen der französischen Eisenbahnergewerkschaft FMC unterstützt. In der Diskussion wurde u. a. das Problem der Transitsteuer, welche einige europäische Regierungen damals im Begriff waren einzuführen, behandelt.

##### 107. 30. Mai 1978, Brüssel

Hauptgegenstand der Gespräche auf dieser Sitzung waren Verkehrssicherheit und die Neustrukturierung der Arbeitsweise der CEMT. Die ITF begrüßte die neue Politik der CEMT, die einzelnen Verkehrsträger in Zukunft koordiniert zu betrachten und von einer isolierten Behandlung voll abzusehen. In diesem Zusammenhang machte der ITF-Vertreter, W.R. Curd, auf die Bemühungen der ITF auf dem gleichen Gebiet aufmerksam und legte die von der Sitzung der drei Binnenverkehrs-Sektionen am 1. und 2. März 1978 erarbeitete Erklärung vor (s. unter Nr. 37 im Anhang).

##### 108. 22. Juni 1978, Paris

Die ITF, durch W.R. Curd vertreten, legte auf dieser Sitzung eine Erklärung zur Einführung der automatischen Kupplung bei den nationalen Eisenbahnen vor, und zwar dahingehend, daß diese sobald wie möglich eingeführt werden sollte und daß die Länder, die dazu in der Lage sind, die Umstellung auf die automatische Kupplung vor dem Jahre 1985 vornehmen sollten.

##### 109. 11. Dezember 1978, Paris

Die ITF wurde auf dieser Sitzung durch Kollegen des französischen Mitgliedsverbandes (FO) vertreten. Die französischen

Kollegen übernahmen es in dankenswerter Weise, zu Problemen der Infrastruktur und des kombinierten Verkehrs die Politik der ITF darzulegen.

110. 22. November 1979, Paris

Die Tagesordnung dieser Anhörsitzung umfaßte Transport und Energie, Straßenverkehrssicherheit und Stadtverkehr. Die ITF wurde vertreten durch W.R. Curd, René Hers (FMC) und Daniel Iarovay (FO). Die Vertreter der ITF unterstrichen die Notwendigkeit einer Verbesserung des öffentlichen Stadtverkehrs und von Energieeersparnissen in der Verkehrsindustrie.



SEKTION STRASSENTTRANSPORT111. Sektionsausschuß

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Argentinien	R.M. Perez	O. Villegas
Australien	T.W. Sullivan J.L. Waters	J.D. Cameron
Barbados	F.L. Walcott	L. Trotman
Belgien	A. De Kie	M. Vergracht
Dänemark	E. Nielsen	H. Olsen
Deutschland	K. Haussig (Vizevorsitzender)	W. Murche
Finnland	R. Kuisma	E. Vahter
Frankreich	G. Doriat	J. Vandecasteele
Großbritannien	A. Kitson G. Kiely T. Jenkins J. Moore	J. Ashwell L. Smith C.A. Lyons
Irland	C. Kirwan	J. Cullen
Kanada	R.A. Gingerich	
Kenia	P. Mbinda	
Luxemburg	J. Konz	M. Schlechter
Niederlande	G.C. Hoekstra	W. Snijder
Norwegen	W. Kolstad	
Österreich	W. Follrich E. Steinbach	E. Strasser
Schweden	H. Ericson (Vorsitzender)	A. Åslund

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Schweiz	P.W. Küng	E. Beiner
Spanien	E. Marchena J. Echeberria	L. Somolinos
Tunesien	C. Yourès	H. Beloud
U.S.A.	W.E. Granlund J.F. Peterpaul	D.A. Bobo A. Kenopensky
Venezuela	J.J. González	
Westafrika	M.A. Bakare (Nigeria)	D. Din-Gabisi (Sierra Leone)

#### 112. Planungsausschuß

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Planungsausschusses wie folgt:

H. Ericson (Vorsitzender)	Schweden
K. Haussig (Vizevorsitzender)	Deutschland
A. Kitson	Großbritannien
P.W. Küng	Schweiz

#### 113. Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

Die Arbeit der Sektion war in der Berichtsperiode überschattet durch die Fertigstellung einer IAO-Konvention und Empfehlung über Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport. Dieser Problembereich wurde vom 7. bis 28. Juni 1978 (64. Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz) in erster Lesung und vom 6. bis 28. Juni 1979 (65. Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz) in zweiter Lesung behandelt. Während dieser beiden Arbeitskonferenzen gelang es nun endlich, die lange Arbeit innerhalb der ITF-Sektion Straßentransport zu einem erfolgreichen Abschluß zu bringen. Diese Arbeit setzte sich zum Ziel, die Konvention 67/1939 (Übereinkommen über die Arbeitszeit und die Ruhezeiten im Straßentransport) durch ein flexibleres, leichter zu ratifizierendes Instrument zu ersetzen. Die Weichen zu dieser neuen Konvention und Empfehlung wurden im Oktober 1974 anlässlich einer Expertensitzung der IAO gestellt, auf der beschlossen wurde, ein neues Instrument auszuarbeiten mit der Auflage, daß Straßensicherheit vorrangig zu behandeln ist; soziale Aspekte sollten in einer ergänzenden Empfehlung behandelt werden. Außerdem wurde beschlossen, die Bedürfnisse der Entwicklungsländer

speziell zu beachten. (Der Bericht zu dieser Sitzung erfolgte im Tätigkeitsbericht, Punkt 185, zum 32. ITF-Kongreß in Dublin, 21. - 29. Juli 1977.)

Die nun vorliegende Konvention und Empfehlung erfüllen diese Bedingungen. Sie sind flexibel, kommen den speziellen Bedürfnissen der Entwicklungsländer entgegen und entsprechen weitgehend der zu dieser Problematik in der ITF-Sektion entwickelten Politik. Die Arbeit während der beiden IAO-Arbeitskonferenzen an diesem Problem war schwer, und es muß nachdrücklich festgestellt werden, daß es die außerordentlich gute und beispielhafte Disziplin der Arbeitnehmergruppe war, welche letztlich zu unserem Erfolg beitrug.

### Sitzungen

#### 114. Planungsausschuß

Am 19. Oktober 1978 und am 23. April 1979 fanden in Wien bzw. Stuttgart Sitzungen des Planungsausschusses der Sektion Straßen-transport statt. Zur Diskussion stand die Tagesordnung der bevorstehenden Sektionskonferenz sowie die Politik der Arbeitnehmerseite auf der Internationalen Arbeitskonferenz der IAO im Juni 1979 (zweite Lesung zum geplanten Übereinkommen über Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport). Man einigte sich, die Konferenz der Sektion um ein Mandat zur Flexibilität bei den Verhandlungen auf der Arbeitskonferenz der IAO zu ersuchen. Voraussetzung war selbstverständlich, daß die von der Sektion festgelegten Grundsätze dadurch nicht beeinträchtigt werden.

Am 5. Dezember 1979 fand in Basel im Zusammenhang mit einer gemeinsamen Sitzung der Binnenverkehrssektionen (s. Punkt 140 des vorliegenden Berichtes) eine erweiterte Sitzung des Planungsausschusses statt, an der außer den regulären Mitgliedern des Planungsausschusses auch Kollegen und Experten des straßengebundenen Stadtverkehrs teilnahmen.

#### 115. Stadtverkehr

Am 24. und 25. Oktober 1979 fand in London die erste Sitzung der Ad hoc-Arbeitsgruppe Stadtverkehr der Sektion Straßentransport statt. Diese Arbeitsgruppe besteht aus Vertretern der deutschen Gewerkschaft ÖTV, der britischen Transportarbeitergewerkschaft T&GWU und des ITF-Sekretariats. Die Gruppe hat die Aufgabe, Dokumentationen für Sitzungen der Sektion Straßentransport vorzubereiten. Anlässlich dieser Sitzung wurden ein Fragebogen über Arbeitsbedingungen der Autobuschauffeure sowie ein Grundsatzdokument zur städtischen Verkehrspolitik erarbeitet. Diese Dokumente wurden dem Planungsausschuß am 5. Dezember 1979 in Basel vorgelegt.

## 116. Internationaler Vertrag für den Straßentransport

Auf der am 15. und 16. März 1977 in Eastbourne abgehaltenen Sitzung des ITF-Vorstands intervenierte der Sektionsvorsitzende, Hans Ericson, auf Basis des im Tätigkeitsbericht an den Vorstand enthaltenen Berichtes über die letzte Sitzung des Planungsausschusses der Sektion (22. Oktober 1976, London). Er berichtete über die Besorgnis des Planungsausschusses bezüglich der Beschäftigung gewerkschaftlich nicht organisierter Fahrzeugbesetzungen zu Bedingungen, die wesentlich unter den auf nationaler Ebene vertraglich vereinbarten Normen liegen. Er sagte, dieses Problem könne nicht von der Sektion Straßentransport allein gelöst werden. Seine Lösung erfordere vielmehr die aktive Mitarbeit der gesamten ITF. Aus diesem Grunde sei der Ausschuß der Ansicht, daß das Problem auf einer Plenarsitzung am ITF-Kongreß in Dublin diskutiert werden sollte. Er beabsichtige, einen entsprechenden Entschließungsantrag an den Kongreß zu richten.

Ferner verwies er den Vorstand auf Probleme, die in der Sozialcharta für den Internationalen Straßentransport erwähnt werden, und teilte mit, daß der Planungsausschuß diese Sozialcharta gutgeheißen habe.

Der 32. Kongreß der ITF (Dublin, 1977) erkannte die geschilderte Problematik an und beschloß in einer Resolution, eine entsprechende Politik (Internationales Abkommen) zu entwickeln, um dieser Situation im internationalen Straßentransport zu begegnen. Am 2. und 3. Februar 1978 wurde daher in Hamburg eine erste Informationssitzung über einen Internationalen Vertrag für den Straßentransport abgehalten, an der Vertreter aus der Bundesrepublik Deutschland, Holland und Schweden teilnahmen. Die beiden Hauptdiskussionsgegenstände waren die Situation von Fahrern im Ausland sowie der sich steigernde Einsatz gewerkschaftlich nicht organisierter Fahrer auf internationalen Transporten. Am 5. und 6. September 1978 fand in Helsingborg (Schweden) eine weitere Sitzung über den Entwurf des obengenannten Abkommens statt. Auf dieser Sitzung wurden Probleme des Versicherungsschutzes gegen Verluste und Verletzungen der auf Auslandsfahrten befindlichen Berufsfahrer sowie gegen die Einleitung von Gerichtsverfahren; der gewerkschaftlichen Organisation der Straßentransportarbeiter; und des internationalen Straßentransportgewerbes besprochen. Der Planungsausschuß der Sektion wurde von den Teilnehmern dieser Informationsgespräche ersucht, der Sektion und dem Kongreß über die obigen Entwicklungen Bericht zu erstatten.

## K o n f e r e n z e n

### 117. Sektionskonferenz -- 23. Juli 1977, Dublin

(Ein Bericht über diese Konferenz befindet sich auf S. 47 des Protokolls des Dubliner ITF-Kongresses.)

118. Sektionskonferenz -- Stuttgart, 24. - 26. April 1979

An der Konferenz nahmen 59 Delegierte von 26 Gewerkschaften aus 16 Ländern teil. Die Konferenz befürwortete die vom Planungsausschuß in Vorbereitung für die IAO-Arbeitskonferenz gemachten Empfehlungen. Weitere Punkte der Tagesordnung bezogen sich auf die gegenwärtige wirtschaftliche Lage im internationalen Straßengütertransport und den Versicherungsschutz der LKW-Fahrer auf Auslandsfahrten.

Zur gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage im internationalen Straßengütertransport wurde festgestellt, daß der uneingeschränkte Wettbewerb nachteilige Auswirkungen auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Straßentransportarbeiter und die Straßenverkehrssicherheit hat. Der Umstand, daß Fahrer im Einvernehmen mit den Arbeitgebern die Konkurrenz zu unterbieten versuchen, habe zur Folge, daß die Beschäftigungsbedingungen im Straßengüterverkehrssektor künstlich gedrückt werden. Somit müssen gewerkschaftliche Maßnahmen ergriffen werden, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Eine solche Aktion könne jedoch nur erfolgreich sein, wenn sie auch von den übrigen ITF-Fachsektionen unterstützt werde.

Ein weiterer Diskussionsbeitrag zur ökonomischen Lage im Straßentransport war der unlautere Wettbewerb durch Straßengüterfahrzeuge aus Ostblockländern. Die Konferenz war der Ansicht, daß die Regierungen der westlichen Länder bei der Unterzeichnung von Handelsabkommen mit Ostblockländern befriedigende Regelungen in bezug auf den Transport der betreffenden Güter treffen sollten. Die auf der Konferenz vertretenen Gewerkschaften versprachen, auf die Behörden ihrer Länder Druck in dieser Richtung auszuüben. Zum Versicherungsschutz für Fahrer berichtete ein Vertreter der schwedischen Versicherungsgesellschaft "Folksam" über einen für schwedische Auslandsfahrer geplanten zusätzlichen Versicherungsschutz bei Unfällen, Rechtsverfahren oder Verlust der persönlichen Habe. Verschiedene andere Delegierte erwähnten ähnliche Vorkehrungen für Fahrer ihrer Länder und versprachen, dem ITF-Sekretariat Einzelheiten hierüber zuzustellen.

Das Sekretariat teilte der Konferenz mit, daß es gegenwärtig mit der Fertigstellung einer Veröffentlichung über Probleme des Straßengütertransports beschäftigt sei und diese Veröffentlichung anläßlich des ITF-Kongresses 1980 vorliegen werde.

119. Asiatische Regionalkonferenz für Straßentransportarbeiter -- Penang, 12. - 16. Februar 1979

(siehe unter Punkt 45 des vorliegenden Tätigkeitsberichts.)



120. E W G

Am 10. Mai 1979 tagte in Brüssel der Unterausschuß Straße des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft. Es wurde erneut betont, daß die EWG-Kommission keineswegs das Recht habe, auf Ebene des Internationalen Arbeitsamtes im Namen der EWG-Gewerkschaften zu sprechen. Mehrere von der Kommission unterbreitete Dokumente wurden von der Sitzung ausnahmslos abgelehnt, weil sie entweder eine gefährliche Liberalisierung des Verkehrsmarktes anstrebten oder sich mit Fragen befaßten, die nicht in den Zuständigkeitsbereich der Kommission fallen.

S o n s t i g e s

121. Eine Delegation der Stuttgarter Straßenbahnen AG, bestehend aus Mitgliedern der deutschen Gewerkschaft ÖTV, besuchte Großbritannien vom 30. Oktober bis 4. November 1977. Sie reisten nach Blackpool, wo Großbritanniens einziges verbleibendes Straßenbahnsystem in Betrieb steht. Ferner besuchten sie Manchester und London, wo sie die jeweilige Verkehrssituation studierten. Die ITF war bei der Organisation dieses Besuches behilflich.
122. Am 27. und 28. Juni 1977 in Stuttgart, am 12. September 1977 in Frankfurt a. Main sowie am 17. und 18. November 1977 in Stuttgart nahm Johann Hauf in beratender Eigenschaft an der Fertigstellung der "ÖTV-Thesen zur Verkehrspolitik" teil.
123. Im Rahmen der Schweizerischen Chauffeurstagung fand am 18. Februar 1978 in Zürich eine vom schweizerischen Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter (VHTL) organisierte Sitzung über Orient-Fahrten statt. Die ITF war durch Johann Hauf vertreten. Die Diskussion konzentrierte sich vor allem auf Fragen der Sicherheit, der Hygiene, der Arbeitszeiten und der Repatriierung.
124. Am 19. Februar 1978 fand in Wettingen bei Zürich die Chauffeurstagung selbst statt. Johann Hauf berichtete über die Situation im europäischen Straßentransport, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der EWG-Verordnung Nr. 543/69 zum Europäischen Abkommen über die Arbeit der Fahrzeugbesatzungen im Internationalen Straßenverkehr (AETR).
125. Vom 10. bis 14. April 1978 besuchte eine Delegation der Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs, Kraftwagendienst des Österreichischen Bundesbahnen, London. Die Gruppe wurde von W. Curd und Frau I. Berger betreut. Während ihres Aufenthaltes besuchte die Gruppe u.a. die ITF und das Ausbildungszentrum der Londoner Verkehrsbetriebe (London Transport) in White City.
126. Vom 15. bis 19. Mai 1978 besuchten 22 Mitglieder der Schweizerischen Gewerkschaft VPÖD London. Die ITF war bei der Betreuung der Gruppe behilflich, die u.a. die Reparaturwerkstätte und das Fahrer-Ausbildungszentrum der London Transport besuchte.

SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

127. Sektionsausschuß

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Argentinien	M. Altamirano J. Luciani	P. Togni E.O. Venturini
Bangladesch	A. Protapuddin	
Belgien	L. Eggers	
Deutschland	M. Rosenberg	H. Peifer W. Murche
Finnland	L. Heinonen	V. Trast
Frankreich	J. Duniau	A. Mosthoff
Großbritannien	T. Cronin	
Kanada	R.A. Gingerich	
Niederlande	P. Mol (Vorsitzender)	
Österreich	W. Darmstädter	G. Gesek
Schweiz	K. Rebsamen (Vizevorsitzender)	

128. Arbeitsgruppe "Rhein/Main/Donau"

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung der "Rhein/Main/Donau"-Arbeitsgruppe wie folgt:

P. Mol (Vorsitzender)	Niederlande
K. Rebsamen (Vizevorsitzender)	Schweiz
M. Rosenberg	Deutschland
W. Darmstädter	Österreich
J. Hauf (Stellvertretender Generalsekretär)	

## Sitzungen

### Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau"

#### 129. München, 24. und 25. Oktober

Am 24. und 25. Oktober 1977 fand in München eine Sitzung der Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" der Sektion Binnenschifffahrt statt. Die Tagesordnung befaßte sich mit dem Problem der Frauenarbeit, dem Problem des Ausflaggens auf dem Rhein, der Situation - a. bayerischer und österreichischer Sicht - auf der Donau in bezug auf die Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals sowie die Abhaltung einer gemeinsamen Sitzung von Vertretern aller Binnenverkehrs-Sektionen über den Rhein-Main-Donaukanal.

Zur Frage der Frauenarbeit wurde beschlossen, sich dem von Unternehmer- und Regierungsvertretern eingeleiteten Versuch, innerhalb der Zentralen Rheinschiffahrts-Kommission die einschränkenden Bestimmungen über die Beschäftigung von Frauen in der Binnenschifffahrt zu eliminieren, zu widersetzen. Wirtschaftliche und soziale Überlegungen gestatten es nicht, die Frauenarbeit der Männerarbeit auf einem Binnenschiff gleichzusetzen.

Zum Problem des Ausflaggens auf dem Rhein wurde eine Resolution über die obligatorische Konzessionierung in der Binnenschifffahrt angenommen. Diese EntschlieÙung fordert im Prinzip die vollkommene Konzessionierung der gewerblichen Binnenschifffahrt, die Bedarfsprüfung durch eine paritätisch besetzte Kommission (je zur Hälfte von Arbeitnehmern und Arbeitgebern zusammengesetzt) und eine Regelung der Besitzfrage (die Konzessionsinhaber müssen Angehörige des jeweiligen Rheinuferstaates, inklusiv Belgien, sein; sie müssen nach der jeweiligen nationalen Rechtslage die entscheidungsfähige Mehrheit besitzen, falls fremdes Kapital in ihrem Betrieb ist). Der Text der obigen Resolution ist unter Nummer 34 im Anhang wiedergegeben.

#### 130. 28. 2. 1978, Nürnberg

Im Zusammenhang mit der intersektionalen Sitzung über den Rhein-Main-Donaukanal am 1. und 2. März 1978 in Nürnberg fand am Vorabend, 28. Februar 1978, eine Sitzung der Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" statt. Die Anwesenden bestätigten erneut die Beschlüsse der Sektion in den vergangenen Sitzungen. Diskutiert wurden u.a. die Änderung der Mannheimer Akte, der Beitritt Österreichs zur Mannheimer Akte und das Problem der Arbeitslosenversicherung. Die Tagesordnung für die nächste Sektionskonferenz wurde entworfen.

## K o n f e r e n z e n

#### 131. Sektionskonferenz, Dublin 23. Juli 1977

(Ein voller Bericht über diese Konferenz befindet sich auf Seite 49 im Protokoll des Dubliner Kongresses.)

132. Sektionskonferenz -- Antwerpen, 9. und 10. November 1978

Am 9. und 10. November 1978 fand in Antwerpen die Vollkonferenz der ITF-Sektion Binnenschifffahrt statt. Anwesend waren 16 Kollegen aus 8 Ländern. Gastgeber war die der ITF angeschlossene Belgische Transportarbeitergewerkschaft. Auf der Tagesordnung standen u.a. folgende Fragen: Beschäftigung von Frauen in der Binnenschifffahrt; EWG-Sozialverordnung; Sonderkonvention für die Rheinschifffahrt und Bemannungsnormen in der Binnenschifffahrt.

Zur Frage der Beschäftigung weiblicher Arbeitnehmer wurde beschlossen, sich allen Versuchen der Zentralen Rheinschifffahrtskommission in Richtung einer Änderung der diesbezüglichen gesetzlichen Vorschriften mit aller Entschlossenheit zu widersetzen. Eine sozial ausgewogene Änderung der derzeitigen Regelungen über die Frauenarbeit in der Rheinschifffahrt ist nur im Rahmen einer Sitzung der Dreigliedrigen Kommission in Straßburg möglich. Es wurde daher beschlossen, einer Arbeitsgruppe der Sektion, bestehend aus je einem Vertreter der jeweiligen Rheinuferstaaten plus Österreich, die Aufgabe zu übertragen, die Politik der Zentralkommission zu diskutieren und alternative Vorschläge auszuarbeiten. Diese Arbeitsgruppe tagte im Januar 1979 in London (s. Punkt 133, unten).

Bezüglich der EWG-Sozialverordnung wurde nach eingehender Diskussion festgestellt und bedauert, daß die Arbeiten an der Harmonisierung der Sozialbedingungen in der Rheinschifffahrt im Rahmen der EWG laufend verschleppt werden. Es wurde dabei auch der Gedanke geäußert, das internationale Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer, falls es der EWG nicht gelingt, die Sozialbedingungen zu harmonisieren, wieder mit neuem Leben zu versehen. In diesem Zusammenhang wurde vereinbart, eine vergleichende Übersicht über Arbeitsbedingungen in der Rheinschifffahrt zu erstellen. Die Kollegen Manfred Rosenberg (ÖTV, B.R. Deutschland) und Johann Hauf (stellvertretender Generalsekretär der ITF) wurden mit der Federführung für diesen Vergleich beauftragt.

Die soziale Sicherheit des Binnenschiffers, Fragen der Arbeitslosenunterstützung, des Krankengeldes, der Anwendung internationaler Krankenscheine etc., wurden lebhaft diskutiert. Eine erschöpfende Behandlung dieser Probleme war jedoch nicht möglich, und es wurde beschlossen, sie in das zukünftige Arbeitsprogramm der Sektion aufzunehmen.

Die Debatte über Mindestbemanning wurde überschattet von der Problematik der Auswirkung des technologischen Wandels auf die Binnenschifffahrt. So bestehen Bemühungen seitens der Unternehmer, die Bemanning in der Binnenschifffahrt radikal herunterzusetzen. Die Konferenz trat diesen Bemühungen ablehnend entgegen. Abgesehen von negativen beschäftigungspolitischen Auswirkungen wird dadurch auch die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs auf den

Binnenwasserstraßen in Frage gestellt. Außerdem seien die bis dato vorliegenden Untersuchungen in keiner Weise allumfassend und zufriedenstellend. Angesichts der Wichtigkeit dieser Problematik wurde beschlossen, dieses Thema in das zukünftige Arbeitsprogramm der Sektion aufzunehmen.

133. Ad hoc-Arbeitsgruppe über die Beschäftigung von Frauen in der Binnenschifffahrt

15. und 16. Januar 1979, London

Nach einer gründlichen Prüfung der von der Zentralen Rheinschiffahrtskommission (ZRK) vorgeschlagenen Änderung des Paragraphen 14 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung formulierte die Arbeitsgruppe eine Reihe von Gegenvorschlägen um sicherzustellen:

- daß nur Personen, die im Vollbesitz ihrer körperlichen und geistigen Kräfte sind und zur ordnungsgemäßen Erledigung aller an Bord anfallenden Arbeiten fähig sind, Besatzungsmitglieder sein können;
- daß Personen, denen die Betreuung an Bord lebender Kinder unter 10 Jahren obliegt, nicht Mitglied der Besatzung sein dürfen;
- daß Frauen der Besatzung, einschließlich als Schiffsführer, nur angehören dürfen, wenn das betreffende Schiff zur Beschäftigung von Frauen geeignet ist, d.h. wenn es bei voller Abladung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand gesteuert werden kann, seine Ausrüstung nicht schwer zu handhaben ist und getrennte Unterkünfte, Waschgelegenheiten und Toiletten für weibliche und männliche Besatzungsmitglieder vorhanden sind, es sei denn, alle Mitglieder der Besatzung gehören der gleichen Familie an;
- daß werdende Mütter der Besatzung nicht über den dritten Monat der Schwangerschaft hinaus angehören dürfen;
- daß Wöchnerinnen erst nach Ablauf von 3 Monaten nach ihrer Niederkunft Teil der Besatzung bilden dürfen;
- daß die in den Rheinuferstaaten und Belgien zugunsten der Frau erlassenen Arbeitsschutzvorschriften unberührt bleiben, und die tägliche Arbeitszeit der Frau 8 Stunden nicht überschreiten darf.

Es wurde ferner angeregt, daß bei Änderung des Paragraphen 14.02 ein persönliches Kontrollbuch für jedes Besatzungsmitglied eingeführt werden sollte.

Die von der Zentralkommission vorgeschlagenen Streichungen bestimmter Unterabsätze des Paragraphen 14 wurden von der Arbeitsgruppe abgelehnt.

134. Wirtschafts- und Sozialausschuß

Am 16.3.77 fand in Brüssel eine Anhörung der Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel des Wirtschafts- und Sozialausschusses der EWG statt. Das Thema dieser Sitzung war: "Die Verkehrsprobleme in den Beziehungen zu den Oststaaten".

Johann Hauf referierte zur Problematik des Ost/West-Verkehrs am Beispiel des Rhein-Main-Donaukanals. Das Referat umfaßte sowohl die völkerrechtliche als auch die ökonomische Situation, die sich durch die Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals ergeben wird.

Schlußfolgernd stellte er fest, daß es wohl unumgänglich ist, die den Schiffen aller Nationen gemäß Mannheimer Akte gewährte Schifffahrtswegfreiheit auf die Schiffe der Rheinufer- und EWG-Staaten zu beschränken. Vertragliche Abmachungen zwischen den Rheinuferstaaten und den östlichen Donaustaaten, sowohl auf multilateraler als auch bilateraler Ebene, sowie Kontingentierungen und wirksame Kapazitätsregelungen sollten eine Änderung der Mannheimer Akte ergänzen.

135. Harmonisierung der Arbeitsbedingungen in der EWG-Binnenschifffahrt

Am 25. April 1978 fanden in Frankfurt a. Main informelle Gespräche zwischen P. Mol (NVV, Holland), Karl Rebsamen (VHTL, Schweiz), Clive Iddon (Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der Gemeinschaft) und Johann Hauf, stellvertretender Generalsekretär der ITF, statt. Gegenstand dieser Gespräche war die spezielle Situation der Schweiz - und im besonderen der schweizerischen Arbeitnehmer - in der Binnenschifffahrt aufgrund der geplanten Harmonisierung der Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt der Europäischen Gemeinschaft und im besonderen des Rheins.

Am 18. Oktober 1979 fand in Brüssel eine Sitzung von Arbeitnehmern in der Binnenschifffahrt der Europäischen Gemeinschaften statt. Als Beobachter nahm an dieser Sitzung der Kollege Rebsamen vom schweizerischen VHTL teil. Er verwies nachdrücklich auf seinen Beobachterstatus und erklärte, daß wie immer geartete Entscheidungen der Versammelten keine bindende Wirkung auf die Politik der Gewerkschaft VHTL haben könnten. Die Tagesordnung umfaßte: Überblick über die Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt; Änderung eines Vorschlages für eine Verordnung zur Harmonisierung der Sozialvorschriften in der Binnenschifffahrt; technische Vorschriften für Binnenschiffe; Änderung des Status der Paritätischen Beratenden Ausschüsse in der Kommission der Europäischen Gemeinschaften.

Die Versammelten bestätigten erneut, daß mit allem Nachdruck das Initiativrecht eines Drittels des Paritätischen Ausschusses

vertreten werden solle. Ferner wurde mit Bedauern festgestellt, daß der Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften ohne Konsultation der Arbeitnehmer zustandekam und man sich gegen diese Art von Politik entschieden zur Wehr setzen wird. Falls die Kommission ihre Politik nicht in Kürze ändere, würden die Gewerkschaften der Binnenschiffer der EWG nicht länger ihre bisherige kooperative Haltung aufrechterhalten.

#### Sonstige Aktivitäten

136. Am 12. April 1977 fand zwischen Staatssekretär Veselsky und Johann Hauf im Bundeskanzleramt zu Wien ein Meinungsaustausch zum Problem des Rhein-Main-Donaukanals statt. Johann Hauf unterbreitete den Standpunkt der Sektion Binnenschiffahrt der ITF. Dieser Standpunkt wurde mit Interesse zur Kenntnis genommen und es wurde festgestellt, daß die mit diesem Gespräch installierten Kontakte in Zukunft aufrechterhalten werden sollten.
137. Am 10. Juni 1977 fand in Basel eine Feier anlässlich des 25-jährigen Bestehens der Gruppe "Rheinschiffer" des VHTL statt. Die ITF war bei dieser Feier durch Johann Hauf vertreten, welcher in seiner Ansprache auf die aktuellen Probleme der europäischen Binnenschiffahrt sowie die Rolle der zuständigen Gewerkschaften Bezug nahm.
138. Am 14. Oktober 1977 fand in Straßburg ein Treffen von Johann Hauf und Monsieur Raymond Doerflinger, Generalsekretär der Zentralen Rheinschiffahrts-Kommission, statt. Gegenstand der Diskussion war die voraussichtliche Situation der europäischen Binnenschiffahrt nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals. Die Ansichten der Zentralen Rheinschiffahrts-Kommission decken sich weitgehend mit der von der Sektion Binnenschiffahrt zu diesem Problem festgelegten Politik. Besondere Beachtung verdient daher die entsprechende Änderung der Mannheimer Akte und eine Lösung der Flaggenfrage auf dem Rhein. Eine gesonderte Betrachtung verdient die Aufnahme Österreichs in die Mannheimer Akte. Die Sektion Binnenschiffahrt der ITF vertritt die Ansicht, daß Österreich Mitglied der Mannheimer Akte werden sollte. Die Zentrale Rheinschiffahrts-Kommission ist sich dieser Problematik bewußt und hat Gespräche mit österreichischen Regierungsstellen aufgenommen.

## BINNENVERKEHRSSSEKTIONEN

### Inter-sektionale Sitzungen

#### 139. Nürnberg, 1. und 2. März 1978

Diese Sitzung fand unter den Auspizien des Europäischen Ausschusses der ITF statt. Diskussionsgegenstand war der Rhein-Main-Donaukanal. Anhand des Kanals entwickelte sich eine verkehrspolitische Diskussion, die in einer einstimmig verabschiedeten Erklärung aller Teilnehmer mündete. Kernpunkt dieser Erklärung ist die Forderung nach einem koordinierten verkehrspolitischen Vorgehen auf nationaler und internationaler Ebene, wobei die Sozialbedingungen der Transportarbeiter unter keinen Umständen leiden sollten. Bezüglich des Rhein-Main-Donaukanals wurden eine Einschränkung der Schifffahrtsfreiheit auf dem Rhein und ein internationales Sozialabkommen für die zukünftige Schifffahrtsstraße Rhein-Donau gefordert. (s. Erklärung unter Nr. 37 im Anhang.)

#### 140. Basel, 4. und 5. Dezember 1979

Die Tagesordnung dieser Sitzung bezog sich auf Fragen des Ost/West-Verkehrs und die besonderen Probleme des Stadtverkehrs.

Zu dem Problem des Ost/West-Verkehrs wurde einleitend darauf hingewiesen, daß die staatshandelnden Länder in den letzten Jahren immer stärker - im speziellen auf den europäischen Verkehrsmarkt - drängen. Sie machen sich dabei Wettbewerbsvorteile zunutze, die aus dem unterschiedlichen Kostenniveau aufgrund des Wirtschaftsgefälles zwischen West und Ost resultieren. In der Binnenschifffahrt im speziellen wird eine Gefahr darin gesehen, daß nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals die COMECON-Flotten nahezu unbegrenzt nach Westeuropa einfahren könnten. Die Erfahrungen, die die Österreicher auf der Donau gemacht haben, lassen diese Befürchtungen als ziemlich konkret erscheinen. Zur Abwehr dieser Gefahren haben sich nun die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der EWG-Ministerrat auf eine Änderung der Mannheimer Akte dahingehend geeinigt, daß die Genehmigungsurkunde nur für ein Schiff erteilt werden darf, "für das eine echte Verbindung" mit dem ausstellenden Staat besteht. Mit dieser Regelung soll der Zugang zum Rhein kontrolliert werden. Die anwesenden Kollegen begrüßten diese Änderung der Mannheimer Akte. Sie plädierten dafür, zwischen westlichen und östlichen Staaten zu konkreten Absprachen über die Aufteilung des Verkehrsaufkommens zu kommen.

Für den Straßenverkehr spielt nach Auffassung der Kollegen die Wettbewerbsgefahr durch Ostfirmen derzeit keine bedeutende Rolle, da der Ost/Westverkehr nur einen kleinen Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs ausmacht. Allerdings wurde deutlich gemacht, daß es nicht allein um den Ost/Westverkehr geht. Vielmehr lasse die



kapitalmäßige Mehrheitsbeteiligung aus Staatshandelsländern an westlichen Firmen, z. B. in Speditionen, darauf schließen, daß die COMECON-Staaten danach streben, einen insgesamt größeren Einfluß auf den westlichen Verkehrsmarkt zu erhalten. Im Gegensatz zu dieser Praxis, sich in westliche Firmen einzukaufen, sei es für westliche Unternehmen nicht so ohne weiteres möglich, Niederlassungen in Staatshandelsländern zu gründen.

Eine Gefahr bestehe darin, daß Eisenbahnfracht auf andere Verkehrsträger umgeladen werden könnte, bei denen die Staatshandelsländer schon billige Flotten im Einsatz hätten. Der in den westlichen Ländern ohnehin schon gegebene Konkurrenzdruck der Straße auf die Bahn würde auf diese Art noch einen verstärkten Effekt erhalten.

Zu dem zweiten Thema der Sitzung, dem Stadtverkehr, lagen den Teilnehmern ein Entwurf für Thesen zur Stadtverkehrspolitik sowie ein Fragebogen über die Arbeitsbedingungen in den Unternehmen des öffentlichen straßengebundenen Personen-Nahverkehrs vor. Nach eingehender Diskussion wurden diese ersten Thesen zur Stadtverkehrspolitik verabschiedet. (s. Text unter Nr. 38 im Anhang.)

## HAFENARBEITERSEKTION

### 141. Sektionsausschuß

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Australien	C.H. Fitzgibbon (Vorsitzender)	P. O'Toole
Barbados	F.L. Walcott	
Belgien	A. Vervliet	
Deutschland	M. Rosenberg	
Finnland	P. Teikari	
Ghana	J.R. Baiden	S.K. Agboh
Großbritannien	J.L. Jones	T. Cronin
Irland	C. Kirwan	J. McBrinn
Italien	C. Prevosti	R. Liguori
Kanada	D. Nicholson	J.A. Levia
Kolumbien	R. Marquez I.	
Malta	A. Caruana	
Neuseeland	E.G. Thompson	S.P. Jennings
Niederlande	P.M. van Keulen	
Norwegen	O. Bach	V. Folvik
Schweden	H. Ericson	H. Wahlström
Schweiz	K. Rebsamen	
Singapur	V. Jayakody	
Spanien	L. Ma. Tellaeche	L. Amor
Trinidad	R. Charles	
USA	T.W. Gleason Sr. (Vizevorsitzender)	V. Colucci
Österreich	R. Gryc	W. Darmstädter

142. INTERNATIONALE ARBEITSORGANISATION

Übereinkommen über die berufliche Sicherheit und Gesundheit der Hafendarbeiter

Die im Rahmen des 32. ITF-Kongresses (Dublin, 1977) abgehaltene Konferenz der ITF-Hafendarbeitersektion befaßte sich vorwiegend mit der Vorbereitung eines neuen IAO-Übereinkommens, das an die Stelle des Übereinkommens Nr. 32 (Unfallschutz der Hafendarbeiter) treten sollte, welches etwa 45 Jahre alt war und in Anbetracht der seitdem eingetretenen umwälzenden Änderungen auf dem Gebiete des Güterumschlags in den Häfen nicht länger den heutigen Gegebenheiten entspricht.

Die Konferenz beschloß über den allgemeinen Inhalt des neuen Übereinkommens und beauftragte eine Arbeitsgruppe mit der Ausarbeitung eines endgültigen Entwurfes. Dieser Entwurf wurde im Februar 1978 fertiggestellt und an die IAO weitergeleitet als Ausgangsbasis der Vertreter der ITF-Gewerkschaften auf der Internationalen Arbeitskonferenz im Juli 1978.

Diese Diskussionsrunde erwies sich anfangs als sehr schwierig. Die Arbeitgeber und einige Regierungsvertreter behaupteten, daß ein technisch gerat kompliziertes und spezialisiertes Sachgebiet vorzugsweise in einer Empfehlung behandelt werden sollte, anstatt in einem Übereinkommen, oder bestenfalls in einem sehr kurzen allgemeinen Übereinkommen mit näheren Einzelheiten in einer ergänzenden Empfehlung. Die Arbeitnehmergruppe, in der die wichtigsten Ämter von Vertretern der ITF-Hafendarbeitergewerkschaften besetzt waren, vertrat die Ansicht, daß ein für die Hafendarbeiter so unmittelbar wichtiges Problem es verdiene, in einer umfassenden und verbindlichen Verwaltungsurkunde -- d.h. in einem Übereinkommen -- behandelt zu werden. In der ergänzenden Empfehlung, die sie als gerechtfertigt betrachteten, sollten lediglich die im Übereinkommen bereits angesprochenen Punkte präzisiert oder zusätzliche Anforderungen gestellt werden, die man zwar als erwünscht aber nicht als unentbehrlich bezeichnen könnte.

Am Ende setzten die Arbeitnehmer ihre Ansichten durch, und bei der Abstimmung sprach sich eine überwiegende Mehrheit für ein sinnvolles und zweckdienliches Übereinkommen, ergänzt durch eine Empfehlung, aus. Die Schlußfolgerungen dieser Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz waren als Grundlage für die zweite und endgültige Diskussion auf der Arbeitskonferenz 1979 gedacht und können aus der Sicht der Arbeitnehmergruppe in praktisch jeder Hinsicht als befriedigend bezeichnet werden. Der Vorsitzende der Arbeitnehmergruppe war Karl Rebsamen (VHTL, Schweiz). Als Sekretär der Gruppe handelte Charles Fitzgibbon (Vorsitzender der ITF-Hafendarbeitersektion und Generalsekretär der Australischen Hafendarbeiter-Föderation) und Urs Hauser (Schwedische Transportarbeitergewerkschaft) fungierte als Sprecher der Gruppe.

Der Erfolg der Arbeitnehmerseite wurde auf der Arbeitskonferenz im Juli 1979 durch die praktisch einstimmige Annahme eines Übereinkommens und einer Empfehlung bestätigt. Das Übereinkommen ist der längste IAO-Text, der seit Ende des Zweiten Weltkrieges zum Problem der Gesundheit und Sicherheit angenommen worden ist. Er sieht eine Reihe von Verwaltungsmaßnahmen und technischen Maßnahmen vor, deren Ziel es ist, Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten der Hafentarbeiter zu vermeiden.

Das Übereinkommen enthält eine allgemeine Beschreibung der anzustrebenden Ziele sowie Vorschriften über Hafenanlagen (Flächen, Durchgänge, Containerumschlagsplätze, elektrische Anlagen, Feuerbekämpfung und Erste Hilfe). Installationen und Anlagen an Bord von Schiffen (Laderäume, Verstaung von Fracht an Deck, Lukenverschlüsse und Lukenöffnungen) sowie über Hebevorrichtungen und loses Zubehör, das bei der Ent- und Beladung von Schiffen Verwendung findet.

Andere Maßnahmen beziehen sich auf die Beschaffenheit und Verwendung von Hebevorrichtungen und loseem Zubehör wie z.B. Schlingen und Paletten sowie auf Vorsichtsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Arbeit in Laderäumen und Zwischendecks, mit besonderem Bezug auf Ventilation und verfügbare Ausgänge, wenn Fahrzeuge mit Maschinenantrieb benutzt werden.

Mehrere Bestimmungen beziehen sich auf die Handhabung, Verpackung, Beschriftung, Lagerung und Verstaung giftiger oder anderweitig gefährlicher Frachten und Substanzen. Wieder andere sind maßgebend für Arbeit in beschränkten Räumen oder für die Verhütung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen zu starkem Lärms. In bestimmten Fällen wird die Benutzung persönlicher Sicherheitsausrüstungen und das Tragen von Schutzkleidung vorgesehen.

Die vom Übereinkommen vorgesehenen administrativen Schritte streben im Prinzip eine gegenseitige Anerkennung der von ratifizierenden Staaten ausgestellten Testbescheinigungen für Hebevorrichtungen und loses Zubehör an. Ferner werden bestimmte Maßnahmen vorgeschlagen, um etwaige Probleme zu überwinden, die sich im Zusammenhang mit der Ausstellung solcher Testbescheinigungen stellen. In dieser Hinsicht schreibt das Übereinkommen vor, daß die Hebevorrichtungen an Bord von Schiffen mindestens alle fünf Jahre zu testen sind und daß diese Vorrichtungen und das dazugehörige lose Zubehör alle zwölf Monate gründlich zu prüfen ist. Ferner ist das lose Zubehör regelmäßig vor Verwendung zu inspizieren. Über die ausgestellten Tauglichkeitszeugnisse ist von der staatlichen Prüfstelle ein Register zu führen. Das gleiche gilt bezüglich der Aufzeichnungen über vorgenommene Prüfungen und Inspektionen.

Die Generalkonferenz nahm ferner eine von den Arbeitnehmern und einigen Regierungsvertretern unterstützte Entschließung an, in der das Internationale Arbeitsamt ersucht wird, den Entwicklungsländern

bei der Bildung von Ausbildungszentren über Aspekte der beruflichen Sicherheit und Gesundheit der Hafendarbeiter behilflich zu sein.

Während der zweiten Diskussionsrunde war Urs Hauser Vorsitzender und Sprecher der Arbeitnehmergruppe. Charles Fitzgibbon war Sekretär der Gruppe und gab wertvolle Ratschläge über technische Aspekte und Probleme der textlichen Formulierung.

SEELEUTESEKTION143. Sektionsausschuß

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
Argentinien	A. Ferrero	P. Togni O. Real
Australien	L. Mullens M. Fleming	
Belgien	R. van Cant	
Dänemark	P. Møller Hansen K. Mols Sørensen (Vorsitzender)	
Deutschland	H. Rake	W. Murche
Estland	N. Metslov	K. Matson
Finnland	S.-E. Nylund R. Anttila	
Griechenland	E. Saitis	
Großbritannien	S. McCluskie E. Nevin unbesetzt	K.A. Murphy
Indien	A. Mitra L. Barnes	Y.M. Serang
Israel	A.A. Chisik	
Italien	F. Giorgi	P. Pieve
Japan	Y. Nohira M. Yamamoto	
Kanada	R. Gralewicz D. Nicholson	
Korea	K.P. Hong	M.O. Suh
Neuseeland	D. Morgan	
Niederlande	W.Ch. van Zuylen	

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
Norwegen	H. Aasarød O. Tennfjord K. Knutsen	
Österreich	W. Darmstädter	E. Strasser
Philippinen	G. Oca	L. Mansueto
Schweden	G. Karlsson K. Rude F. Havik	
Schweiz	K. Rebsamen	
Singapur	C.S. Nair	
Spanien	M. Herranz J.M. Unanue	
Taiwan	D.I. Hong	
Tunesien	I. Lejri	
USA	unbesetzt S.F. Wall (Vizevorsitzender) R.T.McKay	

144. Bemannungsausschuß

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Bemannungsausschusses 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-Mannschaftsdienstgrade	P. Wahlström
USA	Deckoffiziere Ingenieure	W.L. Rich F. Schamann

## TAGUNGEN

### 145. Sektionskonferenz -- Dublin, 22. Juli 1977

An der Konferenz nahmen über 120 Delegierte, Berater und Beobachter aus 36 Ländern teil. K. Mols Sørensen (Dänemark) führte den Vorsitz. Ein ausführlicher Bericht über diese Konferenz befindet sich auf Seite 52 im Protokoll des 32. ITF-Kongresses.

### 146. Fair-Practices-Ausschuß

Der für die Seeleutesektion besonders verantwortliche Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander nahm am 15. und 16. März 1978 und am 22. und 23. März 1979 an Sitzungen des ITF-Fair-Practices-Ausschusses teil (s. Punkt 247 und 249 des vorliegenden Berichtes) sowie an einer Sitzung des Unterausschusses für Schattenflaggenpolitik (London, 19. und 20. Oktober 1978 (s. Punkt 248) und an einer Sitzung des Erweiterten Unterausschusses über Schattenflaggenpolitik (London, 11. - 13. Dezember 1979 (s. Punkt 252).

### 147. ITF-Vorbesprechungen über Ausbildung und Befähigung der Seeleute

Vor Tagungen des IMCO-Unterausschusses über Ausbildungs- und Wachgangsnormen und vor der Internationalen Konferenz über Ausbildung und Befähigung der Seeleute fanden folgende Vorbesprechungen der ITF-Teilnehmer statt: 1977 -- 18. September (London); 1978 -- 2. und 3. Februar und 12. Juni (London); 1979 -- 18. und 19. Januar und 8. Juli (London).

### 148. Funkoffizierssitzung -- London, 26. November 1977

Am 26. November 1977 fand im Hauptbüro der Britischen Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere eine Sitzung angeschlossener Offiziersgewerkschaften statt, an der Delegierte aus Finnland, den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Großbritannien und den USA teilnahmen. Den Vorsitz führte K.A. Murphy, Großbritannien. Das ITF-Sekretariat war durch A.G. Selander (Stellvertretender Generalsekretär) vertreten. Zur Diskussion standen folgende Punkte: Ausnahmegewilligungen von den Funkvorschriften der IMCO; automatische Sende- und Empfangsgeräte; Wahrung des Briefgeheimnisses; Funksicherheit von Offshore-Installationen; Welt-Funkverwaltungs-konferenz 1977 und IMCO-Konferenz über Seeleuteausbildung. In Anbetracht der sich weiterhin verschlechternden Situation in bezug auf Schiffe, die in der Ost- und Nordsee (s. EntschlieÙung Nr. 9, Sicherheit auf See, angenommen vom ITF-Kongreß 1977) verkehren und von den Funkvorschriften des SOLAS-Abkommens ausgenommen sind, wurde das ITF-Sekretariat ersucht, dieses Problem der nächsten Sitzung des ITF-Vorstandes zu unterbreiten.



149. Sitzung der europäischen Seeleutegewerkschaften -- Oslo, 20. Dezember 1977

Am 19. und 20. Dezember 1977 fand in Leangkollen bei Oslo die erste unter den Auspizien des Europäischen Ausschusses der ITF einberufene Sitzung der europäischen Seeleutegewerkschaften statt. Den Vorsitz führte Henrik Aasarød in seiner Eigenschaft als einer der Vizepräsidenten des Europäischen Ausschusses der ITF. An der Sitzung nahmen rund 30 Delegierte von 17 angeschlossenen Gewerkschaften aus 8 europäischen Ländern teil. Ferner waren Vertreter der Skandinavischen Transportarbeiterföderation und des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der EWG anwesend.

Zur Diskussion standen die seit der Annahme eines IAO-Übereinkommens (Nr. 147) über Mindestnormen auf Handelsschiffen eingetretenen Entwicklungen. Ferner erfolgte ein Meinungs austausch über Entwicklungen auf Ebene der EWG und innerhalb der Skandinavischen Transportarbeiterföderation, verschiedene Gebiete der Schifffahrtspolitik, einschließlich Harmonisierung von Ausbildungsnormen und die Zahlung von Verschrottungsprämien. Nach einer gründlichen Diskussion über das IAO-Übereinkommen Nr. 147, nahm die Sitzung eine EntschlieÙung an (s. unter Nr. 36 im Anhang des vorliegenden Tätigkeitsberichtes).

150. Sitzung über ITF/ISF-Vereinbarung bezüglich der Beschäftigung asiatischer Seeleute -- London, 9. März 1978

Auf dieser Sitzung diskutierten die unmittelbar an dieser Frage interessierten Seeleutevertreter die Haltung der ITF auf den bevorstehenden Gesprächen mit Vertretern des Internationalen Reederverbandes (ISF) (s. Punkt 178). Anwesend waren Seeleutevertreter aus Deutschland, Gilbert und Ellice Inseln, Indien, den Niederlanden, Norwegen, Singapur und Großbritannien.

151. Bemannungsausschuß

Während der Berichtszeit fanden folgende Sitzungen des Bemannungsausschusses der Seeleutesektion statt: 1978 -- 13. und 14. April (London); 12. - 15. September (St. Michael's/Easton, USA); 1979 -- 28. - 30. April (Kopenhagen), 12. Juni (London) und 1. Oktober (Stockholm). Auf diesen Tagungen wurde im Prinzip beschlossen:

- bis auf weiteres von der Festlegung spezifischer Bemannungsnormen abzusehen;
- zu einem späteren Zeitpunkt typische Schiffe zu wählen und die an Bord dieser Schiffe zu verrichtenden Aufsichts-, Wartungs- und Wachgangsfunktionen zu definieren; und
- zu empfehlen, daß Schiffe über 10.000 BRT einen "Assistenten für Schiffsmedizin" an Bord führen sollten, falls die Aufgaben eines solchen Assistenten nicht mit denen eines anderen Besatzungsmitgliedes kombiniert werden können.

Diese Beschlüsse des Bemannungsausschusses waren die Basis für mehrere Eingaben der ITF an die IMCO. Am 25. Mai 1978 nahm Ake Selander in Kopenhagen an einer von der Skandinavischen Transportarbeiterföderation einberufenen Sitzung über Bemannungsfragen teil und berichtete über die diesbezügliche Arbeit des Bemannungsausschusses der ITF-Seeleutesektion.

152. Symposium über Seeleuteausbildung --  
Baltimore, 12. September 1978

Am 11. September 1978 nahmen die Delegierten der vierten Sitzung des Bemannungsausschusses an einem Symposium über die künftige Mitwirkung der ITF auf dem Gebiete der Seeleuteausbildung auf internationaler Ebene teil. Dieses Seminar war von der uns angeschlossenen Internationalen Vereinigung der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen einberufen worden und fand im Institut für Schiffstechnologie, Linthicum Heights, Maryland, statt.

153. Funkoffizierssitzung -- London, 10. und 11. September 1979

Am 10. und 11. Sept. 1979 traten die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Funkoffiziere in London zu einer Sitzung zusammen. Zur Diskussion standen folgende Themen: Ausnahmegewilligungen; Fernschreiber; digitales Rufsystem; Test tragbarer Funkausrüstungen für Rettungsboote; Künftiges weltweites Notruf- und Sicherheitsverfahren für die Schifffahrt; Ergebnis der Internationalen Konferenz über Suche und Rettung auf See und Funkverwaltungskonferenz 1979 des Internationalen Fernmeldeverbandes. Nach einer gründlichen Diskussion der Gewährung von Ausnahmegewilligungen von den Funkvorschriften des SOLAS-Abkommens (die Zahl solcher Ausnahmegewilligungen ist weiter angestiegen, obwohl der ITF-Kongreß 1977 in Dublin eine Entschließung angenommen hat, in der deren Gewährung verurteilt wird) wurde beschlossen, der nächsten Vollkonferenz der ITF-Seeleutesektion zu empfehlen, die von diesem Problem berührten angeschlossenen Seeleutegewerkschaften aufzufordern, andere Mitgliedsverbände um Solidarität zu ersuchen, um Druck auf die zuständigen Schifffahrtsbehörden auszuüben, damit diese ihre Experimente auf dem Gebiete der Funksicherheit auf See aufgeben. An der Sitzung nahmen Funkoffiziersvertreter aus Dänemark, Deutschland, Finnland, Großbritannien, Neuseeland, Norwegen, Schweden und den USA teil. Den Vorsitz führte K.A. Murphy (Großbritannien).

154. Internationale Arbeitsgruppe über Seeleutewohlfahrt  
-- London 17. und 18. September 1979

Am 17. und 18. September 1979 tagte in London unter den Auspizien der ITF eine internationale Arbeitsgruppe über Seeleutewohlfahrt. Die Arbeitsgruppe nahm eine Absichtserklärung an, in der die

---

+) die ITF-Mitglieder der Arbeitsgruppe sind: K. Mols Sørensen (Dänemark), E. Tollerud (Norwegen) und R. Lioeanjie (USA), mit Ake Selander als Sekretär

Bildung eines internationalen beratenden und koordinierenden Ausschusses für Seeleutewohlfahrt vorgeschlagen wird, dessen Mitglieder von der ITF, vom Internationalen Reederverein (ISF), von der Internationalen Christlichen Vereinigung der Seeleute (IMCA) und verschiedenen staatlichen und freiwilligen Organisationen kommen sollen. Anfang 1980 soll unter dem Vorsitz des Stellvertretenden Generalsekretärs Ake Selander eine kleine Arbeitsgruppe zusammentreten, um u. a. den Satzungsentwurf und die Finanzierung des vorgeschlagenen internationalen Organes zu erörtern. Falls auf dieser Sitzung eine Einigung erzielt werden kann, wird das Ergebnis der Sitzung einer Internationalen Konferenz über Seeleutewohlfahrt zur Bestätigung vorgelegt werden, bevor die im Organ vertretenen Organisationen aufgefordert werden, die Beschlüsse der Sitzung zu ratifizieren.

155. Sitzung der asiatischen Seeleute -- Stockholm, 30. September 1979

An dieser Sitzung nahmen Vertreter angeschlossener asiatischer Seeleutegewerkschaften aus Japan, Kiribati, Neuseeland, den Philippinen und Taiwan teil. Sie wurde einberufen, um verschiedene Punkte der Tagesordnung der am 2. und 3. Oktober 1979 stattfindenden Sektionskonferenz der Seeleute (s. Punkt 157) zu erörtern. Nach einer umfassenden Diskussion mehrerer spezifischer Probleme, die die Einigkeit der angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute gefährdeten, nahm die Sitzung zuhänden der Seeleutesektionskonferenz eine Enschliesung an.

156. Ad-hoc-Sitzung über Konzessionärspersonal im Verpflegungssektor auf Schiffen -- Stockholm, 4. Oktober 1979

Diese Sitzung wurde kurzfristig einberufen, um bestimmte Probleme zu diskutieren, denen sich vor allem die in der Kreuzfahrt beschäftigten Mitglieder der Britischen Seeleutegewerkschaft (NUS) gegenübergestellt sehen. An der Sitzung nahmen Seeleutevertreter aus Griechenland, Großbritannien, Italien, Norwegen, Portugal, Schweden und den USA teil. W.L. Rich (USA) und J. Slater (Großbritannien) führten gemeinsam den Vorsitz. Im Laufe der Diskussion traten Schwierigkeiten bezüglich der Durchführung der einschlägigen ITF-Politik an den Tag, und es wurde beschlosssen, die gesamte Frage der Beschäftigung von Konzessionärspersonal erneut zu überprüfen und das ITF-Sekretariat zu ersuchen, die Wiedereinberufung einer Sitzung des ITF-Ausschusses über Probleme der Kreuzschifffahrt in Betracht zu ziehen.

157. Konferenz der Seeleutesektion -- Stockholm, 2. und 3. Oktober 1979

Am 2. und 3. Oktober 1979 fand in Stockholm unter dem Vorsitz von K. Mols Sørensen (Dänemark) eine Vollkonferenz der ITF-Seeleutesektion statt, an der 94 Delegierte von 45 angeschlossenen Seeleutegewerkschaften aus 23 Ländern teilnahmen. Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes und des Kanadischen Gewerkschaftsbundes (CLC)

waren als Beobachter anwesend. Das ITF-Sekretariat war durch H. Lewis (Generalsekretär), A.G. Selander (Stellvertretender Generalsekretär), Brian Laughton (Sekretär der Sondersektion für Seeleute) und Donald U'ren (Asienvertreter der ITF) vertreten.

Die Konferenz diskutierte folgende Fragen: nationale Schifffahrt und gegenseitige Handelsverträge, Beschäftigung ausländischer Seeleute, Ausnahmen von den Funkvorschriften des SOLAS-Abkommens, Schiffsmanagement, Bareboatcharter-Verträge, Koordinierung und Finanzierung der internationalen Seeleutewohlfahrt und Flüchtlinge in Seenot.

Da einige Tagesordnungspunkte sich auf äußerst komplizierte Fragen beziehen, wurde ein besonderer Ausschuß mit der weiteren Untersuchung dieser Fragen beauftragt. Dieser Ausschuß besteht aus Seeleutvertretern der USA, Kanadas, Großbritanniens, Nordeuropas, Zentraleuropas, Südeuropas, Asiens, Australiens, Neuseelands, Afrikas, Lateinamerikas und des Karibischen Raumes. Er wird die Themen "Gegenseitige Handelsverträge", "Bareboatcharter-Verträge" und "Schiffsmanagement" weiter diskutieren und der ITF-Seeleutesektion Bericht erstatten.

Die Konferenz nahm Entschlüsse zu folgenden Fragen an: Vertretung der asiatischen Seeleute innerhalb der ITF, Bemannungsnormen und Schattenflaggenschiffe, Bau eines Ärmelkanaltunnels, vietnamesische Flüchtlinge in Seenot. (s. Nr. 14 bis 18 im Anhang.)

158. INTERNATIONALE ARBEITSORGANISATION (IAO)

IAO-Expertensitzung über Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer im Offshore-Sektor -- Genf, 10.-19. Oktober 1977

Ake Selander, Stellvertretender Generalsekretär der ITF, der an den ersten Tagen dieser Sitzung teilnahm, gab seiner Besorgnis darüber Ausdruck, daß kein Experte benannt worden sei, der die Interessen der Seeleute vertrete, obwohl in bestimmten wichtigen Positionen im Offshore-Sektor und auf den mit diesem Sektor verbundenen Installationen Personal mit maritimen und nautischen Erfahrungen und Befähigungen beschäftigt wird. Er vertrat ferner die Ansicht, daß es besser wäre, wenn sich die Paritätische Schifffahrtskommission der IAO (JMC) mit diesen Problemen befassen würde. Am Ende diskutierten die Experten in erster Linie feste Offshore-Installationen.

159. Gemeinsamer IAO/IMCO-Ausschuß über Seeleuteausbildung -- London, 13. - 17. Juni 1977

Vom 13. bis 17. Juni 1977 trat in London der Gemeinsame IMCO/IAO-Ausschuß für Seeleuteausbildung zu seiner 5. Sitzung zusammen. (Vom 8. bis 10. Juni fanden mehrere vorbereitende Sitzungen der IAO-Seite des Ausschusses statt.) Der Vorsitzende der ITF-Seeleutesektion handelte als Vorsitzender des Ausschusses, und der Sekretär der

ITF-Seeleutesektion nahm an der Sitzung als Berater teil. Die von den Seeleutevertretern eingereichten Vorschläge bezogen sich u.a. auf: Befähigungen von Mannschaftsdienstgraden, die Teil der Navigationswache bilden; neues Kapitel für Maschinenraum-Mannschaftsdienstgrade in den IMCO/IAO-Ausbildungsrichtlinien 1975 und die Ausbildung auf dem Gebiete der medizinischen Betreuung an Bord von Schiffen.

160. Seeleuteausbildung und Besetzung von Schiffen

Am 1. Dezember 1978 hatten Ake Selander und K. Mols-Sørensen (Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion) zusammen mit Vertretern des Internationalen Reederverbandes (ISF) ein Gespräch mit dem Stellvertretenden Generaldirektor der IAO über die künftige Rolle der IAO auf den Gebieten der Ausbildung und Befähigung von Seeleuten sowie der Besetzung von Schiffen. Sowohl die ITF als auch der ISF hatten bereits vorher ihrer Besorgnis über die reduzierte Rolle der IAO während der Internationalen Konferenz über die Ausbildung und Befähigung von Seeleuten Ausdruck gegeben, die im Jahre 1978 im Einvernehmen mit der IAO unter der Obhut der IMCO stattfand (s. Punkt 166). Den Vertretern der Seeleute und Reeder wurde versprochen, daß die IAO sich bemühen wird, dieses Problem zu lösen, und ein Vertreter der IAO skizzierte in diesem Zusammenhang bestimmte Möglichkeiten. Gleichzeitig aber betonte er die Notwendigkeit der Unterstützung der IAO-Tätigkeit auf nationaler Ebene. Die Vertreter der Seeleute und Reeder benutzten die Gelegenheit für eine allgemeine Diskussion des künftigen Schifffahrtsprogrammes der IAO.

161. Paritätische Schifffahrtskommission der IAO (JMC) und Dreigliedriger Unterausschuß für Seeleutewohlfahrt

Die 23. Sitzung der Paritätischen Schifffahrtskommission der IAO (JMC) wird im Oktober 1980 in Genf stattfinden. Vor der JMC-Tagung wird der Dreigliedrige IAO-Ausschuß für Seeleutewohlfahrt zu seiner 4. Sitzung zusammentreten. Die Tagesordnung der JMC-Sitzung enthält sowohl Punkte über Schiffe unter Schattenflaggen als auch über die Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen. Der Dreigliedrige Ausschuß für Seeleutewohlfahrt wird sich auf die Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Seeleutewohlfahrt konzentrieren.

162. IAO/IMCO-Richtlinien über Ausbildung auf dem Gebiete der Verstaftung von Fracht in Containern

In Weiterverfolgung der Beschlüsse des gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschusses für die Seeleuteausbildung vom Januar 1975 hat der Schifffahrtssicherheitsausschuß der IMCO nunmehr die Veröffentlichung dieser Richtlinien in der Form einer Broschüre durch die IMCO und IAO gutgeheißen.

163. IAO/WGO

Die 6. Sitzung des IAO/WGO-Ausschusses für Seeleutegesundheit wird voraussichtlich im Jahre 1981 tagen. Hauptpunkt der Tagesordnung ist die Revision des Internationalen Medizinischen Handbuchs für

Schiffe. Die ITF ist in diesem Ausschuß durch angeschlossene Seeleutegewerkschaften aus Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland vertreten.

164. ZWISCHENSTAATLICHE BERATENDE ORGANISATION FÜR SEESCHIFFFAHRT (IMCO)

Die IMCO war für die ITF und ihre Seeleutegewerkschaften weiterhin ein Forum, in dem sie ihre Ansichten zu verschiedenen Fragen und Aspekten der Schifffahrtssicherheit darlegen konnte. Obwohl es uns nicht immer gelungen ist, Regierungen und Reeder hundertprozentig von unseren Argumenten zu überzeugen, muß gesagt werden, daß die IMCO in vielen Bereichen gute Fortschritte erzielt hat. In einigen Fällen hat sie so schnell gearbeitet, daß sie sich jetzt gezwungen sieht, eine Atempause einzulegen, um sich zunächst einmal auf die Erfüllung bereits bestehender Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtssicherheit zu konzentrieren, anstatt weitere diesbezügliche Vorschriften zu erlassen.

Der Umfang des gegenwärtigen Tätigkeitsprogrammes der IMCO ist sehr eindrucksvoll. Die IMCO befaßt sich zur Zeit u.a. mit folgenden Fragen: Beschleunigung des Inkrafttretens des SOLAS-Abkommens vom Jahre 1974; Änderung der medizinischen Richtlinien für die Beförderung gefährlicher Güter (als Teil eines neuen IAO/WGO-Medizinischen Handbuchs für die Schifffahrt); Festlegung internationaler Normen für Inertgas-Systeme; Annahme von Sicherheitsrichtlinien für Handelsschiffe mit Atomantrieb; Untersuchung des Lärms an Bord von Schiffen; Verbesserung der Methoden zur Inspektion und Kontrolle von Schiffen; Befähigungsnormen für Elektriker und/oder Elektronikoffiziere; Ausbildungs- und Befähigungsnormen für Besatzungen mobiler Offshore-Einheiten und für Schiffslotsen; Annahme von Richtlinien über Kontrollmethoden in Übereinstimmung mit dem Protokoll des MARPOL-Abkommens vom Jahre 1978; Verbesserung der Systeme für die Meldung des Standorts von Schiffen; Annahme von Sicherheitsrichtlinien für Spezialzweckschiffe; Untersuchung der Barraterie und gesetzwidrigen Übernahme von Schiffen und ihrer Fracht; Formulierung und Ausbau eines Notruf- und Sicherheitssystems für die Schifffahrt; Förderung regionaler Vorkehrungen zur Bekämpfung größerer Gefährdungen der Meeresumwelt; Verbesserung der für Steueranlagen von Fahrgast- und Frachtschiffen maßgebenden Normen.

165. Tankersicherheit und Verhinderung der Verunreinigung der Meere

Nach mehreren Sitzungen einer IMCO-Arbeitsgruppe über Tankersicherheit und die Verhütung der Verunreinigung der Meere und einer gemeinsamen Sitzung der IMCO-Ausschüsse über Tankersicherheit und Schutz der Meeresumwelt fand vom 6. bis 17. Februar 1978 in London eine Internationale Konferenz statt, auf der u.a. beschlossen wurde, gesetzlich verbindliche Verwaltungsurkunden zwecks Modifizierung der internationalen Abkommen über die Sicherheit des Lebens auf See (SOLAS, 1974) und die Verhütung der Verunreinigung der Meere durch Schiffe (MARPOL, 1973) in bezug auf deren Bestimmungen über die Inspektion und Klassifizierung von Schiffen; striktere Normen für

Steueranlagen; Radar und andere Navigationshilfen; getrennte Ballasttanks; Inertgassysteme; Einbau von Doppelböden oder als Alternative eine sichere Platzierung der getrennten Ballasttanks.

Ferner nahm die Konferenz eine Reihe von Entschliefungen an, u.a. über höhere Ausbildungs- und Befähigungsnormen für die Besatzungen von Tankern; Festlegung strikterer Richtlinien bezüglich der Vorname von Inspektionen und Beschleunigung des Inkrafttretens der Abkommen SOLAS und MARPOL sowie die Beschleunigung der wirksamen Erfüllung dieser beiden Abkommen.

166. Ausbildung und Befähigung

Auf der Internationalen Konferenz über Ausbildung und Befähigung von Seeleuten (Juni 1978, London) stand das Ergebnis einer mehrjährigen Arbeit des IMCO-Unterausschusses über Ausbildungs- und Wachgangsnormen sowie des Gemeinsamen IMCO/IAO-Ausschusses für Seeleuteausbildung zur Diskussion. Wie intensiv die ITF an der Arbeit beider dieser Ausschüsse beteiligt war, zeigt sich daraus, daß an der Konferenz 60 Delegierte von ITF-Mitgliedsverbänden als Angehörige der IAO-bzw. ITF-Delegation oder ihrer Landesdelegation teilnahmen. J. Singman (USA) war Vorsitzender des Redaktionsausschusses der Konferenz und K. Mols-Sørensen (Dänemark) und A. Selander (ITF) waren Vizevorsitzender bzw. Sekretär der Arbeitnehmerseite der dreigliedrigen Delegation des IAO-Verwaltungsrates. Die Arbeitnehmerseite hielt vor und während der Konferenz separate Sitzungen. Obwohl die Seeleute- und Reederdelegierten der IAO-Seite über die verringerte Rolle der IAO auf der Konferenz besorgt waren, kann das Ergebnis der Konferenz als ermutigend bezeichnet werden und wird am Ende in beachtlichem Maße zur Anhebung der Befähigungsnormen der Seeleute weltweit beitragen. Am Ende der Konferenz wurde ein Internationales Abkommen über die Ausbildung, Befähigung und den Wachgang von Seeleuten angenommen. Außerdem nahm die Konferenz 23 Entschliefungen an, die eine Reihe einschlägiger Richtlinien enthalten.

Eine Bestimmung des oben erwähnten Internationalen Abkommens bevollmächtigt Hafenstaaten, zu überprüfen, ob alle an Bord von Schiffen beschäftigten Seeleute die vom Abkommen vorgeschriebenen Befähigungsnachweise besitzen. Ferner wird eine technische Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Seeleuteausbildung vorgesehen. Das Abkommen tritt nach seiner Ratifizierung durch 25 Mitgliedsstaaten in Kraft, die zusammen mindestens 50% der Welt-Handelstonnage (in Brt ausgedrückt) vertreten.

167. Bemannung

Seit der Internationalen Konferenz über Ausbildung und Befähigung von Seeleuten (Januar 1978) hat sich der IMCO-Unterausschuß über Ausbildungs- und Wachgangsnormen mit Bemannungsfragen befaßt. Auf der Sitzung im Januar 1978 unterbreitete die ITF eine Eingabe über

die Bemannung von Schiffen in der Form eines Arbeitsdokumentes, das Kriterien bezüglich der Ermittlung der sicheren Bemannung enthielt. Auf der Sitzung im Juli 1978 wurde dieses Arbeitsdokument vom Unterausschuß diskutiert. Die Diskussion führte zur Erstellung eines revidierten provisorischen Textes und einer provisorischen Liste der an Bord von Schiffen zu verrichtenden Tätigkeiten.

168. Suche und Rettung

Vom 9.-27. Apr. 1979 fand in Hamburg eine Internationale Konferenz über Suche und Rettung statt. Zur Diskussion standen die von IMCO-Expertengruppen über Suche und Rettung formulierten Texte zwecks Annahme eines geeigneten internationalen Abkommens. Mehrere Mitgliedsverbände waren an den vorbereitenden Diskussionen beteiligt und nahmen auch an der Konferenz in Hamburg teil. Das geplante Abkommen wurde verabschiedet. Die ITF war auf der Konferenz durch Beobachter von der ihr angeschlossenen deutschen Gewerkschaft ÖTV vertreten. Das Abkommen tritt 12 Monate nach seiner Ratifizierung durch 15 Länder in Kraft. Es enthält u.a. Bestimmungen über die Organisation der Such- und Rettungsdienste, Verfahren und Systeme für die Meldung des Standorts von Schiffen, usw. Ferner nahm die Konferenz Entschlüsse zu folgenden Themen an: Bereitstellung und Koordinierung von Such- und Rettungsdiensten; Kosten des Anschlusses an Standortmeldesysteme; Handbücher über Suche und Rettung; Funkfrequenzen für Suche und Rettung; Harmonisierung der Such- und Rettungsdienste mit den Schifffahrtswetterdiensten und Förderung der technischen Zusammenarbeit.

169. Schifffahrts-Funksatelliten

Das im Jahre 1976 angenommene Abkommen über die Internationale Organisation von Schifffahrts-Funksatelliten (INMARSAT) trat am 16. Juli 1979 (60 Tage nach seiner Ratifizierung durch Schifffahrtsländer, die zusammen 95% des ursprünglichen Investitionsanteilsvertreten) in Kraft. Für die Verwaltung der internationalen Schifffahrts-Satelliten-funkverbindungen sind der INMARSAT-Rat und die INMARSAT-Versammlung zuständig. Die ITF hat bei der INMARSAT um Beraterstatus angesucht.

170. Beziehungen zwischen Kapitän, Schiffseigentümer und Schifffahrtsverwaltung

Auf der im Mai 1978 abgehaltenen Sitzung des IMCO-Rates wurde nach einer Diskussion über die Strandung des Riesentankers AMOCO CADIZ beschlossen, eine Ad hoc-Arbeitsgruppe zu bilden. Auf ihrer ersten Sitzung formulierte die Arbeitsgruppe eine Basis für ein eventuelles internationales Abkommen, das es Kapitänen ermöglichen würde, in Situationen, in denen ihr Schiff oder die Meeresumwelt gefährdet sind, ihr berufliches Urteilsvermögen anzuwenden, ohne ihre Entlassung oder ähnliche Sanktionen befürchten zu müssen.

Auf ihrer zweiten und letzten Sitzung diskutierte die Arbeitsgruppe u.a. folgende Aspekte: die Abhängigkeit des Kapitäns vom Schiffseigentümer; das Ausmaß der Kontrolle der Schifffahrtsverwaltung über



den Schiffseigentümer; die Beziehungen zwischen Kapitän und Schiffsverwaltung; und die Erzwingung der Erfüllung von Vorschriften, die vom Kapitän oder Schiffseigentümer verletzt werden. Die Arbeitsgruppe war der Ansicht, daß die IMCO im Falle bestimmter Kapitänskategorien bereits zulängliche Bestimmungen erlassen hat. Am Ende verabschiedete die Arbeitsgruppe jedoch drei Entschlüsse zuhanden des IMCO-Rates. In der ersten Entschlußung werden die Mitgliedsstaaten der IMCO mit Nachdruck aufgefordert, die Position von Kapitänen, die ihren Verantwortungen auf dem Gebiete der Schiffsahrtssicherheit und dem Schutze der Meeresumwelt nachkommen, gegenüber Reedern und Schiffscharterern abzusichern. In der zweiten Entschlußung werden die Mitgliedsstaaten aufgefordert sicherzustellen, daß Schiffseigentümer den Flaggenstaaten alle erforderlichen Informationen bereitstellen, um es ihnen zu ermöglichen, den "Beschlußfasser" der zuständigen Reederei zu identifizieren und mit ihm Kontakt aufzunehmen über Fragen der Navigationssicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt. Die dritte Entschlußung hebt hervor, daß alle Mitgliedsstaaten über wirksame Methoden, fähiges Personal und materielle Ressourcen verfügen müssen, damit sie in der Lage sind - insbesondere im Falle von Schiffsunglücken - die Erfüllung internationaler Vorschriften zu erzwingen.

#### 171. Funkverbindungen

Die der ITF angeschlossenen Funkoffiziersgewerkschaften haben während der Berichtszeit auf Ebene der IMCO wiederum eine starke Kampagne um Beibehaltung des menschlichen Elementes auf dem Gebiete der Funkverbindungen durchgeführt, um alle Seeleute vor den Gefahren zu schützen, die ein Versagen automatischer Funkanlagen in sich birgt. Ein Großteil unserer Argumente - sowohl im Unterausschuß für Funkverbindungen und im Unterausschuß für Ausbildungs- und Wachgangsnormen - bezog sich auf die Notwendigkeit der Vornahme prophylaktischer Wartungsarbeiten und eigentlicher Reparaturen durch hochqualifizierte Offiziere. Der erstgenannte Unterausschuß befaßt sich weiterhin mit der Formulierung eines neuen Notruf- und Sicherheitssystems für die Schifffahrt. Dies war für die Funkoffiziere der ITF ein nützlicher Ansatzpunkt, da wir uns bemühen, ein angemessenes Gleichgewicht zwischen technischen Neuerungen auf dem Gebiete der Funkverbindung und der bewiesenen Erfahrung der Funkoffiziere - oder der Funkelektronikoffiziere, wie sie vielleicht in Zukunft heißen werden - zu erzielen. Außerdem waren Mitgliedsverbände der ITF auf Sitzungen des Vorbereitenden INMARSAT-Ausschusses und der für die Ausarbeitung des künftigen Notrufs- und Sicherheitssystems zuständigen IMCO-Arbeitsgruppe vertreten. Unsere diesbezügliche Tätigkeit auf Ebene der IMCO stand während der gesamten Berichtszeit unter dem Schatten zahlloser Ausnahmegenehmigungen von bereits bestehenden Funkvorschriften. Bis jetzt hat die IMCO jedoch noch nicht vorrangig zu diesem Problem Stellung genommen.

## 172. Verschiedenes

Während der Berichtszeit fanden zwei Sitzungen des IMCO-Rates statt. Auf seiner Sitzung im November 1977 nahm der Rat Entschlüsse zu folgenden Fragen an: Revision des Handbuchs über Suche und Rettung; Schiffsverkehrsregelungen (Trennung der Fahrtstrecken); Tauglichkeitsnormen für Schiffsausrüstungen; Feuerschutzvorschriften für Fahrgastschiffe; Sicherheitsrichtlinien für Wasserschwebefahrzeuge und Tragflügelboote; Vereinheitlichtes Schifffahrts-Navigationsvokabular; Sicherheitszonen in Forschungsgebieten im Offshore-Sektor; weltweite Navigationswarnsysteme; Interimsregelung über Tonnagemessungen; Verfahren über die Kontrolle von Schiffen und die Ausstoßung von Rohöl.

Im November 1979 nahm der Rat weitere Entschlüsse zu folgenden Fragen an: Verfahren für das An- und Von-Bord-Gehen der Lotsen auf sehr großen Schiffen; Austausch von Informationen zwecks Untersuchung von Schiffsunfällen; Ausbildung der Besatzungen auf dem Gebiete der Feuerbekämpfung; Ausbildung und Befähigung von Personen, denen die medizinische Betreuung an Bord von Schiffen obliegt; Kontrolle des Flaggenstaates über den Schiffseigentümer; Entscheidungen des Kapitäns bezüglich der Schifffahrtssicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt; und Barraterie und gesetzwidrige Übernahme von Schiffen und ihrer Fracht.

Am 31. Dezember 1979 waren folgende wichtige Abkommen und Protokolle der IMCO noch nicht in Kraft getreten: Internationales Abkommen über Sicherheit des Lebens auf See (SOLAS 1974)<sup>x</sup>; Protokoll vom Jahre 1978 bezüglich SOLAS 1974; Internationales Übereinkommen über Verunreinigung der Umwelt durch Schiffe (MARPOL 1973); und das Internationale Abkommen über Ausbildungs-, Befähigungs- und Wachgangsnormen der Seeleute (STCW 1978).

<sup>x</sup>) Dieses Abkommen tritt am 25. Mai 1980 in Kraft.

## 173. INTERNATIONALER FERNMELDEVEREIN (ITU)

### Welt- Funkverwaltungskonferenz

-- Genf, 27. September bis 5. Dezember

Die ITF war auf dieser Konferenz durch einen Beobachter (K.A. Murphy, Generalsekretär der Britischen Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere) vertreten. Für die Mitgliedsverbände der ITF waren die sich auf Funkfrequenzuteilung und Änderungen der internationalen Funkvorschriften beziehenden Tagesordnungspunkte besonders interessant.

Leider beschloß die Konferenz, für seefahrende Fahrzeuge keine separaten Wellenlängen im Mittelwellenband 415 - 495 KHz zu reservieren. Dies kann unseres Erachtens nur eine Verringerung der Navigationssicherheit auf Schiffen und auch Flugzeugen zur Folge haben.

Bevor diesem beklagenswerten Beschluß wurde es weder den Vertretern der Seelute noch denen der Reeder gestattet, sich zu dieser Frage zu äußern. Die der ITF angeschlossenen Funkoffiziersgewerkschaften werden nunmehr ersucht werden, eine Kmpagne zu beginnen, um diesem unerwünschten Zustand abzuhelfen.

174. UNO-Seerechtskonferenz (UNCLOS)

Die sich hinausziehenden internationalen Verhandlungen über einen neuen Seerechtsvertrag dauern noch immer an. Auf der UNCLOS-Tagung im Juli/August 1979 bestanden zwischen den Mitgliedsstaaten noch immer beachtliche Meinungsverschiedenheiten über die Definierung des Kontinentalsockels sowie über Ausbildung, Arbeitsbedingungen und Arbeitsgesetzgebung von Personal, das im Dienste der für die Verwaltung des Meeresbodens vorgeschlagenen internationalen Behörde stehen soll. Andere noch ausstehende Fragen waren: die Klärung des Begriffes "Hohe See" innerhalb erweiterter Wirtschaftszonen; die freie Durchfahrt von Meeresstraßen und gesetzliche Sanktionen seitens der Küstenstaaten bei Verunreinigung der Meere durch Schiffe. ITF-Mitgliedsverbände aus der Bundesrepublik Deutschland, Norwegen und den Vereinigten Staaten waren auf mehreren Tagungen der UNCLOS vertreten. Die Konferenz soll ihre Arbeit im März 1980 wieder aufnehmen.

175. UNO-Konferenz für Handel und Entwicklung (UNCTAD)

Die 5. Sitzung der UNCTAD fand im Mai/Juni 1979 in Manila statt. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Übereinkommen über Verhaltensrichtlinien für Linienschiffskonferenzen und einem Vorschlag zur Abwicklung der Schattenflaggen zuteil. Die ITF war auf dieser Konferenz durch einen Beobachter (G. Oca von der Philippinischen Transportarbeiterföderation) vertreten.

Außerdem forderte die Konferenz die Regierungen auf, geeignete Schritte zu unternehmen um sicherzustellen, daß die Entwicklungsländer an der Beförderung aller Frachten und Güter fair beteiligt sind - insbesondere an der Beförderung von Massengütern im Zusammenhang mit dem Außenhandel der betreffenden Entwicklungsländer. Ferner wurde die Durchführung einer Reihe von Studien über die Abwicklung "offener" Schiffsregister beantragt.

176. Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)

Im April 1979 trat Ake Selander (Stellvertretender Generalsekretär) über den Gewerkschaftlichen Beratenden OECD-Ausschuß (TUAC) mit der OECD in Verbindung, um ausfindig zu machen, ob der Schiffsahrtsausschuß (MTC) der OECD bereit wäre, mit der ITF Gespräche über Fragen wie Schattenflaggen, Beschäftigung billiger Besatzungen, Besatzung von Schiffen usw. zu führen.

Später machte die ITF eine geeignete Eingabe an die Juni-Sitzung des OECD-Schiffsahrtsausschusses. Die Vertreter mehrerer wichtiger Schiffsahrtsländer bekundeten starkes Interesse an der Aufnahme

solcher Gespräche mit der ITF und dem TUAC, obwohl einige Regierungsvertreter der Meinung waren, daß dies sehr dornige Fragen seien, deren Behandlung man am besten der IMCO und IAO überlasse.

In Kürze sollen zwischen dem MTC-Büro und der ITF/TUAC Gespräche über: Konkurrenz seitens Staaten mit einer verstaatlichten Wirtschaft; offene Register und Beziehungen mit Entwicklungsländern über schiffahrtspolitische Fragen erfolgen.

#### 177. Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG)

Während der Berichtszeit fanden mehrere Sitzungen zwischen Vertretern der Seeleute und Reeder der Gemeinschaftsländer statt, und es wurde beschlossen, zwei Übersichten zu erstellen, und zwar über die Beschäftigungslage unter den Seeleuten der EWG und über die Personalkosten. Im Februar 1979 wurde beschlossen, diese beiden Übersichten zu erweitern, um zu einem späteren Zeitpunkt Griechenland, Portugal und Spanien, die sich alle um Mitgliedschaft in der EWG beworben haben, einzubeziehen.

Auf den gemeinsamen EWG-Tagungen der Seeleute und Reeder erstatteten Vertreter der EWG-Kommission über die Tätigkeit der EWG auf dem Gebiete der Schattenflaggen und andere Aspekte der Schifffahrtspolitik Bericht. Sowohl die Seeleute als auch die Reeder forderten die Kommission auf, sich für eine baldige Erfüllung des IAO-Übereinkommens Nr. 147 durch die Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft einzusetzen. Auf der gleichen Sitzung erklärten Vertreter der Kommission, daß in allen Mitgliedsstaaten ein Überwachungssystem bereitstehe, falls die Konkurrenz der Ostblock-Länder ausarten sollte.

Darüber hinaus wurde eine Untersuchung bestimmter Fragen vorgeschlagen, die bereits voriges Jahr von der französischen Regierung in einer Eingabe an den Ministerrat angesprochen wurden. Es handelt sich hierbei spezifisch um (a) Nicht-Diskriminierung ausländischer Besatzungsmitglieder und (b) maximale Arbeitszeit, Mindesturlaub und Mindestkündigungsfrist. Das Ergebnis dieser Untersuchung soll als Diskussionsgrundlage für weitere Gespräche über die Möglichkeit einer Harmonisierung der Sozialbedingungen in der Schifffahrt dienen.

Zur Frage des Ärmelkanal-Tunnels äußerten die Seeleute und Reeder den Wunsch, daß die Kommission mit ihnen Rücksprache halten sollte, bevor sie konkrete Vorschläge macht.

Ferner haben die Seeleutevertreter der EWG-Länder eine Arbeitsgruppe gebildet, um Aspekte der Verschrottungs- und Neubaupolitik zu diskutieren.

Ake Selander, Stellvertretender Generalsekretär der ITF, nahm an mehreren Sitzungen der Seeleute/Reeder-Gruppe der EWG teil.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß der EWG hat im April 1979 auf eigene Initiative eine Stellungnahme zu verschiedenen Problemen der Schifffahrtspolitik (Schifffahrtssicherheit, neue Schifffahrtsländer, Schattenflaggen und Flaggendiskriminierung) formuliert und abgegeben. Der Vorsitzende der ITF-Seeleutesektion ist Mitglied dieses Ausschusses.

178. INTERNATIONALER REEDERVERBAND (ISF)

ITF/ISF-Vereinbarung über die Beschäftigung asiatischer Schiffsbesatzungen

Im August 1977 beantragte die ITF eine Neuaushandlung der obigen Vereinbarung, und im März 1978 beschloß eine Sitzung der zuständigen ITF-Mitgliedsverbände, dem ISF vorzuschlagen, daß sich die Löhne und Arbeitsbedingungen asiatischer Seeleute nach der Flagge des Schiffes (mit Ausnahme von Schattenflaggenschiffen) richten sollten, auf dem sie beschäftigt sind, und daß die zur Erreichung dieses Zieles notwendigen Heuerrevisionen über eine Zeitspanne von maximal fünf Jahren erfolgen sollten.

Der ISF erklärte, daß er nicht in der Lage sei, einem gestaffelten Übergang auf die Flaggenheuer zuzustimmen. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, die ITF/ISF-Vereinbarung ab Mitternacht am 31. Mai 1978 als beendet zu betrachten.

Nummehr stand es der ITF somit frei, über die ihr angeschlossenen Gewerkschaften die Durchsetzung der Flaggenheuer für asiatische Seeleute auf nicht-asiatischen Schiffen weiterzuverfolgen. Dies bedeutete, daß Abweichungen von der offiziellen ITF-Politik über die Beschäftigungsbedingungen der Bequemlichkeitsbesatzungen nicht länger gerechtfertigt waren. In Anbetracht der Beendigung der ITF/ISF-Vereinbarung wurde allen zuständigen Mitgliedsverbänden empfohlen, sich für die Realisierung der Flaggenheuer für asiatische Seeleute über eine Zeitspanne von maximal fünf Jahren einzusetzen und dem ITF-Sekretariat regelmäßig über ihre Pläne zur Durchsetzung dieses Zieles Bericht zu erstatten. Dieses Vorgehen wurde später vom Fair-Practices-Ausschuß der ITF gutgeheißen. Auf der Konferenz der ITF-Seeleutesektion im Oktober 1979 wurde das ITF-Sekretariat ersucht, die Weiterverfolgung dieses Zieles zu überwachen.

179. Europäische Lotsenvereinigung (EMPA)

Im Dezember 1978 nahm der stellvertretende Generalsekretär A. Seclander in Brüssel an einer Sitzung zwischen Vertretern der ITF und der Europäischen Schiffslotsenvereinigung teil. Die Sitzung war von der EWG einberufen worden. Diskutiert wurde der Antrag der EMPA, an Sitzungen zwischen den Seeleuten und Reedern der EWG-Länder teilzunehmen. Abhängig von der endgültigen Zustimmung der leitenden Gremien der beiden Organisationen wurde beschlossen, einen ITF/EMPA-Verbindungsausschuß zu bilden, um zu erörtern, welche Möglichkeiten

für eine künftige Zusammenarbeit bestehen und ob eine Grundlage für einen künftigen Zusammenschluß der beiden Organisationen gegeben ist.

Auf seiner Sitzung am 20. und 21. März 1979 in London befürwortete der ITF-Vorstand die Bildung eines ITF/EMPA-Verbindungsausschusses.

Im Mai 1979 nahm Ake Selander an der Jahreskonferenz der EMPA teil, um die Bedingungen für eine Zusammenarbeit zwischen ITF und EMPA darzulegen. Leider war es der EMPA nicht möglich, die von der ITF im Zusammenhang mit der Bildung eines Verbindungsausschusses gestellten Bedingungen prinzipiell zu akzeptieren, obwohl die Konferenz erklärte, daß die EMPA bereit sei, mit der ITF bei der Behandlung von Fragen, die für beide Organisationen von Interesse sind, zusammenzuarbeiten.

Im Lichte dieser Entwicklungen hat die ITF-Seeleutesektion einen für Probleme der Schiffslotsen zuständigen Sonderausschuß gebildet.

#### Bequemlichkeitsbesatzungen

180. Das Problem der Bequemlichkeitsbesatzungen bleibt weitgehend ungelöst, und das ITF-Sekretariat ist leider nicht in der Lage, sich regelmäßig mit Lohnforderungen und anderen Problemen zu befassen, die eigentlich in den Zuständigkeitsbereich nationaler Gewerkschaften fallen. Alle Mitgliedsverbände, die mit Reedern Verträge über die Beschäftigung ausländischer Seeleute abschließen, müssen dafür sorgen, daß die Interessen dieser Seeleute auch ordnungsgemäß verteidigt werden.
181. Die jüngsten Entwicklungen in der Schifffahrt zeigen eine Tendenz in Richtung einer Verlagerung des Schiffsbetriebes von traditionellen Schifffahrtsländern auf Ausfuhrländer von Rohmaterialien und in Richtung des Ausflaggens auf billigere Flaggen, um mit den niedrigeren Lohnkosten dieser Ausfuhrländer konkurrieren zu können. Diese Entwicklungen haben die Lösung des Problems der Festlegung einer gerechten ITF-Politik in bezug auf die Löhne und Arbeitsbedingungen der sogenannten Bequemlichkeitsbesatzungen noch komplizierter gemacht.
182. Die Situation ist noch komplizierter geworden, weil verschiedene internationale Vereinbarungen auf dem Gebiete des Schiffsmanagements getroffen worden sind, oder Besatzungsmitglieder oft nicht wissen, wer ihr eigentlicher Arbeitgeber ist, welche Gewerkschaft für sie zuständig ist oder was ihre Beschäftigungsbedingungen sein sollten, da sie nur zum Kapitän oder ihrer Heuerstelle Kontakt haben und oft nicht die Sprache des Landes beherrschen, unter dessen Flagge ihr Schiff fährt. Schlecht bezahlte Seeleute eines Landes können auf Schiffen eines anderen Landes beschäftigt werden (nicht unbedingt eines Schattenflaggenlandes) und es kann sein, daß es weder im Flaggenland noch im Heimatland der Seeleute echte Gewerkschaften gibt. Es ist nicht ungewöhnlich, daß Seeleute verschiedener Staatsangehörigkeit für die gleiche Arbeit eine unterschiedliche Bezahlung erhalten. Das ITF-Sekretariat hat umfassendes Beweismaterial über diese äußerst unbefriedigenden Zustände gesammelt.

183. Die "IAO-Bedingungen", die von der ITF als Maßstab benutzt werden, wenn keine von rechtmäßigen Gewerkschaften abgeschlossenen Verträge bestehen, sind nicht sehr befriedigend, weil die auf solchen Schiffen beschäftigten Offiziere oft eine weitaus bessere Heuer erhalten als die Mannschaftsdienstgrade und aus diesem Grunde höchstwahrscheinlich nicht gewillt sein würden, irgendeine "IAO-Norm" zu akzeptieren. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände müssen daher entscheiden, wie solche Schiffe in Zukunft zu behandeln sind, ohne daß zu große Unterschiede zwischen den Heuern der Offiziere und Mannschaftsdienstgrade auftreten.
184. ITF-Mitgliedsverbände haben bei der Inspektion von Schiffen unter der Flagge sogenannter traditioneller Schifffahrtsländer festgestellt, daß Asiaten und andere Besatzungsmitglieder aus Entwicklungsländern äußerst unterdurchschnittliche Heuern erhalten. In einigen Fällen genossen diese Besatzungen überhaupt keinen gewerkschaftlichen Schutz.
185. Im Frühjahr 1979 teilte die Panhellenische Seeleuteföderation (PNO) mit, daß sie in keiner Weise die zwischen der Vereinigung griechischer Reeder und Seeleutegewerkschaften in Korea, Pakistan und Bangladesch getroffenen Gegenseitigkeitsverträge akzeptieren könne, da das Ziel dieser Verträge in der Anheuerung billiger Arbeitskräfte auf Schiffen unter griechischer Flagge bestehe.
186. Trotz der Bemühungen der PNO sehen sich das ITF-Sekretariat und die ITF-Schiffsinspektoren noch immer großen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit griechischen Schiffen gegenübergestellt, sowohl was die Nichtbeachtung der griechischen Schifffahrtsgesetzgebung und des griechischen Kollektivvertrages betrifft als auch in bezug auf die Nichterfüllung internationaler Sicherheitsnormen.
187. Anfang 1979 war das ITF-Sekretariat in einen langen Streitfall über die Heuern und Beschäftigungsbedingungen der unter liberischer Flagge registrierten Schiffe "Eurabia Moon" und "Centra Star" verwickelt, die im Hafen von Triest bestreikt wurden. Die Reeder der beiden Schiffe (Eurabia International) waren im Falle eines anderen ihrer Schiffe bereits vorher in Finnland in einen Streitfall verwickelt gewesen und hatten beschlossen, die Finnische Seeleutegewerkschaft gerichtlich zu verklagen. Nachdem der Arbeitskonflikt auf den beiden oben genannten Schiffen mit Hilfe der uns angeschlossenen Italienischen Seeleutegewerkschaft (FILM-CISL) beigelegt worden war, begann das ITF-Sekretariat mit den Reedern Verhandlungen über die Zahlung der IAO-Mindeststeuer auf allen Schiffen der Reederei und über die Anwendung des ITF-Kollektivvertrages, was die restlichen Arbeitsbedingungen betrifft. Die ITF war jedoch nur bereit, einer solchen Vereinbarung zuzustimmen, wenn die Reeder ihrerseits versprachen, das gegen die Finnische Seeleutegewerkschaft eingeleitete Gerichtsverfahren zurückzuziehen. Die Reederei war nicht bereit, dies zu tun, aber im Mai 1979 entschied ein finnisches Gericht, daß die Finnische Seeleutegewerkschaft durch die Blockierung der "Eurabia Sky" nicht gesetzwidrig gehandelt hatte.

188. Die Vereinbarung zwischen der ITF und den South Pacific Marine Services -- eine Gruppe deutscher Reeder -- über die Beschäftigung von Seeleuten aus den Gilbert und Tuvalu-Inseln<sup>†</sup> wurde am 13. und 14. Dezember 1978 in London neu ausgehandelt. Der neue drei Jahre geltende Tarifvertrag bringt diesen Seeleuten beachtliche Verbesserungen, weil nunmehr ein konkreter Zusammenhang zwischen diesem Vertrag und dem Kollektivvertrag für die deutsche Seeschifffahrt besteht.

---

†) die Gilbert Inseln heißen jetzt Kiribati.

#### Schattenflaggen

189. Über die ITF Kampagne gegen Schattenflaggen wird unter "Sondersektion für Seeleute" (Punkt 244 - 279) berichtet.
190. Im Laufe des Jahres 1979 fanden mehrere Sitzungen zwischen ITF und SMPS statt, um zu einer Einigung über die Beschäftigungsbedingungen der auf Schattenflaggenschiffen deutscher Reeder beschäftigten Seeleute aus Gilbert und Tavulu zu gelangen. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes waren die Reeder noch nicht genügend kompromißbereit, um der ITF den Abschluß eines Vertrages mit ihnen zu ermöglichen.
191. Nach dem Boykott der "Fort Hamilton" (Bermuda Flagge) in Finnland im Jahre 1978 hatte Ake Selander (Stellvertretender Generalsekretär) mehrere Sitzungen mit den zuständigen britischen und finnischen Mitgliedsverbänden, um Meinungsverschiedenheiten über die Anwendung der ITF-Politik für Schattenflaggen auf die in Bermuda registrierten Schiffe der Reederei Canadian Pacific Steamships Ltd. zu klären. Am Ende wurden im Vertrag mit Canadian Pacific (CP) beachtliche Verbesserungen vorgenommen und das ITF-Sekretariat war bereit, ihn als gleichwertig mit dem ITF-Vertrag zu betrachten. Die Frage, ob gegen Schiffe der CP im Prinzip keine ITF-Maßnahmen ergriffen werden sollten, wurde an die nächste Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses verwiesen, die eine Entschließung über Schiffe unter der Bermuda-Flagge annahm (s. Nr. 32 im Anhang).
192. Am 20. Aug. 1979 fand in Ottawa (Kanada) unter der Obhut des Kanadischen Gewerkschaftsbundes (CLC) eine Sitzung über das Domizil der Schiffe der Reederei Canadian Pacific statt, sowie über die Forderung der kanadischen Seelutegewerkschaften, daß diese Schiffe mit kanadischen Besatzungen fahren sollten. An der Sitzung nahmen die der ITF angeschlossenen britischen und kanadischen Gewerkschaften der Seeleute teil. Ake Selander war in beratender Eigenschaft anwesend. In einer von der Sitzung angenommenen Absichtserklärung wird darauf verwiesen, daß die britischen Gewerkschaften seit vielen Jahren Verträge für in Bermuda registrierte Schiffe abgeschlossen haben. Gleichzeitig aber erkennen die britischen Gewerkschaften an, daß sich die nutznießende Eigentümerschaft der Canadian Pacific



in Kanada befindet. Sowohl die kanadischen als auch die britischen Sitzungsteilnehmer waren sich über das Endziel der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen einig, nämlich, daß diese Schiffe gezwungen werden sollten, zur Flagge des Landes der nutznießenden Eigentümerschaft zurückzukehren. Man kam überein, daß dieses Ziel auf kürzere Sicht vielleicht am besten dadurch realisiert werden könnte, daß man sich auf Bereiche konzentriert, in denen es noch keine gewerkschaftlich ausgehandelten Kollektivverträge für Schattenflaggenschiffe gibt. Es wurde beschlossen, in bezug auf solche Schiffe im Rahmen der ITF-Kampagne beiderseits befriedigende Vereinbarungen zu treffen.

193. Am 29. Juni 1979 nahm A. Selander (Stellvertretender ITF-Generalsekretär) in London an einer von den britischen Seeleutegewerkschaften einberufenen Sitzung teil, um die Auswirkungen der neuen Schiffahrtsgesetzgebung (1979) Bermudas zu diskutieren. Auf der Sitzung war ferner ein Vertreter der Bermuda Industrial Union anwesend. A. Selander erklärte, daß es der Zustimmung des ITF-Fair-Practices-Ausschusses bedürfe, bevor Bermuda aus der ITF-Liste der Schattenflaggenländer gestrichen werden könne.
194. Die Sitzung beschloß, in Bermuda weitere Ermittlungen über die etwaige Bildung einer Reedervereinigung und eines der Paritätischen Britischen Schiffahrtsbehörde ähnlichen Organs anzustellen, bevor die ITF gebeten wird, zur Frage der Bermuda-Flagge Stellung zu nehmen. Der Vertreter der Bermuda Industrial Union hatte nichts gegen die Anerkennung Bermudas als echtes Schiffahrtsland einzuwenden, vorausgesetzt daß die Bermuda-Flagge nicht zu einer modifizierten Schattenflagge werde.
195. Auf der im Oktober 1979 abgehaltenen Konferenz der ITF-Seeleutesektion unterbreitete die Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt (MNAOA) eine EntschlieÙung in der gefordert wurde, daß Bermuda erst aus der ITF-Liste der Schattenflaggenländer gestrichen werden sollte, wenn in Bermuda zulängliche gesetzliche Vorschriften über den Schutz der Seeleute und befriedigende Sicherheitsvorschriften sowie ordnungsgemäÙe Kollektivverhandlungsverfahren festgelegt worden sind. Diese EntschlieÙung konnte auf der Sektionskonferenz keine genügende Stimmenmehrheit auf sich vereinen.
196. Nicht-normengemäÙe Schiffe

Im März 1978 wurde von den Schiffahrtsverwaltungen acht europäischer Länder eine allgemein als "Memorandum von Den Haag" bekannte Erklärung angenommen, und zwar in Weiterverfolgung einer EntschlieÙung der Schiffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz 1976. Die acht genannten Länder waren Belgien, Deutschland, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, die Niederlande, Norwegen und Schweden. In der oben erwähnten EntschlieÙung werden alle Regierungen aufgefordert, die wesentlichen Bestimmungen und Normen des IAO-Übereinkommens über Mindestnormen auf Handelsschiffen so schnell wie möglich

zu erfüllen, anstatt die eigentliche Ratifizierung und das formelle Inkrafttreten dieser beiden Urkunden abzuwarten. Das anfangs genannte Memorandum bezieht sich auf die IMCO-Richtlinien über die Kontrolle von Schiffen. Der Wortlaut (im englischen Original) des Memorandums wurde den angeschlossenen Seeleutegewerkschaften und den ITF-Schiffsinspektoren mit Rundschreiben Nr. 35/S.6 zugestellt.

Abgesehen von nicht-normengemäßen Schiffen unter Schattenflaggen haben sich die ITF und ihre Mitgliedsverbände während der Berichtszeit mit mehreren unsicheren Schiffen (sowohl aus traditionellen Schifffahrtsländern als auch aus Entwicklungsländern) befaßt.

#### 197. Asiatische Seeleute

In Weiterverfolgung einer von der ITF-Seeleutesektion im Oktober 1979 angenommenen EntschlieÙung besuchte eine aus K. Mols-Sørensen (Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion), K.P. Kolah (Generalsekretär der Maritime Union of India), K. Kihata (Internationaler Sekretär der All-japanischen Seeleutegewerkschaft), Ake Selander (Stellvertreter der Generalsekretär) und Donald U'ren (ITF-Vertreter für Asien) bestehende Mission vom 7. November bis 1. Dezember 1979 eine Anzahl asiatischer Länder (s. auch die Punkte 48 - 51).

Aufgabe der Mission war es, mit angeschlossenen Gewerkschaften und interessierten Parteien in Asien Gespräche über die gegenwärtige ITF-Politik zu führen sowie über etwaige Probleme, denen sich die asiatischen Mitgliedsverbände der ITF im Zusammenhang mit der Unterstützung dieser Politik gegenübergestellt sehen, und mit diesen Gewerkschaften ferner über die Tagesordnung, den Tagungsort und die Vorbereitung einer Asiatischen Seeleutekonferenz der ITF Rücksprache zu halten. Die Mission besuchte Indien, Hongkong, Taiwan, die Philippinen, Australien, Neuseeland, Japan, Korea, Singapur und Indonesien.

Mitglieder der Mission hielten Diskussionen mit der Schifffahrtskammer von Hongkong, der Schifffahrtsbehörde und dem stellvertretenden Arbeitsminister der Philippinen und mit mehreren Seeleutegewerkschaften, die der ITF beizutreten wünschen. Der Vorsitzende der ITF-Seeleutesektion hatte ein Gespräch mit der National Union of Seafarers, Bombay, die sich später bereiterklärte, bestimmte Bedingungen zu erfüllen, um eine Aufhebung ihrer Suspendierung zu ermöglichen (s. Punkt 2 des vorliegenden Berichtes). In Indonesien war es den Mitgliedern der Mission möglich, einigen ehemaligen Besatzungsmitgliedern des Liberia-Schiffes "Opal City" ausstehende Heuern auszuzahlen (gegen dieses Schiff waren in den USA und in Großbritannien ITF-Aktionen eingeleitet worden).

Die Diskussionen mit den asiatischen Seeleutegewerkschaften über Personalplanung, gemeinsame Bemannungsvereinbarungen, ITF-Inspektoren, die Rückdatierung von Forderungen auf Nachzahlung ausstehender Heuern und einen sich auf "Gesamtbesatzungskosten" stützenden Vertrag und die Bildung von Sozialfonds für Seeleute zeigten, daß diese

Gewerkschaften es vorziehen würden, derartige Probleme in den dafür zuständigen Organen der ITF zu diskutieren. Gleichzeitig aber stellte sich heraus, daß die meisten asiatischen Seeleutegewerkschaften für eine Revision der ITF-Normen bezüglich Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen sind. Über das Ergebnis der Mission wurde im Dezember 1979 auf der Sitzung des Erweiterten Unterausschusses des Fair-Practices-Ausschusses (s. Punkt 252) berichtet.

198. Piraterie

Am 7. November 1977 leitete das ITF-Sekretariat an die angeschlossenen Mitgliedsverbände sehr beunruhigende Berichte mehrerer angeschlossener Seeleutegewerkschaften weiter, gemäß denen vor nigerischen Häfen ankernde Schiffe von bewaffneten Gangs während der Nacht überfallen wurden, um sowohl Fracht als auch persönliche Habe der Besatzungsmitglieder zu entwenden.

Am 21. November 1977 erfolgte ein weiterer brutaler Piratenangriff auf das vor Lagos ankernde dänische Schiff "LINDINGER IVORY". Der Kapitän des Schiffes wurde erschossen und über Bord geworfen, und mehrere Besatzungsmitglieder wurden schwer verletzt als sie sich zu verteidigen versuchten. Unsere dänischen Seeleutegewerkschaften hielten noch am gleichen Tage eine Krisenkonferenz ab und empfahlen ihren Mitgliedern, nicht nach Nigeria zu fahren, solange die nigerische Regierung nicht garantiert, daß keine weiteren Überfälle auf dänische Schiffe und deren Besatzungen erfolgen werden und daß es ohne Gefährdung des menschlichen Lebens möglich ist, in nigerische Häfen einzulaufen.

Am 23. November 1977 fand in London eine Sitzung zwischen dem ITF-Generalsekretär und dem Vorsitzenden der ITF-Seeleutesektion statt. Das ITF-Sekretariat empfahl daraufhin den übrigen angeschlossenen Seeleutegewerkschaften, ähnliche Maßnahmen wie die dänischen Mitgliedsverbände sie ergriffen hatten, in Betracht zu ziehen, solange die nigerischen Häfen nicht sicher sind.

Im April 1978 begaben sich bewaffnete Angreifer an Bord mehrerer Schiffe, die vor Tema (Ghana) auf Anker lagen. Seitdem hat die ghanesische Regierung angeordnet, daß Polizei-Kontrollboote die Häfen des La des Tag und Nacht bewachen. Seitdem liegen keine Berichte über ernste Zwischenfälle in ghanesischen oder nigerischen Häfen vor.

199. Vietnamesische Flüchtlinge auf See

Am 23. Mai 1978 ersuchte das ITF-Sekretariat die angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute, an ihre Regierungen und Reeder heranzutreten, um sicherzustellen, daß Schiffe unter der Flagge ihres Landes angewiesen werden, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Brüsseler Abkommens vom Jahre 1910, die Notrufe von Flüchtlingen

in Seenot zu beachten und solchen Flüchtlingen zumindest ein zeitweiliges Asyl zu gewähren. Im Oktober des gleichen Jahres ersuchte der ITF-Vorstand die Seeleutesektion, ihre Bemühungen in Unterstützung der Flüchtlinge auf See fortzusetzen und wenn möglich, zu verstärken (s. auch EntschlieÙung-Nr. 2 im Anhang).

Nachdem verschiedene internationale Kreise ohne Erfolg versucht hatten, dieses Problem zu bewältigen, nahm die ITF-Seeleutesektion eine später vom ITF-Vorstand bestätigte EntschlieÙung an (Nr. 18 im Anhang), in der der Vorstand und alle Mitgliedsverbände ersucht werden, Sanktionen gegen alle Personen anzuwenden, die Notrufe von Flüchtlingen in Seenot ignorieren.

#### 200. Arbeitskonflikte

Im Mai 1979 wurde dem ITF-Sekretariat mitgeteilt, daß zwei zwischen der deutschen Insel Sylt und Dänemark verkehrende Fährschiffe an einen deutschen Reeder verkauft worden waren, der sie unter die Flagge Zyperns zu stellen beabsichtige. Trotz starker Proteste der dänischen Gewerkschaftsbewegung war es nicht möglich, die Reeder zur Beibehaltung ihres Kollektivvertrages mit den angeschlossenen dänischen Seeleutegewerkschaften zu zwingen. Am 26. Juli fand auf Initiative der ITF in Kopenhagen eine Sitzung der dänischen Mitgliedsverbände statt, um eine Lagebesprechung vorzunehmen. Es wurde beschlossen, daß der Dänische Gewerkschaftsbund ersucht werden sollte zu prüfen, ob es mit der Unterstützung der ITF nicht möglich wäre, die Versorgung dieser Schiffe mit Proviant zu blockieren. Falls der Reeder der Schiffe beschlieÙe, die Schiffe unter die deutsche Flagge zu stellen, sollte ein deutscher Kollektivvertrag für sie abgeschlossen werden. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes waren keine weiteren Einzelheiten bekannt (s. auch das Kapitel "Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen", Punkt 3 - 22).

Das ITF-Sekretariat wurde während der Berichtszeit mehrmals aufgefordert, bei Streitigkeiten zwischen angeschlossenen Gewerkschaften als Schlichter oder Vermittler zu fungieren. In den meisten solchen Fällen konnten beiderseits befriedigende Regelungen getroffen werden. Dem ITF-Vorstand waren diese Meinungsverschiedenheiten jedoch ein AnlaÙ, die Festlegung eines geregelten Schieds- und Schlichtungsverfahrens der ITF zu erörtern.

#### 201. Verschiedenes

Vom 15. - 19. Mai 1978 fand in Farnham (Großbritannien) ein Seminar der Seeleutemission statt, auf dem Ake Selander ein Referat hielt. Am 6. November 1979 hielt er im Londoner Hauptbüro der Seeleutemission ein weiteres Referat über die Betreuung der Seeleute durch die ITF.

Am 24. Juli 1978 fand in Oslo eine Sitzung zwischen Vertretern der amerikanischen Seeleutegewerkschaft NMU und der Norwegischen Seeleutegewerkschaft statt. Diskutiert wurde die Frage der gewerkschaftlichen Organisation des im Offshore-Sektor beschäftigten Personals. A. Selander (Stellvertretender ITF-Generalsekretär) nahm an dieser Sitzung als Berater teil.

SEKTION DER FISCHER

202. Sektionsausschuß

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
Argentinien	J. Medigovich	E.O. Venturini
Belgien	H. Dumaray	
Dänemark	E. Olsen	S. Villadsen
Deutschland	H. Rake (Vorsitzender)	W. Murche
Färöer Inseln	O. Jacobsen	C. Olsen
Finnland	L. Lönnroth	R. Herdin
Großbritannien	J.L. Jones	
Island	O. Vigfússon	
Japan	H. Aso	
Niederlande	P.M. van Keulen	
Norwegen	K. Kristoffersen (Vizevorsitzender)	
Spanien	J. Lizarraga	
Tunesien	B. Abdelwaheb	
USA	unbesetzt	

Tagungen

203. Sektionskonferenz -- Dublin, 25. Juli 1977

Ein Bericht über diese Konferenz befindet sich auf Seite 61 des Protokolls des Dubliner Kongresses.

204. Sozialpolitischer Unterausschuß der ITF-Sektion der Fischer --  
Torshavn, Färöer Inseln, 10. - 12. Oktober 1979

Dies war die erste Sitzung auf den Färöer Inseln. Die Hauptaufgabe des Unterausschusses war es, die Beteiligung der ITF-Seite an der Sitzung des IAO-Ausschusses über die Arbeitsbedingungen in der Fischerei (s. Punkt 206) vorzubereiten. H. Rake (Deutschland) führte den Vorsitz. An der Sitzung nahmen Vertreter der Fischer aus Dänemark, Deutschland, den Färöer Inseln, Großbritannien, Island, den Niederlanden, Norwegen und Spanien teil.

Der Unterausschuß

- (a) beschloß, geeignete behördliche Instanzen zu bilden, um eine regelmäßigere Beschäftigung und größere Beschäftigungssicherheit von Fischern herbeizuführen;
- (b) beantragte, daß bei den Verhandlungen zwischen Küstenstaaten über Fischereirechte jene Länder und Gebiete spezifisch berücksichtigt werden sollten, die vom Fischfang besonders abhängig sind, weil sie über keine natürlichen Ressourcen verfügen oder der Aufbau einer herstellenden Industrie aufgrund des beschränkten Binnenabsatzes und der Entfernung von anderen Märkten unrentabel wäre;
- (c) betonte, daß die Festlegung internationaler Normen bezüglich der Arbeitszeit der Fischer und der Bemannung von Fischereifahrzeugen erwünscht ist;
- (d) erklärte, daß Kriterien im Zusammenhang mit der Bereitstellung eines Arztes am Fangplatz festgelegt werden sollten, in dem Sinne, daß für eine bestimmte Anzahl von Fischereifahrzeugen ein Arzt zur Verfügung stehen sollte;
- (e) war der Ansicht, daß eine internationale Harmonisierung der Ausbildung auf dem Gebiete der medizinischen Betreuung auf See erwünscht ist; und
- (f) daß auf diesem Gebiete internationale Normen angenommen werden sollten.

Eine weitere spezifische Aufgabe des Unterausschusses war es, zusätzliche sozialpolitische Ziele für die der ITF angeschlossenen Fischer zu setzen. Im Unterausschuß sind folgende Länder mit je einem Mitglied vertreten: Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Island, Japan, Kanada, Norwegen und die USA.

Am 20. November fand in Vorbereitung für eine IAO-Sitzung über Arbeitsbedingungen der Fischer eine Sitzung der ITF-Sektion der Fischer statt.

206. Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

Die Arbeit der ITF-Sektion der Fischer auf Ebene der IAO war vorwiegend auf die Tätigkeit des Dreigliedrigen IAO-Ausschusses über Arbeitsbedingungen der Fischer abgestimmt, der vom 21. - 30. November 1978 in Genf tagte, um folgende Fragen zu diskutieren: Arbeitszeit und Bemannung; Stabilisierung der Beschäftigung und des Verdienstes; medizinische Betreuung an Bord; Renten und Krankenversicherung; bezahlter Urlaub und Heimbeförderung. Der Ausschuß nahm Entschlüsse zu folgenden Fragen an: Sozialversicherung der Fischer; bezahlter Urlaub und Heimbeförderung. Der Ausschuß ersuchte den IAO-Verwaltungsrat, folgende Fragen auf die Tagesordnung einer künftigen Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen: Arbeitszeit und Bemannung; Stabilisierung der Beschäftigung und des Verdienstes. Auf Antrag der Arbeitnehmergruppe forderte der Ausschuß alle Fischereiländer auf, innerstaatliche Arbeitsbehörden für die Fischerei zu bilden, deren Aufgabe es sein würde, ein Register aller befähigten Fischer zu führen, die Anheuerung und Ausbildung der Fischer zu regeln und zur Vereinheitlichung der Beschäftigungsbedingungen beizutragen. Die Arbeitnehmerseite des Ausschusses schlug ferner vor, daß die IAO eine Untersuchung der Entlohnungsmethoden der Fischer sowie der für Fischer bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen vornehmen sollte. Aufgrund des Widerstandes der Arbeitgeber konnte ein Antrag der Arbeitnehmergruppe, daß eßbarer Fisch nur für menschlichen Konsum Verwendung finden sollte, nicht die notwendige Stimmmehrheit erzielen.

Arbeitnehmer-Vizevorsitzender des Ausschusses war H. Rake (ÖTV, Bundesrepublik Deutschland); D. Cairns (Britische Transportarbeitergewerkschaft) handelte als Sprecher der Arbeitnehmergruppe und Ake Selander (Stellvertretender Generalsekretär der ITF) als Sekretär der Arbeitnehmergruppe. Ferner nahmen an der Sitzung des Ausschusses - entweder als Arbeitnehmer-Mitglieder ihrer Landesdelegation oder als Mitglieder der ITF-Delegation - Vertreter von angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer in den Färöern, Island, Japan, Kanada, Norwegen und Spanien teil.

Zwischenstaatliche Beratende Organisation für Seeschifffahrt (IMCO)

207. Sicherheit von Fischereifahrzeugen

Vom 18. bis 22. September 1978 tagte in London der IMCO-Unterausschuß über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen. Das ITF-Sekretariat war durch Frau I. Englund (Sektionsassistentin) vertreten. Ferner waren Vertreter der Fischer von angeschlossenen Gewerkschaften aus Dänemark und Großbritannien anwesend. Der Unterausschuß nahm eine Reihe von Richtlinien zur Verbesserung der Sicherheit an Bord kleiner Fischereifahrzeuge (unter 24 Meter lang) an und beendete seine Arbeit auf einer weiteren Sitzung im Juli 1979, auf der Richtlinien über die Konstruktion und Ausrüstung kleiner Fischereifahrzeuge angenommen wurden.



208. Ausbildungs- und Wachgangsnormen

Auf seiner Sitzung vom 9. - 13. Juli 1979 in London verabschiedete der IMCO-Unterausschuß über Ausbildungs- und Wachgangsnormen Entwürfe von Vorschriften über die Ausbildung und Befähigung der Besatzungen von Fischereifahrzeugen, die nicht weniger als 24 m lang sind. A. Selander vertrat die ITF. Ferner waren angeschlossene Gewerkschaften der Fischer aus Dänemark und Großbritannien vertreten.

209. Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG)

Auf der im Rahmen des 32. ITF-Kongresses abgehaltenen Konferenz der ITF-Sektion der Fischer berichtete ein Vertreter der spanischen Fischer über die ernste Gefährdung der Beschäftigungssicherheit der spanischen Fischer infolge der Ausdehnung der EWG-Fischereigrenzen. Das ITF-Sekretariat versprach, ein Gespräch zwischen Vertretern der EWG-Behörden und der spanischen Fischer zu arrangieren. Dieses Gespräch fand am 24. November 1977 statt, und zwar im Rahmen einer Sitzung der Arbeitnehmerseite des Beratenden EWG-Ausschusses über Sozialprobleme in der Fischerei.

Während der Berichtszeit befaßte sich der Beratende EWG-Ausschuß vorwiegend mit der sozialen Unterstützung der Fischerei und der gewerkschaftlichen Fischereipolitik.

Die Mitarbeit der ITF-Sektion der Fischer im Rahmen des Paritätischen Beratenden EWG-Ausschusses über die Sozialprobleme in der Fischerei war während der Berichtszeit ziemlich sporadisch. Ferner bestand in diesem Ausschuß die Tendenz, Arbeitgeberproblemen den Vorrang einzuräumen. Das ITF-Sekretariat versucht in Zusammenarbeit mit dem Sekretär des Brüsseler Ausschusses das Gleichgewicht wiederherzustellen, und zwar durch eine engere Zusammenarbeit zwischen den im Ausschuß vertretenen Gewerkschaften und durch die Beantragung vorbereitender Sitzungen der Arbeitnehmerseite vor Sitzungen des Beratenden EWG-Ausschusses.

A. Selander (Stellvertretender ITF-Generalsekretär) nahm im November 1977 und im März und Juni 1979 in Brüssel an Sitzungen des Beratenden EWG-Ausschusses teil.

210. Internationale Walfangskommission (IWC)

Funktionäre der All-japanischen Seeleutegewerkschaft vertraten die ITF auf folgenden Sitzungen der IWC: 30. Jahreskonferenz - London, Juni 1978; Sitzung zwecks Überprüfung der Fangquoten für bestimmte Walfischbestände im Pazifik - Tokio, Dezember 1978 und 31. Jahreskonferenz - London, Juli 1979.

SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

211. Sektionsausschuß

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

Bodenpersonal

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Australien	J.P. Maynes	J.D. Cameron
Barbados	F.L. Walcott	
Belgien	R. Geldof	
Frankreich	R. Génovès	Y. Lequoy
Irland	C. Kirwan	
Japan	H. Nai	
Kenia	P. Mbinda	
Niederlande	B.J. Kok	
Nikaragua	A. Guthrie	
Österreich	F. Kaspar	W. Darmstädter
Peru	M. García	
Schweden	A. Åslund	
Schweiz	V. Schiwoff	
Spanien	P. Muñoz	F. Barros
U.S.A.	C.S. Coleman	
U.S.A.	J.F. Peterpaul	

Kabinenpersonal

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Australien	K.D. Elliott	
Dänemark	H.J. Jensen	

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Deutschland	H.B. Beyertt (Vizevorsitzender)	
Frankreich	M. Abraham	
Griechenland	K. Poutous	
Großbritannien	A. Kitson	J.E. Collier
Italien	V. Toso	
Japan	M. Akiyama	
Kanada	S. Poole	
Malta	A. Caruana	
Schweden	O. Turegard	
U.S.A.	E.M. Mitchell	
Venezuela	D.E. Puerta C.	

Flugdeckpersonal

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Frankreich	R. Deseau	
Großbritannien	T. Harding	
Israel	D. Bergmann	Z. Dricker
Mexiko	M. Tirado Campini	
U.S.A.	W.A. Gill (Vorsitzender)	
U.S.A.	J.A. Wahle	F.T. Durkin

Büro- und Verwaltungspersonal

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Costa Rica	F.J. Muñoz Gómez	
Großbritannien	E. Mackenzie	

Fluglotsen

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
U.S.A.	J.F. Leyden	R.E. Meyer

Flugleiter

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Kanada	M. Verrecchia	

212. Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Gewerkschaft</u>
U.S.A.	J.A. Wahle (Vorsitzender)	FEIA
Belgien	R. Van Dyck	CGSP
Deutschland	H.B. Beyertt (Stellvertreter: D. Neef, F. Brandstetter)	ÖTV
Frankreich	J.C. Vallot	SNPL
Frankreich	R. Thiebaut (Stellvertreter: R. Deseau)	SNOMAC
Großbritannien	J. Champion (Stellvertreter: R.C. Bricknell)	MNAOA
Israel	D. Bergmann	Histadrut
Mexiko	M. Lavalle	ASPA
Niederlande	W.J. Buying (Stellvertreter: J.P. Preyde)	VKB
U.S.A.	F.T. Durkin	FEIA

213. Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Gewerkschaft</u>
Australien	K.D. Elliott	Flight Stewards' Association
Belgien	R. Van Wolput (Stellvertreter: R. Housen)	CGSP
Dänemark	H.J. Jensen	Salaried Staffs' Union
Deutschland	H.B. Beyertt (Stellvertreter: R. Büngener B. Tietze F. Schnurre E. Lange D. Neef)	ÖTV
Frankreich	M. Abraham (Stellvertreter: M. Fuss)	SNPNC
Griechenland	K. Poutous (Vizevorsitzender)	Air Transport Trade Union (PESMA)
Großbritannien	J.E. Collier (Stellvertreter: E. McDermott)	T&GWU
Israel	D. Abraham	Histadrut
Italien	V. Toso	SNAVCO
Japan	M. Akiyama	JAL Cabin Attendants
Japan	K. Takita	JAL Workers' Union
Kanada	S. Poole	CALFAA
Malta	A. Caruana	GWU
Niederlande	J.F.M. Woltering (Stellvertreter: J. Kostermans)	VKC

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Gewerkschaft</u>
Singapur	D. Ramachandran	Air Transport Workers' Union
Spanien	M. de Julian (Stellvertreter: J. de los Santos)	UGT
U.S.A.	R. Callahan (Stellvertreter: E.M. Mitchell)	TWU
Venezuela	D.E. Puerta C.	ADAMA

214. Ausschuß des Bodenpersonals

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Gewerkschaft</u>
Großbritannien	E. Mackenzie (Vorsitzender)	ASTMS
Deutschland	H.B. Beyertt (Vizevorsitzender)	ÖTV
Australien	J.P. Maynes	Federated Clerks' Union
Barbados	F.L. Walcott	Workers' Union
Belgien	R. Verbruggen (Stellvertreter: R. Geldof)	Metal Workers' Union
Deutschland	Stellvertreter: G. Kühn-Krausgrill A. von Appen R. Leuthner G. Reimer	ÖTV
Großbritannien	A. Kitson (Stellvertreter: J.E. Collier)	T&GWU
Indien	M. Ghalib	Air India Employees' Guild
Irland	C. Kirwan	IT&GWU

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Gewerkschaft</u>
Israel	Z. Dricker	Histadrut
Italien	V. Toso	FILAC
Japan	H. Nai	JAL Workers' Union
Kanada	M. Verrecchia	CALDA
Kenia	J. Malii	T&AWU
Malta	A. Caruana	GWU
Niederlande	B.J. Kok (Stellvertreter: C. van Pelt)	Vervoersbonden FNV
Nikaragua	A. Guthrie (Stellvertreter: M. Blanco)	USTELAS
Norwegen	A. Aasmundsen	HK
Österreich	F. Kaspar (Stellvertreter: W. Darmstädter)	HTV
Peru	M. García A.	Braniff Inter- national Airways Employees' Union
Schweden	K. Johnson (Technischer Berater: L. Möllerberg)	HTF
Schweden	A. Aslund	STF
Schweiz	V. Schiwoff	VPÖD
Spanien	J.A. Villagrasa (Stellvertreter: J. Puga)	UGT
U.S.A.	W.L. Scheri	IAM
U.S.A.	J.F. Leyden (Stellvertreter: R.E. Meyer)	PATCO
U.S.A.	E.M. Mitchell (Stellvertreter: E.F. Downey)	TWU

## Konferenzen und Sitzungen

### Internationale Konferenz der Flugbegleiter -- London, 29. - 31. März 1977

215. An der Konferenz nahmen 93 Delegierte und Berater aus 28 Ländern teil. Die Konferenz bestätigte eine Erklärung über die Haltung der ITF gegenüber der Internationalen Vereinigung der Flugbegleiter (IFAA) und nahm Entschlüsse zu folgenden Fragen an: Kabinenpersonal der Japan Airlines; Arbeitskonflikt des SAS-Kabinenpersonals; Kabinenpersonal der Eastern Airlines und Concorde. Die Konferenz überprüfte einen Fragebogen für eine Internationale Übersicht über die Arbeitsbedingungen der Flugbegleiter und nahm eine Reihe von Änderungen vor. Die Sektionspolitik betreffend die Lizenzierung der Flugbegleiter, berufliche Gesundheits- und Sicherheitsrisiken, Diskriminierung gegen weibliches Kabinenpersonal und die Beschäftigungssicherheit der Flugbegleiter wurde gleichfalls unter Berücksichtigung der jüngsten Erfordernisse revidiert.

### 216. Technischer Ausschuß des Cockpitpersonals -- Zürich, 28. April 1977

Ein Sonderpunkt der Tagesordnung dieser Sitzung bezog sich auf einen von Herrn L.F. Bateman von der British Aircraft Corporation erstellten Bericht über Forschung und Entwicklung im Zusammenhang mit der Gestaltung der im Cockpit befindlichen Instrumente mit Braunschens Röhren.

Der Ausschuß prüfte ferner den Wortlaut eines vorgeschlagenen Übereinkommens (zwecks Unterbreitung an die IAO) über die Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten und verabschiedete die ITF-Politik über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege.

### 217. Sektionskonferenz -- Dublin, 23. Juli 1977

(Ein Bericht über diese Konferenz befindet sich auf Seite 63 des Protokolls des Dubliner ITF-Kongresses.)

### 218. Asiatische Regionalkonferenz für Zivilluftfahrt -- Manila, 27. - 31. März 1978

Sektionssekretär M.S. Hoda nahm an der obigen Konferenz als Referent teil.(s. auch unter Punkt 44 des vorliegenden Tätigkeitsberichtes.)

### 219. Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals -- London, 12. und 13. Juni 1978

An der Sitzung nahmen 28 Ausschußmitglieder und Berater aus 11 Ländern teil. Ove Johansson (Schweden) und K.Poutous (Griechenland)



wurden zum Vorsitzenden bzw. Vizevorsitzenden des Ausschusses gewählt. Der Ausschuß beschloß, daß die IAO ersucht werden sollte, so bald wie möglich eine Expertensitzung über die berufliche Gesundheit und Sicherheit des Flugpersonals einzuberufen und ernannte zwei Unterausschüsse (über berufliche Gesundheit und Sicherheit und über Beschäftigungssicherheit und Arbeitsbedingungen), die mit der Ausarbeitung der erforderlichen Dokumente und Unterlagen für die beantragte IAO-Sitzung beauftragt wurden. Ferner bekräftigten die Mitglieder des Ausschusses die bestehende ITF-Politik in bezug auf die Lizenzierung des Kabinenpersonals und gaben ihrer Besorgnis über die zunehmende Zahl unabhängiger Vereinigungen des Kabinenpersonals Ausdruck, die die Verhandlungsfähigkeit des Kabinenpersonals zu schwächen drohen.

220. Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals --  
London 12. und 13. Juli 1978

An der Sitzung nahmen 10 Ausschußmitglieder und Berater teil. Der Ausschuß nahm verschiedene Eingaben der Französischen Vereinigung der Flugingenieure (SNOMAC) über die Zusammensetzung der Cockpitbesatzung auf kleineren Flugzeugen, wie z.B. B 737, DC 9 und BAC 1-11 an. Die Mitglieder des Ausschusses erhoben starken Protest dagegen, daß die Luftfahrtsgesellschaften gewisser Länder diese Flugzeuge nur mit zwei Piloten im Cockpit einsetzten (also ohne einen Flugingenieur). Der Ausschuß befürwortete ferner ein Dokument über die Gestaltung des Flugdecks auf künftigen Flugzeugtypen und die gegenseitige Abhängigkeit der Aufgaben der Piloten und Flugingenieure.

Nach Entgegennahme eines Berichtes des Kollegen R. Deseau (SNOMAC) über seine Teilnahme an einer Anhörsitzung der amerikanischen Zivilluftfahrtsbehörde (FAA) über die mit der Verwendung von Kunststoffen verbundenen Gefahren beschloß der Ausschuß, die ITF darauf aufmerksam zu machen, daß es notwendig ist, eine koordinierte gewerkschaftliche Kampagne gegen die Gefahren bestimmter Kunststoffe zur organisieren, die für die Innenausstattung von Flugzeugen und anderen Verkehrsmitteln verwendet werden.

Der Ausschuß formulierte internationale Mindestsicherheitsforderungen, deren Erfüllung bei der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) und der International Air Transport Association (IATA) beantragt werden soll. Ferner prüfte der Ausschuß die bestehende ITF-Politik über die Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten und nahm mit Besorgnis zur Kenntnis, daß die ICAO den Anhang 1 (Personallizenzierung) des ICAO-Abkommens zu revidieren beabsichtigt ohne mit der ITF hierüber Rücksprache gehalten zu haben. Der Ausschuß beschloß aus diesem Grunde, einen formellen Protest an das ICAO-Sekretariat zu richten.

221. Sitzung der KSSU-Gruppe, -- Zürich 21.-23. November 1978

Diese Sitzung von Vertretern der ITF-Mitgliedsgewerkschaften des

Personals der KSSU- Luftfahrtsgesellschaften (KLM, SAS, Swissair und UTA) beschloß: (a) auf regelmäßiger Basis Informationen über Luftfahrtsgesellschafts-Projekte auszutauschen und diese Projekte auf gewerkschaftlicher Ebene gemeinsam zu diskutieren; (b) weitere Anträge an die zuständigen Regierungsinstanzen zu richten, damit diese die Luftfahrtsgesellschaften auffordern, in Übereinstimmung mit den OECD-Richtlinien für multinationale Unternehmen mit den zuständigen Gewerkschaften auf Gruppenebene zu verhandeln; und (c) einen Vergleich der Arbeitsbedingungen bestimmter Kategorien des Boden- und Flugpersonals zwecks Harmonisierung dieser Bedingungen vorzunehmen. Ferner wurde eine Arbeitsgruppe ernannt und beauftragt, einen Entwurf einer Vereinbarung zu formulieren, die eine gegenseitige Unterstützung vorsieht, einschließlich der Verweigerung der Übernahme von Arbeiten, die normalerweise vom Personal einer anderen Gesellschaft verrichtet werden; der Vorenthaltung der Zustimmung für den Austausch von Personal, falls mit den zuständigen Gewerkschaften nicht vorher hierüber Rücksprache gehalten wird und der Vorenthaltung der Dienste ihrer Mitglieder bei Arbeitskonflikten. Diese Arbeitsgruppe tagte am 24. Januar 1979 in London und formulierte einen Entwurf, der allen zuständigen Gewerkschaften zugestellt worden ist. Eine zweite Arbeitsgruppe wird die spezifischen Probleme untersuchen, denen sich die Flugzeugmechaniker aufgrund der Arbeitsteilung innerhalb der Gruppe gegenübergestellt sehen.

222. Afrikanische Regionalkonferenz für Zivilluftfahrt --  
Nairobi, 11. - 15. Dezember 1978

Der Sektionssekretär M.S. Hoda hat an dieser Konferenz teilgenommen. (s. auch unter Punkt 27 des vorliegenden Tätigkeitsberichtes.)

223. Ausschuß des Luftfahrtsbodenpersonals --  
London, 23. - 25. Januar 1979

An der Sitzung nahmen 45 Delegierte, Berater und Beobachter aus 16 Ländern teil. D'Arcy Kennedy (ITF-Vertreter bei der ICAO) berichtete über die Beteiligung der ITF an verschiedenen ICAO-Tagungen und gab Anregungen zwecks Herbeiführung einer stärkeren Beeinflussung der ICAO. Man war der Ansicht, daß die Gewerkschaften auf nationaler Ebene ihre zuständigen Regierungsinstanzen auffordern sollten, die Ansichten der Arbeitnehmer zu berücksichtigen, wenn sie den Regierungsdelegierten zu ICAO-Tagungen ihre Anweisungen geben. Ferner beschloß der Ausschuß, die IAO zu ersuchen, ein internationales Symposium über die Auswirkungen der zunehmenden Automation und Verwendung von Mikroprozessoren auf die Beschäftigungssicherheit und -möglichkeiten in der Luftfahrt einzuberufen. Die Gewerkschaften des Bodenpersonals wurden gebeten, dem ITF-Sekretariat zwecks Auswertung und Weiterleitung Informationen und Vorschläge bezüglich der Humanisierung der Arbeitsumwelt zuzustellen.

In einer EntschlieÙung gab der Ausschuß seiner ernststen Besorgnis darüber Ausdruck, daß in einigen skandinavischen Ländern die Piloten aufgefordert werden, die technische Vorfluginspektion und Wartungskontrolle an Flugzeugen vorzunehmen. Die EntschlieÙung betont erneut, daß im Interesse der Sicherheit alle solchen Inspektionen von sachgemäß befähigtem und lizenziertem technischen Personal vorgenommen werden sollten. Ferner diskutierte der Ausschuß die bevorstehende IAO-Tagung über die Arbeitsbedingungen der Fluglotsen und beschloÙ die Arbeitnehmerpolitik für diese Tagung.

224. Sitzung der KSSU-Wartungsmechaniker -- Stockholm, 3. und 4. April 1979

Diese Sitzung fand auf Einladung der Schwedischen Transportarbeiter statt, um Probleme zu diskutieren, die sich aus der Aufteilung der Wartungsarbeiten unter die der KSSU-Gruppe angehörenden Unternehmen ergeben. Es wurde beschlossen, daß es im Interesse des Schutzes der Beschäftigungssicherheit unerläÙlich ist, regelmäßig Informationen zwischen den zuständigen Gewerkschaften auszutauschen.

225. Sektionskonferenz -- Paris 28. - 31. Mai 1979

An der Konferenz nahmen rund 200 Delegierte und Berater aus 30 Ländern teil. Da der Sektionsvorsitzende Bill Gill aufgrund anderweitiger Verpflichtungen nicht an der Konferenz teilnehmen konnte, führte Jack Wahle (FEIA, USA) den Vorsitz. Die Konferenz befürwortete eine von den Gewerkschaften der Gruppe KSSU getroffene Solidaritätsvereinbarung; gab ihrer Enttäuschung darüber Ausdruck, daß die Geschäftsleitungen der Luftfahrtsgesellschaften der Gemeinschaftsländer noch immer nicht bereit sind, auf EWG-Ebene Diskussionen mit den zuständigen Gewerkschaften über soziale Probleme des Luftfahrtpersonals zu führen; forderte die Einberufung einer dreigliedrigen internationalen Konferenz über die berufliche Gesundheit und Sicherheit des Fluggersonals; ernannte einen Ad hoc-Ausschuß, der die ITF im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Revision des Anhangs 1 des ICAO-Abkommens beraten soll; forderte eine striktere Flughafensicherheit und nahm ein Mindestsicherheitsprogramm an. Die von der Konferenz angenommenen EntschlieÙungen beziehen sich auf: Gestaltung des Flugdecks und Zusammensetzung der Flugdeckbesatzungen; Lizenzierung von Piloten und Flugingenieuren; Vorflugkontrolle von Flugzeugen; Gesundheitsrisiken der Arbeit an Bildschirmen mit Braunschens Röhren und die Lizenzierung der Flugbegleiter. Ferner bestätigte die Konferenz Erklärungen der Sektion über Schichtarbeit und die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege. Weitere EntschlieÙungen wurden im Zusammenhang mit Arbeitskonflikten mit Japan Air Lines, Iberia und Aerolineas Argentinas angenommen. (Der Wortlaut der von der Sektion angenommenen EntschlieÙungen und Erklärungen befindet sich unter Nr. 19 - 28 im Anhang des vorliegenden Tätigkeitsberichtes) (s. auch Punkt 226 unten.)

Im Rahmen der Sektionskonferenz fanden separate Sitzungen des Kabinenpersonals, des Flugdeckpersonals und des Bodenpersonals statt.

226. Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals --  
London, 6. und 7. November 1979

Der wichtigste Punkt der Tagesordnung dieser Sitzung bezog sich auf die vorgeschlagene Revision des ICAO-Anhanges I, der sich mit Fragen der Personallizenzierung und Ausbildung befaßt. Die Ansichten des Ausschusses zu den von der IMCO vorgeschlagenen Änderungen wurden an einen Ad hoc-Ausschuß der ITF weitergeleitet, der mit der ausführlichen Behandlung dieses Fragenkomplexes beauftragt wurde und am folgenden Tage zusammentrat. Ferner nahm der Ausschuß eine Prüfung der Politik der Sektion Zivilluftfahrt zur Frage der Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten vor und empfahl mehrere Änderungen, um diese Politik den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Der Ausschuß war der Ansicht, daß die bestehenden ITF-Entscheidungen über Probleme des Flugdeckpersonals miteinander verschmolzen werden sollten und beauftragte einen aus den Kollegen M.S. Hoda (Vorsitzender), Roger Bricknell (MNAOA, Großbritannien), Frank Durkin (FEIA, USA), A. Rolland (SNOMAC, Frankreich) und W.J. Buying (VKB, Niederlande) bestehenden Unterausschuß mit dieser Aufgabe. Andere vom Ausschuß diskutierte Probleme bezogen sich auf die Gestaltung des Flugdecks von Flugzeugen des Typs B757 und B767 sowie auf die Zusammensetzung der Flugdeckbesetzung auf Flugzeugen des Typs A310 (Airbus).

227. Ad hoc-Ausschuß für ICAO-Anhang I --  
London, 8. November 1979

Die erste Sitzung dieses auf der Vollkonferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt im Mai 1979 in Paris gebildeten Ausschusses fand unter dem Vorsitz von Bill Gill (Vorsitzender der Sektion Zivilluftfahrt) statt. An der Sitzung nahmen 16 Mitglieder und Berater teil. D'Arcy Kennedy (ITF-Vertreter bei der ICAO) berichtete über den Hintergrund der geplanten Revision und erläuterte ausführlich die vorgeschlagenen Änderungen. Der Ausschuß war der Meinung, daß der Neuentwurf des Anhanges I zwar besser sei als der bisherige Text, aber einer weiteren Verbesserung bedürfe. Die Vertreter der einzelnen Personalkategorien wurden beauftragt, eine gründliche Prüfung der auf ihre Kategorie zutreffenden Teile des Neuentwurfes vorzunehmen und dem Sekretariat so bald wie möglich ihre Bemerkungen zuzustellen, damit diese auf der nächsten Sitzung des Ausschusses (am 5. und 6. Februar 1980) diskutiert werden können. Ferner wurde beschlossen, zwei Vertreter des FS-Kontrollpersonals in den Ausschuß einzuladen. Dem Ausschuß wurde mitgeteilt, daß die ICAO gegen Ende November ein Konsultationsschreiben an alle Mitgliedsstaaten und interessierte internationale Organisationen - einschließlich der ITF - aussenden wird. Dieses Schreiben werde somit der nächsten Sitzung des Ad hoc-Ausschusses vorliegen.

## 228. Flugzeugentführungen

Während der Berichtszeit waren mehrere Fälle von Luftpiraterie zu verzeichnen. Zwei Flugzeugentführungen waren jedoch so ernst und tragisch, daß sie besonderer Erwähnung bedürfen. Bei der ersten Entführung handelte es sich um eine DC-8 der Japan Air Lines, die im Oktober 1977 nach Algerien entführt wurde. Die algerische Regierung ignorierte unseren Antrag auf Einleitung eines strafrechtlichen Verfahrens gegen die Entführer, deren Forderungen voll erfüllt wurden, wonach sie in Algerien untertauchten.

Die zweite Entführung erfolgte im gleichen Monat. Eine Boeing 737 der Lufthansa wurde nach Mogadischu in Somalia entführt. Der Flugkapitän der Maschine wurde von den Terroristen kaltblütig ermordet. In Mogadischu stürmten Streitkräfte des deutschen Sicherheitschutzes das entführte Flugzeug und befreiten die Geiseln.

Der ITF-Generalsekretär trat in beiden Fällen mit den Vereinten Nationen und der ICAO in Verbindung und forderte sofortige und drastische Maßnahmen gegen den Luftfahrtterrorismus.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals waren über diese beiden Terroranschläge zutiefst schockiert und ersuchten die ITF, erneut zu untersuchen, in welcher Form sie durch weitere Maßnahmen zur Lösung dieses entsetzlichen Problems beitragen kann. Damit war jedoch der Luftfahrtterrorismus nicht aus dem Wege geräumt. Aus diesem Grunde fand am 24. und 25. November 1977 in Wien eine Sondersitzung statt, an der ITF-Präsident Fritz Prechtel, Bill Gill (Vorsitzender der ITF-Sektion Zivilluftfahrt) und Heinz Kluncker (Vorsitzender der Gewerkschaft ÖTV) teilnahmen. Zweck dieser Sitzung war es zu untersuchen, auf welche Weise die ITF einen zusätzlichen Beitrag zur Lösung des Problems des Terrorismus machen könnte. Die Sitzung verabschiedete zwei Empfehlungen zuhanden der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, die am 5. und 6. Dezember 1977 in Genf zu einer Konferenz zusammentrat. Beide Empfehlungen wurden von der Sektion Zivilluftfahrt einstimmig angenommen. Sie sehen vor:

- (a) daß die ITF bereit sein sollte, in Zusammenarbeit mit freundlichen Staaten, Behörden und Organisationen, Boykotte und andere Sanktionen gegen Staaten zu organisieren, die weiterhin Personen unterstützen, welche Terroraktionen gegen die Zivilluftfahrt vornehmen; und
- (b) daß die ITF ein internationales Symposium einberufen sollte, um die gesamte Frage des Luftfahrtterrorismus gründlich zu erörtern.

## 229. Internationales Symposium über Flugzeugentführungen und andere Angriffe auf die zivile Luftfahrt -- Bonn, 6. und 7. April 1978

Auf der im Dezember 1977 in Genf abgehaltenen Konferenz der Sektion

Zivilluftfahrt war eine EntschlieÙung angenommen worden, in der die ITF aufgefordert wurde, ein Internationales Symposium über den Terrorismus gegen die Zivilluftfahrt einzuberufen, auf dem Experten von den zuständigen nationalen und internationalen Organen zusammen mit Vertretern der angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals eine zweckdienliche Diskussion über alle Aspekte der Luftfahrtsicherheit während des Fluges und auf dem Boden führen können. In Weiterverfolgung dieser EntschlieÙung fand am 6. und 7. April 1978 in Bonn, auf Einladung der deutschen Gewerkschaft ÖTV, ein internationales Symposium über Flugzeugentführungen und andere Angriffe auf die zivile Luftfahrt statt, an dem angeschlossene Gewerkschaften aus Europa, dem Nahen Osten, Asien und den Vereinigten Staaten teilnahmen. Die offizielle Haltung der Regierung wurde von Herrn H. Ruhnau (Staatssekretär im Bundesministerium) dargelegt. Die Luftfahrtsgesellschaften waren durch die International Air Transport Association (IATA) und Herrn G. Frühe von der Luft-hansa vertreten.

Das Symposium bot eine wertvolle Gelegenheit für einen Meinungsaustausch und eine gründliche Erörterung geeigneter Methoden zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr und in Flughäfen. Die anwesenden Vertreter angeschlossener Gewerkschaften des Luftfahrts-personals bekundeten erneut ihre Unterstützung der ITF-Politik über Flugzeugentführungen und andere Formen des Terrorismus, die besagt, daß die Mitgliedsverbände in Zusammenarbeit mit konstruktiv gesinnten Staaten und Organisationen Sanktionen gegen jene Länder in die Wege leiten sollen, die weiterhin die öffentliche Meinung und die einschlägigen internationalen Abkommen ignorieren bzw. verletzen.

230. Bonner Erklärung über Flugzeugentführungen

Die ITF hat in einer Presseerklärung die anläßlich der Weltwirtschaftskonferenz im Juli 1978 von sieben Ländern (Kanada, Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Italien, Japan, Großbritannien und USA) getroffene Vereinbarung begrüßt, einen Luftfahrtsboykott gegen alle Länder einzuleiten, die Flugzeugentführern und Terroristen Obdach bieten, entführte Flugzeuge beschlagnahmen oder sich weigern, entführte Fluggäste oder Flugzeugbesatzungen heimzubefördern. Die ITF hat versprochen, dieses von ihr seit langem beantragte Vorgehen voll und ganz zu unterstützen.

231. Mindestsicherheitsprogramm

Auf der Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt im Mai 1979 in Paris wurde ein Mindestsicherheitsprogramm (s.Nr. 19 im Anhang) angenommen, das weltweit in allen Flughäfen zur Durchführung gelangen soll. Die ICAO, IATA und andere zuständige zwischenstaatliche Organisationen sind dringend ersucht worden, die Anwendung der vorgeschlagenen Sicherheitsmaßnahmen sicherzustellen.

## Beziehungen zu internationalen Organisationen

### EWG

232. Am 4. Dezember 1978 fand eine Sitzung der Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals der EWG-Länder statt. Dieser Sitzung wurde mitgeteilt, daß eine Sonderabteilung der EWG-Kommission mit einigen Mitgliedern der Arbeitgeberseite eine erste Diskussion über bestimmte von der Arbeitnehmerseite angesprochene Probleme geführt hat. Jelte Post (ehemaliger Vorsitzender der ITF-Sektion Zivilluftfahrt) wurde von der Kommission beauftragt, als Experte eine Übersicht über die Arbeitsbedingungen des Luftfahrtspersonals der EWG-Länder zu erstellen. Die Arbeitgeberseite stimmte diesem Projekt zu. Eine kleine Arbeitsgruppe wurde beauftragt, gründliche Vorbereitungen für künftige Sitzungen der Arbeitnehmerseite zu treffen.
233. Am 29. Januar, 26. März, 4.-5. Juli und 16. Oktober 1979 tagte die obengenannte kleine Arbeitsgruppe und untersuchte eine Reihe von Problemen, mit denen sich die Sektion gegenwärtig befaßt, um spezifische Sachgebiete auszusondern, über die im Rahmen des für die Luftfahrt zu bildenden Gemeinsamen Beratenden EWG-Ausschusses Diskussionen mit den Arbeitgebern geführt werden sollen.
234. Am 12. und 13. Dezember 1979 fand in Brüssel eine Plenarsitzung der EWG-Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals statt. Die Sitzung nahm einen Zwischenbericht der kleinen Arbeitsgruppe und die in diesem Bericht enthaltenen Empfehlungen zur Kenntnis. Ferner wurde die Zusammensetzung der Arbeitnehmerseite des beantragten Gemeinsamen Beratenden Ausschusses diskutiert. Außerdem wurde die Kommission dringend ersucht, sich für Herbeiführung eines baldigen Ad hoc-Gesprächs mit den Arbeitgebern einzusetzen, damit eine gemeinsame Diskussion über soziale und andere Probleme des Luftfahrtspersonals der Gemeinschaftsländer erfolgen kann.

### IAO

235. Vorbereitende Sitzung der IAO-Luftfahrtstagung -- Genf, 5. und 6. Dezember 1977

Zwecks Vornahme einer letzten Prüfung der IAO-Berichte und Koordinierung der Arbeitnehmerhaltung auf der IAO-Konferenz trat die ITF-Sektion Zivilluftfahrt am 5. und 6. Dezember 1977 in Genf zusammen. Den Vorsitz führte William Gill (USA). An der Konferenz, die auch eine Reihe von Entschlüssen an die IAO-Konferenz befürwortete, nahmen 90 Delegierte und Beobachter aus 23 Ländern teil. Auf dieser Konferenz wurden spezifisch folgende vier Entschlüsse zwecks Weiterleitung an die IAO-Konferenz gutgeheißen: Entschluß über ein IAO-Übereinkommen betreffend die Sozialbeziehungen des Luftfahrtspersonals; Entschluß betreffend

die Schaffung fester dreigliedriger IAO-Einrichtungen über die Behandlung von Luftfahrtsfragen; Entschließung betreffend die Einberufung der nächsten IAO-Luftfahrtstagung zwecks Erörterung der sozialen Auswirkungen des technischen Wandels und der Probleme, die sich aus Zusammenschlüssen von Luftfahrtsgesellschaften und Gegenseitigkeitsabkommen zwischen diesen ergeben; Entschließung über Flugzeugentführungen.

236. Dreigliedrige Technische IAO-Zivilluftfahrtskonferenz --  
Genf, 7. bis 15. Dezember 1977

Auf der Tagesordnung dieser Tagung standen folgende Punkte: Allgemeiner Bericht; Berufliche Gesundheit und Sicherheit in der Zivilluftfahrt; Beschäftigungssicherheit in der Zivilluftfahrt.

Nach einer langen und manchmal sehr bitteren Diskussion nahm die Konferenz Schlußfolgerungen zu den beiden technischen Tagesordnungspunkten an. Außerdem wurden Entschließungen über: Flugzeugentführungen; Einberufung einer Expertensitzung über Probleme der Fluglotsen; künftige IAO-Tätigkeit auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt und Gewerkschaftsrechte in der Zivilluftfahrt angenommen.

Die Arbeitnehmergruppe erzielte einen beachtenswerten Erfolg, da es ihr möglich war, den Großteil ihrer Argumente durchzusetzen. Eine von der ITF und der Arbeitnehmergruppe unterbreitete Entschließung betreffend die Annahme eines Übereinkommens über Beschäftigungsbedingungen in der Zivilluftfahrt konnte nicht genügend Stimmen auf sich vereinigen, weil sich die Arbeitgebergruppe und die Regierungen ihrer Stimme enthielten. Eine von den Arbeitgebern unterbreitete Entschließung über die "Optimalisierung der finanziellen Einnahmen" erzielte aus dem gleichen Grunde keine beschlußfähige Stimmenzahl.

Mit Ausnahme eines einzigen Amtsträgers kamen alle offiziellen Amtsträger der Arbeitnehmergruppe von ITF-Mitgliedsverbänden. Der Vorsitzende der Arbeitnehmergruppe war Ted McKenzie (Großbritannien) und der Arbeitnehmer-Vizevorsitzende der gesamten Konferenz war Kollege Ben Kok (Niederlande). Les Shorter (Großbritannien) war Vizevorsitzender und Sprecher der Arbeitnehmergruppe im Geschäftsführenden Ausschuß und Bernie Beyertt (Deutschland) und Eric Williamson (Australien) waren die Sprecher der Arbeitnehmerseite in den zwei technischen Unterausschüssen. Mo Hoda, Sektionssekretär, handelte als Sekretär der Arbeitnehmergruppe.

237. IAO-Expertensitzung über Probleme der Fluglotsen --  
Genf, 8. - 16. Mai 1979

An dieser Sitzung nahmen je 15 Vertreter der Regierungen und Arbeitnehmer teil. Die Sitzung nahm Schlußfolgerungen und Empfehlungen zu folgenden Fragen an: Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen;



soziale und gesundheitliche Aspekte der Arbeit in FS-Kontrollstationen; Arbeitszeit; Bezahlung; berufliche Sicherheit; gesetzliche Haftpflicht; Personalplanung und Aufstiegsmöglichkeiten; Ausbildung; Umschulung und Beschäftigungssicherheit. Die ITF war durch M.S. Hoda vertreten, der als Sekretär der Arbeitnehmerseite handelte.

238. I C A O

Durch die Ernennung des Kollegen D'Arcy Kennedy zum ITF-Vertreter auf Ebene der ICAO war es der ITF möglich, sich in zunehmendem Maße an der Arbeit der ICAO zu beteiligen. Während der Berichtszeit vertrat D'Arcy Kennedy die ITF auf mehreren Sitzungen des Flugnavigationsausschusses (ANC). Ferner machte er die ICAO darauf aufmerksam, daß die ITF nicht auf der Liste der Organisationen steht, mit denen über Sicherheitsfragen Rücksprache zu halten ist, und daß der ANC die ITF bei der Festlegung der Zusammensetzung einer Studiengruppe außer Acht gelassen hat, deren Aufgabe es ist, das ICAO-Sekretariat bei der Revision des ICAO-Anhanges I zu beraten. Die angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals sind ersucht worden, diese beiden Probleme mit den zuständigen Behörden ihrer Länder anzusprechen, und die ICAO hat seitdem mehrere diesbezügliche Anfragen von Mitgliedsstaaten erhalten.

Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes hatte die ICAO mit der Revision des Anhanges I (Personallicenzierung und Ausbildung) des Abkommens von Chicago begonnen. In seinem ersten Entwurf schlug das ICAO-Sekretariat die Einführung des Systems Operator/Piloten-Konzeptes vor. Da sich die Annahme dieses Vorschlages nachteilig auf die beruflichen Interessen der Flugingenieure ausgewirkt haben würde, beantragten der Vorsitzende der Sektion Zivilluftfahrt und D'Arcy Kennedy ein Gespräch mit Vertretern der ICAO, und es gelang ihnen, die ICAO zu bewegen, diesen Vorschlag zurückzuziehen.

Zwecks Prüfung weiterer ICAO-Vorschläge zur Änderung des ICAO-Anhanges I ernannte und beauftragte die im Mai 1979 in Paris abgehaltene Vollkonferenz der Sektion Zivilluftfahrt eine sich aus Vertretern aller Kategorien des Luftfahrtspersonals zusammensetzende Arbeitsgruppe mit der Behandlung dieser Frage. Die Arbeitsgruppe tagte erstmalig am 8. November 1979 und wird auf weiteren Sitzungen einen detaillierten Kommentar zu den Entwürfen der ICAO erstellen.

239. Die unter der Obhut der ICAO fungierende Europäische Zivilluftfahrtskonferenz (ECAC) hat ihre 10. dreijährliche Konferenz in Straßburg abgehalten. Die ITF war durch M.S. Hoda (Sektionssekretär) und R. Deseau (Frankreich) vertreten. Die Konferenz nahm eine Reihe von Empfehlungen über Fragen wie Luftfahrtsicherheit, Reduzierung der durch den Luftverkehr verursachten Störungen (Lärm usw.) und die Beförderung gefährlicher Frachten auf dem Luftwege an. Die Vertreter der ITF betonten die Notwendigkeit einer regelmäßigen Rücksprache mit den Gewerkschaften bei der Formulierung der ECAC-Politik.

SEKTION REISEBÜROPERSONAL

240. Sektionsausschuß

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Australien	J.P. Maynes	J.D. Cameron
Dänemark	J. Pors H.J. Jensen	
Deutschland	K. Haussig	W. Murche
Großbritannien	T. Jenkins L. Smith	C.A. Lyons J.L. Richardson L.O. Shorter
Irland (Rep.)	C. Kirwan	
Japan	K. Fukudome (Vizepräsident)	S. Suzuki
Kenia	J. Malii	P. Mbinda
Malta	A. Caruana	
Niederlande	P. Diepeveen	
Schweden	L. Hellman (Vorsitzender)	
Spanien	D. Moragues	A. Caballos
USA	J.F. Otero	R.J. Devlin T. Fitzgibbon

241. Am 26. April 1978 besuchte der Vorsitzende der Sektion Reisebüropersonal das ITF-Sekretariat und führte mit dem Generalsekretär und dem Sektionssekretär M.S. Hoda eine gründliche Diskussion über die Arbeit der Sektion. In Weiterverfolgung dieser Diskussion wurde ein Rundschreiben mit folgenden Vorschlägen an die zuständigen Mitgliedsverbände ausgesandt:

- (1) Es sollte untersucht werden, welche spezifischen Bemühungen in den einzelnen Ländern unternommen werden oder geplant sind, um die im Reisebürosektor beschäftigten Arbeitnehmer gewerkschaftlich zu organisieren.

- (ii) In Weiterverfolgung eines auf dem ITF-Kongreß in Dublin gefaßten Beschlusses sollte in der zweiten Hälfte des Jahres 1979 in London ein internationales Seminar über Probleme des Reisebürosektors einberufen werden. Ziel des Seminars ist es, Informationen über diesen Sektor und verwandte gewerkschaftliche Probleme zu erlangen und eine solide Ausgangsbasis für die künftige Tätigkeit der Sektion zu schaffen. Organisationen wie die Weltorganisation für Tourismus (WTO) und die Weltföderation der Vereinigungen der Reisevermittler (UFTAA) sollen zu diesem Seminar eingeladen werden.

#### KONFERENZEN UND TAGUNGEN

#### 242. Ausschuß der Sektion Reisebüropersonal London, 31. Oktober 1978

Am 31. Oktober 1978 tagte in London der Ausschuß der Sektion Reisebüropersonal. An der Sitzung nahmen 14 Delegierte und Berater aus 6 Ländern teil. Der Ausschuß wählte K. Fukudome von der Japanischen Föderation des Reisebüropersonals (KANKOROREN) zum Vizevorsitzenden der Sektion.

Der Ausschuß nahm mit Befriedigung zur Kenntnis, daß die spanische Transportarbeiterföderation UGT beschlossen hat, ihre im Reisevermittlungssektor beschäftigten Mitglieder bei der ITF anzumelden, und daß die Japanische Föderation des Reisebüropersonals (KANKOROREN) nunmehr alle ihre Mitglieder bei der ITF registriert hat. Die einzelnen Mitglieder des Ausschusses berichteten über das Ausmaß der gewerkschaftlichen Organisation des Reisebüropersonals in ihren Ländern und beauftragten einen aus drei Personen bestehenden Unterausschuß mit der Ausarbeitung eines Programmes für ein internationales Seminar über den Reisevermittlungssektor.

Ferner beschloß der Ausschuß, daß andere interessierte internationale Organisationen (z.B. die Weltorganisation für Tourismus (WTO), die ICAO, die IAO und den Weltverband der Vereinigungen der Reisevermittler (UFTAA)) zu diesem Seminar eingeladen werden sollten. Der Vorschlag, daß die ITF engere Beziehungen zur WTO aufnehmen sollte, wurde einstimmig unterstützt. In diesem Zusammenhang wurde gleichzeitig erklärt, daß die damit verbundenen finanziellen Beiträge, falls notwendig, durch freiwillige Spenden bestimmter Mitgliedsverbände abgedeckt werden könnten.

#### 243. Internationales Seminar und Konferenz der ITF-Sektion des Reisebüropersonals -- Amsterdam, 9. und 10. Oktober 1979

Am 9. und 10. Oktober 1979 fand in Amsterdam ein internationales Seminar der ITF-Sektion Reisebüropersonal statt, an dem fünfzig Delegierte und Berater aus insgesamt vierzehn Ländern -- einschließlich Gastreferenten von der Weltorganisation für Tourismus (WTO),

der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der EWG -- teilnahmen. Gastgeber war die der ITF angeschlossene Gewerkschaft Dienstenbonden FNV.

Der Sektionsvorsitzende eröffnete das Seminar, wonach Jan Brouwer, der Vorsitzende der gastgebenden Gewerkschaft, eine Begrüßungsansprache hielt. Sodann erfolgte eine Berichterstattung über die Tätigkeit der Sektion. Als nächstes referierte Herr J.C. Neyret von der WTO über das Thema "Tourismus als gegenwärtiger und künftiger Arbeitgeber". Ihm folgte Herr A. Payan von der IAO, der ein Referat über die "Sozial- und Arbeitsbedingungen" der im Sektor Reisen und Tourismus beschäftigten Arbeitnehmer hielt. Abschließend sprach Herr M. Vanistendael vom EWG-Generaldirektorrat für soziale Angelegenheiten.

Dem am 9. Oktober abgehaltenen Seminar folgte am 10. Oktober eine Konferenz der ITF-Sektion des Reisebüropersonals, auf der eine wichtige EntschlieÙung über "Strohmannfirmen" angenommen wurde, und zwar mit besonderem Bezug auf das in Dänemark basierte multinationale Reiseunternehmen Tjaereborg, das seinen Reiseleiterbetrieb einer spezifisch in der Schweiz gebildeten Strohhmannfirma übertragen hat, um die gewerkschaftliche Organisierung der bei ihr beschäftigten Reiseleiter zu vermeiden (s. Nr. 29 im Anhang).

Ferner erfolgte eine Berichterstattung über die Arbeitsbedingungen und Probleme im Reisevermittlungssektor der einzelnen Länder und die Sektion befürwortete ein Programm über ihre künftige Tätigkeit.

Die gastgebende niederländische Gewerkschaft verteilte auf der Konferenz einen Musterkollektivvertrag für Reisebüropersonal, der die Grundlage einer landesweiten Organisierungskampagne bildet.



SONDERSEKTION DER SEELEUTE

244. Fair-Practices-Ausschuß

Am Ende des Jahres 1979 war die Zusammensetzung des Fair Practices-Ausschusses wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Seeleute</u>	<u>Hafenarbeiter</u>
Argentinien	A. Giovenco	--
Australien	--	T.I. Bull
Belgien	R. Van Cant	A. Vervliet
Deutschland	D. Benze	M. Rosenberg
Finnland	R. Herdin	P. Teikari
Frankreich	--	J. Duniau
Großbritannien	E. Nevin J. Slater	J.L. Jones
Israel	A.A. Chisik	--
Italien	F. Giorgi	L. Betti
Japan	K. Kihata	--
Kanada	R. Gralewicz	D. Nicholson
Neuseeland	J. Woods	E.G. Thompson
Niederlande	W.Ch. van Zuylen	B.J. van Eldik
Norwegen	E. Tollerud	--
Schweden	G. Karlsson	H. Ericson
Schweiz	K. Rebsamen	--
USA	J. Fay S.J. Wall	T.W. Gleason Sr.

Vorsitzende: K. Mols Sørensen (Vorsitzender der Seeleutesektion)

C.H. Fitzgibbon (Vorsitzender der Hafenarbeitersektion)

## T a g u n g e n

### 245. Fair-Practices-Ausschuß -- London, 15. und 16. Februar 1977

Auf der Sitzung nahmen 47 Mitglieder, Berater und ITF-Inspektoren aus 18 Ländern sowie 28 Beobachter, einschließlich der ITF-Regionalvertreter, aus weiteren 8 Ländern teil. Den Vorsitz führte C.H. Fitzgibbon von der Australischen Hafentarbeiterföderation.

Der Ausschuß diskutierte den Tätigkeitsbericht für die letzten 12 Monate, aus dem die beständige Intensivierung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen und Schiffe mit billigen Besatzungen ersichtlich war.

Der Ausschuß faßte folgende Beschlüsse in bezug auf die künftige Gestaltung der ITF-Kampagne. Alle angeschlossenen Gewerkschaften der Hafentarbeiter und Seeleute wurden ersucht, mehr Personal für Einsatz als ITF-Inspektoren bereitzustellen, und der Generalsekretär wurde gebeten, mit geeigneten Mitgliedsverbänden direkt in Verbindung zu treten, um die Zahl der Inspektoren zu erhöhen und das Inspektorennetz geographisch auszubauen. Die Mitgliedsverbände wurden erneut aufgefordert, daß Problem der Schattenflaggen im Rahmen der Gewerkschaftsbünde ihres Landes anzusprechen und die Arbeitnehmer in den mit der Schifffahrt verwandten Beschäftigungszweigen zu ersuchen, die Kampagne mit zu unterstützen. Ferner wurden die Mitgliedsverbände ersucht, bei den zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder auf baldige Ratifizierung des im Oktober 1976 angenommenen IAO-Übereinkommens über Mindestnormen für Handelsschiffe sowie auf Erfüllung der dieses Übereinkommen ergänzenden Empfehlung zu dringen. Der Ausschuß lehnte den Antrag der Pan-hellenischen Seeleuteföderation (PNO), daß die ITF für die im Besitz griechischer Reeder stehenden Schattenflaggenschiffe den griechischen Kollektivvertrag anerkennen sollte, ab. Ferner wurde der Antrag der indischen Seeleutegewerkschaften auf Anwendung eines sogenannten Gesamtkostenkonzeptes bei der Berechnung der Heuer indischer Seeleute abgelehnt. Es wurden Erklärungen über die Lage in den Philippinen und über die striktere Erzwingung der Erfüllung der ITF-Heuer für die Fern-Ost-Schattenflaggenschifffahrt angenommen (s. Text im Anhang unter Entschliefungen und Erklärungen, Nr. 30 und Nr. 31).

Der Ausschuß änderte die Liste der als Schattenflaggenländer zu betrachtenden Schifffahrtsländer wie folgt:

Liberia	Bahamas	Libanon
Panama	Bermuda	Cayman-Inseln
Singapur	Niederländische Antillen	Oman
Zypern	Malta	Seychelles

Der Ausschuß befürwortete Zuwendungen aus dem Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute in Höhe von insgesamt £261.940 und bestätigte die während der Berichtszeit vom Kleinen Unterausschuß des Fonds gewährten Zuwendungen in Höhe von insgesamt

164.373. Ferner beschloß der Ausschuß, daß alle Reeder verpflichtet sein sollten, Beiträge an den Seeleutewohlfahrtsfonds zu zahlen. Dadurch wurde ein Beschluß aus dem Jahre 1966 formell rückgängig gemacht, gemäß dem im Falle eines freiwilligen Abschlusses von ITF-Kollektivverträgen keine solche unmittelbare Verpflichtung bestand.

Im Anschluß an die Sitzung des Fair-Practices Ausschusses erfolgte ein Meinungs- und Erfahrungsaustausch zwischen den anwesenden ITF-Schiffsinspektoren. Die Inspektoren machten zuhanden des Sekretariats eine Reihe von Empfehlungen über die Koordinierung der Kampagne und über die Bereitstellung von Informationen, die inzwischen weiterverfolgt worden sind.

246. Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter  
-- Dublin, 23. Juli 1977

Diese Konferenz fand im Rahmen des 32. ITF-Kongresses statt. An ihr nahmen 150 Delegierte und Berater aus 31. Ländern teil. Ein ausführlicher Bericht befindet sich auf S. 56 im Protokoll des 32. ITF-Kongresses.

247. Fair-Practices-Ausschuß -- London, 15. und 16. März 1978

An der Sitzung nahmen 54 Mitglieder, Berater und ITF-Schiffsinspektoren aus 17 Ländern sowie weitere 31 Beobachter -- einschließlich der ITF-Regionalvertreter -- aus weiteren 10 Ländern teil. Den Vorsitz führte K. Mols Sørensen von der Dänischen Gewerkschaft der Steuerleute.

Im Laufe der Diskussion des Tätigkeitsberichtes für die letzten zwölf Monate bekräftigten die Delegierten erneut ihre Unterstützung der allgemeinen Ziele der Kampagne und stellten mit Befriedigung fest, daß während der Berichtszeit die Nachzahlung ausstehender Heuern in Höhe von insgesamt \$9 Millionen erzwungen wurde. Der Ausschuß war sich bewußt, daß noch viele Probleme ungelöst bleiben, nahm jedoch mit Genugtuung zur Kenntnis, daß selbst auf Schiffen, die nicht unter Verträgen stehen, eine allgemeine Verbesserung eingetreten ist.

Zwecks Untersuchung und Weiterverfolgung zahlreicher Vorschläge bezüglich der künftigen Gestaltung und möglichen Erweiterung der ITF-Kampagne ernannte der Fair-Practices-Ausschuß einen Unterausschuß, der sich aus den beiden Vorsitzenden K. Mols Sørensen und C.H. Fitzgibbon, und dem ITF-Generalsekretär Harold Lewis zusammensetzt; unter Mitwirkung von Ake Selander (Stellvertretender Generalsekretär) und Brian Laughton (Sekretär der Sondersektion für Seeleute) als technische Berater.

Der Kleine Unterausschuß des Wohlfahrtsfonds wurde beauftragt, eine große Anzahl von Ansuchen um Zuwendungen aus dem Wohlfahrtsfond zu prüfen und dem Fair-Practices-Ausschuß bei nächster Gelegenheit Bericht zu erstatten.



Der Ausschuß bedauerte die Tatsache, daß viele Reeder Charterverträge übernehmen, ohne für die Besatzungen der betreffenden Schiffe die erforderlichen Verträge mit der ITF abzuschließen, selbst wenn dies im Chartervertrag vorgesehen ist, um das Schiff vor etwaigen Boykotten oder anderen gewerkschaftlichen Maßnahmen zu schützen. Der Sekretär der Sondersektion erklärte, daß das ITF-Sekretariat jederzeit bereit sei, charternden Unternehmern mitzuteilen, ob ein gechartertes Schiff unter ITF-Vertrag steht oder nicht.

Der Ausschuß beauftragte das ITF-Sekretariat, die Situation in Westsamoa und Tonga sorgfältig im Auge zu behalten, weil man dort versucht, unter dem Deckmantel der Entwicklungshilfe billige Schiffsbesatzungen anzuheuern.

Bei der Diskussion der künftigen Tätigkeit der ITF-Sondersektion bekräftigten die Delegierten einstimmig die bestehende ITF-Politik, insbesondere daß Reeder gezwungen werden sollten, ihre unter Schattenflaggen registrierten Schiffe auf die Flagge des Landes der nutznießenden Eigentümerschaft umzuregistrieren. Die Delegierten beschlossen außerdem, daß alle Regierungen aufgefordert werden sollten, so schnell wie möglich das IAO-Übereinkommen Nr. 147 über Mindestnormen für Handelsschiffe zu ratifizieren. Sie begrüßten in diesem Zusammenhange, daß acht nordeuropäische Staaten beschlossen haben, dieses Übereinkommen in der Zwischenzeit zu erfüllen, indem sie sicherstellen, daß die in ihre Häfen einlaufenden Schiffe die vorgeschriebenen nationalen Normen erfüllen.

Im Anschluß an die Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses fand eine Sitzung der ITF-Schiffsinspektoren statt.

248. Unterausschuß für Schattenflaggenpolitik  
-- London, 19. und 20. Oktober 1978

Der Unterausschuß besteht aus den beiden Vorsitzenden und dem Generalsekretär, unterstützt vom Stellvertretenden Generalsekretär A. Selander und Sektionssekretär Brian Laughton. Die Vorschläge des Untersuchungsausschusses bezogen sich u.a. auf: Maßnahmen zur Unterstützung nationaler Gewerkschaften bei ihren Bemühungen in Richtung der gewerkschaftlichen Organisation der Besatzungen von Schattenflaggenschiffen und von Schiffen mit Bequemlichkeitsbesatzungen; Maßnahmen, um den Mitgliedsverbänden, den zuständigen Regierungsinstanzen und den Charterern von Schiffen darzulegen, daß es ihre Verantwortung ist, die Erfüllung der für Schattenflaggenschiffe und Schiffe mit Bequemlichkeitsbesatzungen abgeschlossenen Kollektivverträge zu überwachen, um der anscheinend zunehmenden Tendenz der Reeder in Richtung gefälschter Lohnabrechnungen zwecks Vermeidung der Zahlung der vertraglich vereinbarten Heuern entgegenzuwirken; die Kenntnisnahme der vom Vorstand auf seiner Sitzung im Oktober 1978 gegebenen Bestätigung der Hauptfunktion der ITF-Sondersektion für Seeleute; und auf die Verbesserung der Publizität und der Public Relations der ITF.

249. Fair-Practices-Ausschuß -- London, 22. und 23. März 1979

An der Sitzung nahmen 58 Ausschußmitglieder, Berater und ITF-Inspektoren aus 19 Ländern sowie 21 Beobachter, einschließlich der ITF-Regionalvertreter für Afrika und für Lateinamerika und den Karibischen Raum, teil. Den Vorsitz führte C.H. Fitzgibbon (Australien).

Nachdem der Ausschuß von der Suspendierung der National Union of Seafarers of India (Bombay) Kenntnis genommen hatte, nahm er den Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion im Jahre 1978 an. Ferner nahm er Berichte über die Viktimisierung der an ITF-Aktionen beteiligten Seeleute bestimmter asiatischer Länder nach ihrer Rückkehr in ihr Heimatland entgegen. Der Ausschuß fand eine Lösung bezüglich der unterschiedlichen Auffassungen der finnischen und britischen Mitgliedsverbände bezüglich der Frage, ob Bermuda als Schattenflaggenland zu betrachten ist (s. Erklärung Nr. 32 im Anhang). Sodann nahm der Ausschuß Kenntnis davon, daß mehr und mehr gerichtliche Verfahren gegen die ITF und ihre an der Kampagne gegen Schattenflaggen beteiligten Mitgliedsverbände eingeleitet werden. Der Bericht über den Internationalen Hilfs-, Sozial- und Unterstützungsfonds für Seeleute (kurz "Wohlfahrtsfonds" genannt) zeigte, daß im Jahre 1978 Zuwendungen in Höhe von insgesamt £330.000 aus diesem Fonds gewährt wurden. Der Ausschuß nahm bestimmte Änderungen in bezug auf die künftige Behandlung von Ansuchen um Zuwendungen aus dem Fonds vor.

Als Nächstes nahm der Ausschuß zu den Schlußfolgerungen eines im Jahre 1978 gebildeten kleinen Unterausschusses (bestehend aus den beiden Vorsitzenden des Fair-Practices-Ausschusses und dem Generalsekretär) Stellung. In diesen Schlußfolgerungen wurde die Notwendigkeit einer Intensivierung der ITF-Kampagne betont und auf bestimmte Probleme verwiesen. Nach einer ausgiebigen Diskussion wurde beschlossen, einen breiter basierten Unterausschuß von Vertretern der Seeleute und Hafentarbeiter (plus den beiden Vorsitzenden des Ausschusses und der Generalsekretär) zu bilden, der eine weitere Untersuchung aller Aspekte der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen und die Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen vornehmen, die vom vorherigen Unterausschuß begonnenen Arbeiten fortsetzen und der im Jahre 1980 stattfindenden Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses Bericht erstatten soll (s. EntschlieÙung Nr. 32 im Anhang).

Am Tage nach der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses fand eine Sitzung der ITF-Schiffsinspektoren statt.

250. R e g i o n a l k o n f e r e n z e n u n d S e m i n a r e

Mehrere regionale Konferenzen und Seminare haben sich während der Berichtszeit mit Problemen befaßt, die mit der Registrierung von Schiffen unter Schattenflaggen zusammenhängen (s. Punkt 55 oben).

Im April und im August 1979 fanden in Singapur zwei nicht von der ITF einberufene Konferenzen asiatischer Seeleutegewerkschaften statt,

an denen auch einige ITF-Mitgliedsverbände teilnahmen. Der angebliche Zweck dieser beiden Tagungen war, zu einer gemeinsamen Haltung gegenüber der ITF-Politik bezüglich Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen zu gelangen (s. Punkt 48, 49 und 50 oben).

251. Seeleutekonferenz und Sitzung mit Vertretern angeschlossener asiatischer Seeleutegewerkschaften  
-- Stockholm, September/Oktober 1979

Ein ausführlicher Bericht über diese beiden Tagungen befindet sich unter den Punkten 155 und 157 oben. Die Entschließung über die Bemannung von Schattenflaggenschiffen ist im Anhang unter Nr. 16 wiedergegeben.

252. Erweiterter Unterausschuß des Fair-Practices-Ausschusses über Politik bezüglich Schattenflaggen und Bequemlichkeitsbesatzungen  
-- London, 11. bis 13. Dezember 1979

Der Unterausschuß empfahl dem Fair-Practices-Ausschuß, erneut zu bestätigen, daß das Ziel der ITF-Kampagne weiterhin darin besteht, der Registrierung von Schiffen unter Schattenflaggen ein Ende zu bereiten, und daß es - solange dieses Ziel unerreicht bleibt - unbedingt notwendig ist, die auf Schattenflaggenschiffen beschäftigten Seeleute zu unterstützen, indem wir ihnen ein annehmbares Heuerniveau, annehmbare Arbeitsbedingungen und berufliche Sicherheit sowie ihre gewerkschaftliche Organisierung sicherzustellen. Ferner empfahl der Unterausschuß, daß das ITF-Sekretariat dem Fair-Practices-Ausschuß spezifische Vorschläge darüber unterbreiten sollte:

- a) welche Möglichkeiten der ITF und ihren Mitgliedsverbänden geboten sind, mit Schattenflaggenreedern Kollektivverträge abzuschließen, die sich auf die "Gesamtbesatzungskosten" stützen;
- b) welche Möglichkeiten und Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Bildung gemeinsam vereinbarter nationaler Fonds für die allgemeine soziale Betreuung der Seeleute bestehen, in die ein vereinbarter Teil der Gesamtbesatzungskosten, die sich aus den unter a) oben erwähnten Kollektivverträgen ergeben, abzuführen wäre.

In bezug auf Bequemlichkeitsbesatzungen empfahl der Unterausschuß, daß das ITF-Sekretariat der nächsten Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses Vorschläge bezüglich der Heuern und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen bestimmter Länder unterbreiten sollte, die keine Schattenflaggenländer sind, in denen es jedoch weder ordnungsgemäße Kollektivverhandlungsverfahren noch echte Gewerkschaften gibt. Ferner sollte dem Fair-Practices-Ausschuß empfohlen werden, erneut zu bestätigen, daß das Ziel der ITF-Politik über die Beschäftigung billiger Besatzungen darin besteht, für solche Besatzungen (mit Ausnahme der Besatzungen von Schattenflaggenschiffen) die Zahlung der Heuer des Flaggenlandes durchzusetzen und daß dieses Ziel über eine Zeitspanne von maximal 5 Jahren, gerechnet

vom 1. Juli 1978, realisiert werden soll.

253. Statuten der Sondersektion für Seeleute

Im Oktober 1978 nahm der Vorstand davon Kenntnis, daß es aufgrund kürzlicher Gerichtsprozesse notwendig war, die Aufgaben der Sondersektion für Seeleute formell zu spezifizieren und bestätigte, daß die Hauptaufgabe der ITF-Sondersektion für Seeleute in der Aufnahme und Vertretung von Seeleuten besteht, die von nationalen angeschlossenen Seeleutegewerkschaften nicht zulänglich vertreten werden können. Auf seiner Sitzung im Oktober 1979 nahm der Vorstand Statuten für die Sondersektion für Seeleute an. Der Generalsekretär erklärte, daß nach Rücksprache mit der Seeleutesektion und dem Fair-Practices-Ausschuß weitere Statutenänderungen vorgeschlagen werden könnten (s. Punkt 276).

Allgemeines

254. Die zunehmende Beteiligung der angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafendarbeiter an der Kampagne gegen Schattenflaggen und die Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen, über die in den Tätigkeitsberichten für die Jahre 1971 - 1973 und 1974 - 1976 berichtet wurde, ist während der letzten drei Jahre weiter angestiegen, nachdem der Fair-Practices-Ausschuß zu einer noch intensiveren Beteiligung an der Kampagne aufgerufen hatte. Gleichzeitig hat sich aber - wie aus der unter Punkt 267 angeführten Tabelle ersichtlich ist - das zu bekämpfende Problem vergrößert.
255. Während der Berichtszeit waren Europa (einschließlich Israel), Australien, Neuseeland und Kanada - wo die Kampagne noch immer ausgebaut wird - die Hauptbereiche der gewerkschaftlichen Beteiligung an der Kampagne. In Skandinavien haben sich die norwegischen Mitgliedsverbände dem Kampf der schwedischen und finnischen Gewerkschaften angeschlossen - die Gewerkschaften dieser drei Länder zählen weiterhin zu den aktivsten Unterstützern der Kampagne - und in Dänemark wurde unser Kampf sporadisch unterstützt, weil die dortigen Gewerkschaften sich noch immer bemühen, bestimmte gesetzliche Einschränkungen aus dem Wege zu räumen. Trotz der gegen uns eingeleiteten Gerichtsprozesse wird die Kampagne weiterhin von den britischen Mitgliedsverbänden stark unterstützt. Auch in der Bundesrepublik Deutschland sowie in Frankreich und Italien ist ein bedeutender Anstieg der diesbezüglichen Aktivitäten zu verzeichnen, weswegen auch entsprechend konkretere Erfolge erzielt werden konnten, und in Belgien, den Niederlanden, Südafrika, Kanada und den USA konnten Forderungen gegen Schattenflaggenreeder durchgesetzt werden, indem die dortigen Gewerkschaften die Kampfmaßnahmen von Besatzungsmitgliedern unterstützten und ihnen halfen, ein Pfandrecht auf ihre Schiffe gerichtlich geltend zu machen. In Spanien hat sich die Situation bezüglich der gewerkschaftlichen Vertretung der Seeleute und der Unterstützung von Schattenflaggen- und Bequemlichkeitsbesatzungen durch den Beitritt neuer Mitgliedsverbände und die Ernennung eines hauptamtlichen

ITF-Schiffsinspektors verbessert. In Portugal und verschiedenen anderen Ländern wurde Hilfe geleistet, wenn immer sich dies als notwendig erwies (s. auch Punkt 274 unten).

256. Die Reeder haben infolge des zweifellosen Erfolges der Kampagne eine Reihe von Gerichtsprozessen gegen die ITF und die in Frage kommenden Mitgliedsverbände eingeleitet. Hierbei handelt es sich nicht länger um vereinzelt Versuche der Reeder, die Freilassung eines ihrer Schiffe zu bewirken; vielmehr sind diese Prozesse Teil einer organisierten Gegenoffensive. Der Internationale Reederverein (ISF), der sowohl Schattenflaggenreeder als auch die Reeder traditioneller Schifffahrtsländer vertritt, ist für die Koordinierung dieser Tätigkeit zuständig, und wir wissen, daß er seinen Mitgliedern eine Liste besonders fachkundiger Rechtsanwaltsfirmen zugestellt hat.
257. Im Juni 1979 erlitten die Reeder einen starken Rückschlag in Großbritannien im Zusammenhang mit einem Gerichtsprozeß über das im Besitz eines schwedischen Reeders stehende und in Hongkong registrierte Schiff NAWALA, als das britische Oberhaus (die höchste gerichtliche Berufungsinstanz Großbritanniens) entschied, daß die Boykotttätigkeit der ITF nicht gesetzwidrig war und gleichzeitig das im November 1978 von einem Berufungsgericht abgegebene Urteil in Sachen des im Besitz eines griechischen Reeders stehenden und in Liberia registrierten Schiffes CAMILLA M umstieß. Dieses letztgenannte Urteil war den Reedern eine große Ermutigung gewesen, die ITF gerichtlich zu belangen. Im Falle der NAWALA wurde auch in Norwegen ein Gerichtsverfahren eingeleitet und die dortigen Gewerkschaften haben beim Obersten Gerichtshof des Landes gegen die ihnen auferlegte Geldstrafe Berufung eingelegt. Die Entscheidung des Berufungsgerichtes steht noch aus. Die norwegischen Gewerkschaften haben das ursprüngliche Urteil zur Kenntnis genommen und unterstützen weiterhin die ITF-Kampagne.
258. In den meisten europäischen Ländern kam es während der Berichtszeit im Zusammenhang mit der Kampagne zu Rechtsstreitigkeiten, deren Ausgang jedoch nicht konklusiv war. Aus diesem Grunde sollten sich die Mitgliedsverbände auf weitere juristische Konfrontierungen vorbereiten und - wo immer dies notwendig erscheint - eine Änderung ihrer nationalen Gesetzgebung anstreben.
259. Am Ende des Jahres 1979 leitete die Reederei Universe Tankships Inc. - ein im Besitz von Herrn Daniel K. Ludwig stehendes Unternehmen - ein Gerichtsverfahren gegen die ITF ein. Der Verhandlungstermin wurde auf März 1980 festgesetzt. Die Reederei verklagte uns nachdem der in Liberia registrierte Riesentanker UNIVERSE SENTINEL im Juli 1978 im Hafen von Milford Haven (Wales) boykottiert wurde, worauf die Reederei einen Betrag in Höhe von US\$70.000 als Anzahlung auf die noch ausstehenden Heuern deponierte und sich ferner vertraglich verpflichtete, ihre restlichen Schulden an die Besatzung (insgesamt über US\$250.000) zu begleichen. Die ITF hat im Namen der Besatzung bei einem belgischen Gericht formelle Forderungen auf Zahlung der während

der Laufzeit des ITF-Kollektivvertrages angehäuften Schulden in der Form ausstehender Heuern und abzudeckender Lohnunterschiede gestellt.

260. 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, standen unter großem Druck seitens der Reeder und auch der Regierungen, die ITF-Politik zu ignorieren und lokale Heuersätze zu akzeptieren, ganz gleich unter welcher Flagge die Schiffe, auf denen sie anheuern, registriert sind. Die sich daraus ergebenden Probleme veranlaßten den ITF-Vorstand auf seiner Sitzung im Oktober 1978, die Mitgliedschaft der National Union of Seafarers of India zur ITF zu suspendieren (s. auch Punkt 2 des vorliegenden Tätigkeitsberichtes.)
261. Abgesehen von den üblichen Vergeltungsmaßnahmen der Reeder gegen Besatzungsmitglieder, die Aktionen von ITF-Mitgliedsverbänden beantragt, an diesen Aktionen mitgewirkt oder sich ihnen nicht widersetzt haben, rufen die "offiziellen" oder "gesetzlichen" Maßnahmen bestimmter Regierungen oder ihrer Agenturen weiterhin Besorgnis unter den Mitgliedsverbänden und im ITF-Sekretariat hervor. Indien hat seine Opposition gegen die Politik der ITF offen erklärt. In mehreren Fällen hat die indische Schifffahrtsbehörde die in Frage kommenden indischen Seeleute suspendiert und ihre Seemannsbücher beschlagnahmt, so daß sie nicht länger als Seeleute arbeiten können. Ganz offensichtlich wollte die Schifffahrtsbehörde damit andere indische Seeleute abschrecken. Viele dieser Seeleute wissen sehr wohl, daß sie Diskriminierungen seitens ausländischer Arbeitgeber und seitens ihrer eigenen Regierung ausgesetzt sind. Die Regierung von Bangla Desch hat gemäß den uns vorliegenden Berichten eine ähnliche Bestrafung von Seeleuten vorgenommen oder beabsichtigt, dies zu tun. In früheren Berichten an den Fair-Practices-Ausschuß wurde des Öfteren über die Maßnahmen gesprochen, die gegen philippinische Seeleute nach ihrer Rückkehr in ihr Heimatland ergriffen werden. Gemäß der von der philippinischen Regierung veröffentlichten Werbeliteratur besteht das erste Ziel der Regierung und der philippinischen Schifffahrtsbehörde im "Export eines billigen, willigen, absetzbaren und devisenverdienenden Produktes in der Form einer unbeschränkten Zahl von Seeleuten". Die Seeleute fürchten sich, sich über unsichere und unhygienische Bedingungen an Bord zu beschweren, von unterdurchschnittlichen Arbeitsbedingungen, unregelmäßiger Bezahlung usw. ganz zu schweigen. Wenn sie sich dennoch beschweren, wird ein Regierungsvertreter an Bord gesandt, der die Besatzungsmitglieder belehrt, damit sie die Arbeit wieder aufnehmen, andernfalls ..... Der Generalsekretär der ITF hatte im Dezember 1978 ein Gespräch mit dem in London befindlichen philippinischen Sozialattaché, der oft in derartige Fälle verwickelt gewesen ist, um ihm mitzuteilen, daß die Mitgliedsverbände der ITF über die Handlungweise der philippinischen Regierung und Behörden äußerst besorgt sind. Wir haben bis jetzt keine Antwort erhalten, aber in der philippinischen Presse sind

Meldungen erschienen, gemäß denen die ITF angeblich einen Boykott gegen alle Schiffe mit philippinischen Besatzungen durchzuführen beabsichtigt. Dies wird jedoch gleichzeitig als eine leere Drohung bezeichnet "... sie haben zuvor einmal gedroht, dies zu tun, aber es ist ihnen nicht gelungen ...". Unser philippinischer Mitgliedsverband hat diese Presseberichte als unwahr bezeichnet. Es gibt gegenwärtig 120.000 registrierte philippinische Seeleute, von denen etwa 33.000 beschäftigt sind. Die verschiedenen Seeleuteschulen bilden jährlich 3.000 bis 5.000 weitere Seeleute aus.

262. Taiwanesische und koreanische Seeleute sehen sich unseres Wissens ähnlichen Schwierigkeiten gegenübergestellt, nachdem sie andere ITF-Mitgliedsverbände zwecks Erlangung der ITF-Heuer um Hilfe ansuchen. Heuervermittler sind an die Gattinnen und Familienangehörigen solcher Seeleute herangetreten, um die nachgezahlten Heuern zurückzufordern. In mehreren Fällen haben sie die Seeleute gerichtlich verklagt, ungeachtet der Tatsache, daß die Reeder Verträge mit der ITF abgeschlossen hatten, bevor die Seeleute auf dem Schiff anheuert. Auch gemischte Besatzungen (mehrere Nationalitäten), bei denen es sich vorwiegend um "Gelegenheitsseeleute" handelt, sind unter Druck gesetzt worden, um sie zu Rückzahlung nachgezahlter Heuern zu bewegen.
263. Die Anwendung des griechischen Kollektivvertrages auf den im Besitz griechischer Reeder stehenden Schattenflaggenschiffen führt weiterhin zu Problemen, obwohl die Panhellenische Seeleuteföderation begonnen hat, Sonderverträge abzuschließen, deren Ziel darin besteht, den griechischen Kollektivvertrag auf ein dem ITF-Vertrag gleichwertiges Niveau anzuheben.
264. Auf internationaler Ebene (bei der IMCO, der IAO, der OECD, der EWG und der UNCTAD) wurde dem Problem der Schattenflaggenschiffe und/oder nichtnormengemäßen Schiffe weiterhin große Aufmerksamkeit zuteil. Dies war zweifellos der Tatsache zuzuschreiben, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafendarbeiter 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, der Kontrolle und Reparatur von Sicherheitszubehör und/oder Unterkunftsräumen an Bord oder einer Verbesserung der internationalen Schifffahrtsvorschriften.
265. Über die Tätigkeit der ITF auf Ebene der einzelnen, sich mit Schifffahrtsfragen befassenden internationalen Organisationen berichten wir in dem sich mit der Seeleutesektion befassenden Teil des vorliegenden Berichtes. Der Sekretär der ITF-Sondersektion für Seeleute nahm jedoch im Februar 1978 in Genf an der Ad hoc-Sitzung einer

zwischenstaatlichen Arbeitsgruppe des Schifffahrtsausschusses der UNCTAD teil, auf der die Konsequenzen des Nichtvorhandenseins eines echten Zusammenhanges zwischen Schiff und der Flagge des Registrierungslandes zur Diskussion stand. In Weiterverfolgung dieser Sitzung hat das UNCTAD-Sekretariat für die im Mai 1979 in Manila abgehaltene 5. UNCTAD-Konferenz Berichte erstellt, in denen gefordert wurde, daß keine weiteren Schiffe unter Schattenflaggen registriert werden sollten und daß die unter solchen Flaggen registrierten Flotten über eine Zeitspanne von mehreren Jahren hinweg abgebaut werden sollten, um den Entwicklungsländern den Aufbau eigener Handelsflotten zu ermöglichen und den Marktmechanismus für die Förderung von Massengütern zu modifizieren. Dieser weitgehend publizierte Bericht enthielt eine Unmenge von Informationen über die nutznießende Eigentümerschaft der Flotten unter sogenannten offenen (d.h. nicht-restriktiven) Registern sowie über die Länder, die aus der Verwendung von Schattenflaggen materielle Vorteile ziehen. Gegen Ende 1979 wurden weitere Berichte über die nutznießende Eigentümerschaft, die vergleichbaren Personalkosten und die juristischen Mechanismen der gestaffelten Abschaffung offener Schiffsregister veröffentlicht. Diese Berichte sollen im Januar 1980 auf einer weiteren Sitzung der oben genannten Ad hoc-Arbeitsgruppe diskutiert werden.

266. Während der Berichtszeit fanden mehrere Gespräche mit Vertretern des Internationalen Reedervereins (ISF) über die mit der Verwendung von Schattenflaggen verbundenen Probleme statt. Es konnte kein Fortschritt erzielt werden. Der ISF ist weiterhin gegen jede internationale Mindeststeuer für Schattenflaggenschiffe. Am Ende wurde beschlossen, die Gespräche von Zeit zu Zeit wieder aufzunehmen.



Schattenflaggentonnage

267. Der ständige Anstieg der Schattenflaggentonnage ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Land	Schiffe	1964		1974		1977		1979	
		MIO	BRT	MIO	BRT	MIO	BRT	MIO	BRT
Liberia	1117	14,55	2332	55,32	2617	79,98	2466	81,53	
Panama	691	4,27	1962	11,00	3267	19,46	3803	22,32	
Honduras	46	0,09	56	0,07	63	0,105	99	0,19	
Zypern			722	3,39	800	2,79	762	2,36	
Singapur			511	2,88	872	6,79	1031	7,87	
Libanon	174	0,85	88	0,12	163	0,23	185	0,26	
Somalia <sup>+</sup>			276	1,92	31	0,16	15	0,05	
Seychelles			3	(1,901)	10	0,06	6	0,003	
Cayman Inseln			48	0,04	106	0,12	152	0,23	
Bermuda			54	1,153	88	1,75	112	1,73	
Bahamas			129	0,153	109	0,11	91	0,12	
Malta			26	0,038	44	0,10	47	0,12	
Niederländische Antillen <sup>++</sup>					112	1,85	86	1,68	
Griechenland <sup>+++</sup>			2651	21,76	3344	29,52	3827	37,35	
Tonga <sup>++++</sup>					12	0,014	16	0,02	

<sup>+</sup> Schiffsregister am 31. Oktober 1976 geschlossen. Großteil der unter Somalia-Flagge registrierten Tonnage wurde auf Panama-Flagge umregistriert.

<sup>++</sup> Ziffern für 1977 und 1979 auf unterschiedlicher Basis errechnet und somit unzuverlässig.

<sup>+++</sup> 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.

<sup>++++</sup> Tonga wurde zum Vergleichszweck einbezogen, weil die Zahl der in diesem Land registrierten Schiffe weiterhin ansteigt.

268. Die Liste der Länder, die nach Ansicht des Fair-Practices-Ausschusses als Schattenflaggenländer zu betrachten sind, ist wie folgt:

Liberia	Bahamas	Libanon
Panama	Bermuda	Cayman-Inseln
Singapur	Niederld.Antillen	Oman
Zypern	Malta	

269. Die Regierung von Panama hat während der Berichtszeit eine Public-Relations-Kampagne durchgeführt, um die Öffentlichkeit davon zu überzeugen, daß Panama mit Hilfe der IMCO-Berater alle erforderlichen Schritte unternommen hat, um die schockierend hohe Unfallziffer von Panama-Schiffen zu verbessern. Im Jahre 1979 fanden Sitzungen zwischen panamaischen Regierungsvertretern und Funktionären der ITF statt - darunter der Generalsekretär und der Regionalvertreter für Lateinamerika und den Karibischen Raum, Medardo Gomerero. Die Regierungsvertreter versicherten uns, daß Panama nicht-normengemäße Schiffe von der Registrierung unter seiner Flagge ausschließen werde. Bis jetzt ist noch keine Verbesserung der Unfallziffer von Panama-Schiffen eingetreten.
270. Die philippinische Regierung hat zwei Präsidialverordnungen erlassen, durch die die zeitweilige Registrierung ausländischer Schiffe, die an philippinische Staatsbürger verchartert oder verpachtet worden sind, und die "unter bestimmten Bedingungen in der philippinischen Küstenschifffahrt zum Einsatz gelangen", ermöglicht wird. Dem ITF-Sekretariat wurde seitens ihres philippinischen Mitgliedsverbandes versichert, daß die Schifffahrtsbehörde (MARINAS) strikte Richtlinien erlassen hat, um einen etwaigen Mißbrauch durch ausländische Reeder zu verhindern. Die ITF behält die Situation in den Philippinen weiterhin im Auge.
271. 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.

Die Vereinigung der Schiffsversicherer von Liverpool stellt in ihrem Jahresbericht für 1979 fest, daß 74,23% der im Jahre 1979 gesunkenen Tonnage und 58,78% aller im Jahre 1979 gesunkenen Schiffe in Zypern, Griechenland, Liberia oder Panama registriert waren. Im Bericht heißt es: "Trotz der angeblich getroffenen Abhilfsmaßnahmen ist die Unfallziffer der Panama-Schiffe weiterhin ebenso hoch wie während der letzten vier Jahre, und im Falle der unter griechischer Flagge fahrenden Schiffe ist im Vergleich zum Jahre 1978 ebenfalls keine Verbesserung eingetreten. Die Tonnageverluste unter der Liberia-Flagge sind vorwiegend Unglücken sehr großer Einheiten zuzuschreiben.

Gesamtverluste von Schiffen ab 500 Tonnen waren wie folgt:

1979: 279 Schiffe mit insgesamt 2.264.970 BRT  
1978: 260 Schiffe mit insgesamt 1.379.695 BRT  
1977: 203 Schiffe mit insgesamt 1.200.318 BRT

272. ITF-Kollektivvertrag

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. März 1977	5%	US\$ 531 (US\$ 377)
1. September 1977	9%	US\$ 579 (US\$ 311)
1. September 1978	7,25%	US\$ 621 (US\$ 441)
1. September 1979	8,5%	US\$ 674 (US\$ 478)

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

273. Schiffe unter befriedigenden Verträgen

Listen der unter befriedigenden Verträgen stehenden Schattenflaggschiffe und Schiffe mit Bequemlichkeitsbesatzungen wurden während der Berichtszeit regelmäßig an alle angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafearbeiter sowie an alle ITF-Inspektoren ausgesandt. Am Ende des Jahres 1979 standen insgesamt 1.307 Schiffe (davon 1.220 unter Schattenflaggen und 87 Bequemlichkeitsbesatzungen unter befriedigenden Verträgen). Ungefähr 300 dieser Schiffe wurden durch Boykotte oder Boykottandrohungen unter Vertrag gebracht. Die Zahl der vertraglich erfaßten Schiffe für frühere Jahre war wie folgt:

1. März 1979 .....	1.232
8. März 1978 .....	1.136
7. Februar 1977 .....	990
1. Januar 1976 .....	800
1. Januar 1975 .....	640
1. Januar 1974 .....	420
1. Juni 1972 .....	207
1. Januar 1971 .....	149
1. Januar 1970 .....	95

Schiffe anerkannter Schifffahrtsländer, auf denen ausländische Besatzungen unter Sonderverträgen mit den zuständigen Gewerkschaften des Flaggenlandes beschäftigt werden, wurden nicht in die obigen Ziffern einbezogen.

#### 274. ITF-Schiffsinspektoren

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. Im Dezember 1979 waren ITF-Inspektoren in folgenden Ländern tätig: Australien, Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Israel, Italien, Kanada (Ost- und Westküste), Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Portugal, Schweden, Spanien und USA. In anderen Ländern haben Mitgliedsverbände oder Brüdergewerkschaften Schiffsbesatzungen auf einer Ad hoc-Basis unterstützt, z.B. in Argentinien, Curacao, Griechenland, Mexiko, Panama, Peru, Singapur, Sri Lanka (Ceylon), Südafrika und der Türkei.

Während der Berichtszeit fanden im Anschluß an die Sitzungen des Fair-Practices-Ausschusses Sitzungen der ITF-Schiffsinspektoren statt, um einen allgemeinen Meinungs-austausch sowie den Austausch von Erfahrungen im Zusammenhang mit der Überwindung praktischer Probleme und Schwierigkeiten zu ermöglichen.

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: ZAK (Panama-Flagge), boykottiert in Hamburg, Dezember 1979 bis Januar 1980 - 7 Wochen; MARABU PORR (Panama-Flagge), boykottiert in Hull Großbritannien, Juli - Oktober 1979 - 13 Wochen; ILLERBERG (Zypern-Flagge), Newport, Großbritannien November 1979 - 2 Wochen; HELENE ROTH (Zypern-Flagge), London November/Dezember 1979 - 3 Wochen; ASTROS (Liberia-Flagge), Dünkirchen, Frankreich, November/Dezember 1979 - 4 Wochen; CAPE COAST (Panama-Flagge), Southampton, Großbritannien, Januar bis Mai 1979 - 17 Wochen; IRENES SYMPHONY (Zypern-Flagge), Haifa, Israel, September/Okttober 1979 - 3 Wochen; GUNDA BROVIG (Liberia-Flagge), Greenock, Großbritannien, Februar 1979 - 2 Wochen; SOHANLAI (Singapur-Flagge), Glasgow, Großbritannien, September 1979 - 2 Wochen.

#### 275. Hilfeleistung an Schiffsbesatzungen

Während der Berichtszeit wurden sowohl ganze Schiffsbesatzungen als auch einzelne Besatzungsmitglieder von Schattenflaggenshippen 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 Besatzungsmitgliedern in folgender Höhe gezwungen:

1977	188 Schiffe	£ 3.740.959
1978	224 Schiffe	£ 4.937.432
1979	338 Schiffe	£ 8.567.323

#### Internationaler Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute

##### 276. Statuten

Auf seiner Sitzung im Oktober 1979 in Miami nahm der ITF-Vorstand neue Statuten für den Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute an, die an die Stelle der im Dezember 1958 angenommenen Statuten treten. Der Generalsekretär erklärte, daß sich nach Rücksprache mit der Seeleutesektion und dem Fair-Practices-Ausschuß weitere Statutenänderungen ergeben könnten (s. auch Punkt 253).

##### 277. Rechnungsprüfer

Die Bilanz und die Einnahmen/Ausgaben-Rechnung des Fonds für die Berichtszeit sind im Finanzbericht an den Kongreß (Dokument XXXIII C-8) enthalten.

##### 278. Beiträge der Reeder

Wie bisher hat der Fair-Practices-Ausschuß die von Reedern an den Fonds zu entrichtenden Beiträge während der Berichtszeit in Übereinstimmung mit dem Anstieg der im ITF-Kollektivvertrag vorgesehenen Heuern und geldlichen Leistungen erhöht, und zwar wie folgt: der jährliche Beitrag pro Arbeitsplatz auf Schiffen, die unter befriedigenden Verträgen stehen - von US\$150 auf US\$162 ab 1. September 1977; US\$174 ab 1. September 1978 und US\$189 ab 1. September 1979. Auf seiner Sitzung vom 15. - 17. Februar 1977 machte der Fair-Practices-Ausschuß einen im Jahre 1966 gefaßten Beschluß rückgängig und bestätigte den Grundsatz, "daß der Wohlfahrtsfonds kein Ersatz für ordnungsgemäße Sozialversicherungsbedingungen ist, so daß alle Reeder verpflichtet sind, Wohlfahrtsfondsbeiträge zu zahlen". Gleichzeitig beschloß der Ausschuß, diese neue Regelung ab September 1977 anzuwenden.

##### 279. Zuwendungen

Die aus dem Fonds in Übereinstimmung mit dem vom Fair-Practices-Ausschuß festgelegtem Verfahren gewährten Zuwendungen und bereitgestellten Gelder beliefen sich auf £437.554 im Jahre 1977; £733.095 im Jahre 1978 und £457.397 im Jahre 1979.

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 jede Organisation auf die betreffenden Punkte des vorliegenden Tätigkeitsberichtes.

280. Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

Sektion Straßentransport	siehe unter Punkt 113
Sektion der Hafentarbeiter	siehe unter Punkt 142
Sektion der Seeleute	siehe die Punkte 158 bis 163
Sektion der Fischer	siehe unter Punkt 206
Sektion Zivilluftfahrt	siehe die Punkte 235 bis 237

281. Internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO)

Über die Beziehungen der Sektion Zivilluftfahrt zur ICAO berichten wir unter den Punkten 228, 238 und 239.

282. Zwischenstaatliche Beratende Organisation für Seeschifffahrt (IMCO)

Über die Beziehungen der Sektionen der Seeleute und Fischer zur IMCO berichten wir unter den Punkten 164 bis 172 bzw. 207 und 208.

283. Internationaler Fernmeldeverein (ITU)

Die ITF hat Beobachterstatus beim Internationalen Fernmeldeverein. Ein Bericht über die Funkverwaltungskonferenz 1979 befindet sich unter Punkt 173.

284. Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT)

Über die Vertretung der ITF auf CEMT-Anhörungen berichten wir unter den Punkten 106 bis 110.

285. Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)

Über die Arbeit der ITF-Sektionen Zivilluftfahrt und Reisebüropersonal auf Ebene der OECD berichten wir unter den Punkten 290 bis 294.



## VIII

### BEZIEHUNGEN ZU INTERNATIONALEN GEWERKSCHAFTSORGANISATIONEN

#### 286. Internationaler Bund Freier Gewerkschaften (IBFG)

Während der gesamten Berichtszeit erfolgte weiterhin eine enge Zusammenarbeit zwischen der ITF und dem IBFG. Insbesondere erfolgte eine umfassende Rücksprache über wichtige Probleme, z.B. Südafrika, die Tätigkeit Multinationaler Unternehmen, die Lage in Tunesien und die Durchführung eines gemeinsamen Boykottes gegen Chile. ITF-Generalsekretär Harold Lewis, ITF-Vizepräsident Jack Jones und das norwegische ITF-Vorstandsmitglied Henrik Aasa-rød nahmen am 12. IBFG-Weltkongreß teil, der vom 19. bis 23. November 1979 in Madrid stattfand.

#### 287. Internationale Berufssekretariate (IBS)

Die sehr engen Beziehungen der ITF zu anderen Internationalen Berufssekretariaten dauerten während der Berichtszeit an. IBS-Generalkonferenzen fanden am 9. und 10. Juni 1977 in Genf, am 6. und 7. März 1978 in Brüssel und am 9. und 10. Januar 1979 in Genf statt. Diese Konferenzen boten den Vertretern der Berufssekretariate Gelegenheit für einen wertvollen Meinungsaustausch über zahlreiche Fragen von gemeinsamen Interesse. Am 9. Juni 1977 legte der derzeitige ITF-Generalsekretär Charles Blyth sein Amt als Vorsitzender der IBS-Generalkonferenz nieder.

#### 288. Ausschuß der Verkehrsgewerkschaften der EWG

Auf seiner Sitzung im Oktober 1978 beschloß der ITF-Vorstand, daß die ITF ein ordnungsgemäßes Mitglied dieses Ausschusses werden sollte (die ITF hatte in dem Ausschuß derzeit nur Beobachterstatus). Die überwiegende Mehrheit der diesem Ausschuß angehörenden Gewerkschaften sind ITF-Mitgliedsverbände. Aufgabe des Ausschusses ist es, die Interessen der Transportarbeiter bei der Behandlung von Fragen zu vertreten, die innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft auftreten. Der Ausschuß nahm das Beitritts-gesuch der ITF im Januar 1979 an. Die ITF hat einen Sitz im Präsidium des Ausschusses und drei Sitze im Koordinierungsausschuß, der als leitendes Organ des Ausschusses fungiert.

Mitteilungen über unsere Beteiligung an der Arbeit des Ausschusses befinden sich in den Berichten über die Tätigkeit der einzelnen ITF-Fachsektionen. Der Generalsekretär hat an Sitzungen des Präsidiums und (zusammen mit Johann Hauf) an Tagungen des Koordinierungsausschusses teilgenommen.

#### 289. Europäischer Gewerkschaftsbund (EGB)

Im Januar wurde ein "Europäischer Verbindungsausschuß für den Verkehr" gebildet, der später als Industrieausschuß des EGB



anerkannt wurde. Der Verbindungsausschuß besteht aus den Präsidien des Europäischen Ausschusses der ITF und des Ausschusses der Verkehrsgewerkschaften der EWG. Die gemeinsamen Sekretäre des Verbindungsausschusses sind Clive Iddon (Sekretär des Ausschusses der Verkehrsgewerkschaften der Gemeinschaft) und der ITF-Generalsekretär.

#### Tätigkeit im Zusammenhang mit multinationalen Unternehmen

##### (a) Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)

290. Seit Ende 1977 ist die ITF aktiv an der Arbeit einer Arbeitsgruppe des Gewerkschaftlichen Beratenden Ausschusses (OECD/TUAC) über Multinationale Unternehmen beteiligt. Das regelmäßige ITF-Mitglied in dieser Arbeitsgruppe ist Ken Golding, Sekretär der Forschungs- und Presseabteilung der ITF. Der TUAC besteht aus Vertretern der Gewerkschaftsbünde der OECD-Länder, des IBFG, der Internationalen Berufssekretariate (IBS) und regionaler Gewerkschaftsorganisationen, zB. EGB. Der Ausschuß wird innerhalb der OECE als beratendes Organ in Vertretung der Arbeitnehmerinteressen anerkannt, so daß mit ihm seitens des OECD-Sekretariats und verschiedener zwischenstaatlicher Ausschüsse über eine große Anzahl diesbezüglicher Interessen Rücksprache gehalten wird.
291. Die Hauptaufgaben dieser spezifischen TUAC-Arbeitsgruppe sind es, die Erfüllung und Verbesserung der OECD-Richtlinien über Internationale Investitionen und Multinationale Unternehmen (einschließlich eines Kapitels über Beschäftigung und Arbeitnehmer/Arbeitgeber-Beziehungen) zu fördern, die von den Regierungen der OECD-Mitgliedsverbände im Jahre 1976 angenommen wurden, und den zuständigen zwischenstaatlichen Ausschuß (IME-Ausschuß) auf Verletzungen dieser Richtlinien auf dem Gebiete der Arbeitnehmer/Arbeitgeber-Beziehungen, sowie auf Beispiele ihrer Anwendung und etwaige Mängel ihrer Bestimmungen aufmerksam zu machen.
292. Die ITF war auf beiden diesen Gebieten aktiv und hat u.a. die gewerkschaftlichen Vorschläge ausgearbeitet, die im Zusammenhang mit der ersten Gesamtrevision der Richtlinien (abgeschlossen im Jahre 1979) gemacht wurden, und hat außerdem ein gewerkschaftliches Verfahren zur Identifizierung und Meldung von Fällen unter diesen Richtlinien formuliert. Ferner hat die ITF dem IME-Ausschuß einen Fall betreffend die europäischen Luftfahrtsgruppierungen KSSU und ATLAS unterbreitet und war an formellen und informellen Gesprächen mit diesem Ausschuß und dessen für die Richtlinien zuständigen Arbeitsgruppe beteiligt. Im Laufe des Jahres 1978 nahmen auch Mitglieder der ITF-Sektion Zivilluftfahrt (Ben Kok, Niederlande; Ove Johansson, Schweden; und Raymond Deseau, Frankreich) an zwei solchen Gesprächen teil.

293. Nachdem die Einschlägigkeit der Richtlinien für Luftfahrtsgruppierungen im Revisionsbericht 1979 (befürwortet vom OECD-Ministerat) klargestellt worden war, richtete die ITF im Oktober 1979 ein Rundschreiben (Nr. 120/Ca. 28) an alle angeschlossenen Gewerkschaften der Gruppen KSSU und ATLAS und empfahl ihnen, diese Richtlinien als Anlaß für erneute Kontakte mit ihren staatlichen Luftfahrtsgesellschaften über das gesamte Problem der Rücksprache und der Verhandlungen über auf Gruppenebene behandelte Fragen zu benutzen, welche die Interessen ihrer Mitglieder unmittelbar berühren. Gleichzeitig wurden sie darauf verwiesen, daß der Revisionsbericht klarstellt, daß die Richtlinien nichts enthalten, was der Anerkennung solcher Organisationen wie der ITF durch die Arbeitnehmer im Wege stehen würde, vorausgesetzt, daß die nationalen Gewerkschaften damit einverstanden sind.
294. Gegen Ende des Jahres 1979 wurde erwogen, einen weiteren Fall im Zusammenhang mit dem Verhalten des multinationalen Reiseunternehmens Tjaereborg Travel zu unterbreiten. Spezifisch handelte es sich hier um das Verhalten dieses Unternehmens während eines Arbeitskonfliktes mit der uns angeschlossenen Dänischen Gewerkschaft der Gehaltsempfänger (Dansk Funktionærforbund).

(b) IBFG/IBS-Arbeitsgruppe über Multinationale Unternehmen

295. Dieses Organ befaßt sich mit der Koordinierung der internationalen Gewerkschaftspolitik gegenüber multinationalen Unternehmen auf Ebene solcher Gremien wie die Vereinten Nationen, die IAO, die EWG und die OECD (um im letzteren Falle etwaige Verdopplungen zu vermeiden, finden Sitzungen der IBFG/IBS-Arbeitsgruppe jetzt im allgemeinen zusammen mit Sitzungen der zuständigen TUAC-Arbeitsgruppe statt). Auch hier ist die ITF durch den Sekretär der Forschungs- und Presseabteilung vertreten. Ein wichtiges Projekt der IBFG/IBS-Arbeitsgruppe während der zweiten Hälfte der Berichtszeit bestand in der Ausarbeitung einer Broschüre über die durch die Tätigkeit multinationaler Unternehmen verursachten Probleme, sowie die von Gewerkschaften auf nationaler und internationaler Ebene zwecks Bekämpfung und Lösung dieser Probleme unternommenen Bemühungen. Diese Broschüre ist als Richtlinie für Gewerkschaftsfunktionäre und Gewerkschaftsmitglieder gedacht. Ihr Text, an dessen Ausarbeitung die ITF ebenfalls beteiligt war, wurde dem im November 1979 in Madrid abgehaltenen 12. Weltkongreß des IBFG unterbreitet.



## A N H A N G

### WORTLAUT DER WÄHREND DER BERICHTSZEIT ANGENOMMENEN ENTSCHEIDUNGEN UND ERKLÄRUNGEN

#### VORSTAND

##### 1. Globtik Venus

Auf seiner Sitzung am 15. und 16. März 1977 hat der ITF-Vorstand einen vollen Bericht über den Fall GLOBTIK VENUS entgegengenommen.

Der Vorstand dankte den britischen und französischen Gewerkschaften aufrichtig für die von ihnen ergriffenen Maßnahmen, die trotz der schwierigen Umstände, die auf die Haltung des Reeders zurückzuführen waren, zu einer befriedigenden Vereinbarung über die Erfüllung der Forderungen der philippinischen Besatzungsmitglieder des Schiffes führten. Das entschlossene und taktisch kluge Eingreifen der Gewerkschaften ist als ein erstklassiges Beispiel der internationalen Solidarität zu betrachten.

Der Vorstand betrachtete es ferner als seine Pflicht, in unzweideutiger Form zu erklären, daß die Beschäftigung von Rohlingen durch das Unternehmen Globtik Tankers, um die gewerkschaftlichen Kampfmaßnahmen der philippinischen Seeleute zu vereiteln, äußerst schändlich war.

Die Zeiten, in denen Gewerkschaften auf diese Art und Weise eingeschüchtert werden konnten, sind lange vorbei, und das Endresultat der GLOBTIK VENUS-Affäre sollte allen Reedern, die geneigt sein könnten, ähnliche Taktiken anzuwenden, ein Beweis dafür sein, daß sie auf den entschlossenen Widerstand der ITF stoßen werden.

##### 2. Flüchtlinge

Der ITF-Vorstand, versammelt in Wien am 17. und 18. Oktober 1978, fordert die Seeleutesektion der ITF auf, ihre Bemühungen in Richtung der Hilfeleistung an Flüchtlinge auf See fortzusetzen und wenn möglich, zu verstärken.

In Anbetracht der zunehmenden Zahl von Flüchtlingen in aller Welt, einschließlich vieler Gewerkschafter, ersucht der ITF-Vorstand die Vereinten Nationen und den IBFG mit Nachdruck, als Dringlichkeitsmaßnahme die Bereitstellung einer optimalen Hilfeleistung für Flüchtlinge und für Länder und Organisationen, die Flüchtlinge unterstützen, zu erörtern.

### 3. Tunesien

Auf seiner Sitzung am 17. und 18. Oktober 1978 verurteilte der ITF-Vorstand einstimmig die kürzlichen Gerichtsverfahren gegen führende tunesische Gewerkschafter und insbesondere das brutale Urteil gegen Abderrazak Ayoub, Stellvertretender Generalsekretär der Tunesischen Eisenbahnerföderation und Mitglied des ITF-Vorstandes, der zu fünf Jahren Gefängnis verurteilt wurde. Das Gerichtsverfahren war eine Verhöhnung der Justiz und nichts mehr als ein Schauprozess, durch den die Regierung eine der stärksten und unabhängigen Gewerkschaftsbewegungen Afrikas zu verstümmeln versucht.

Der Vorstand hat den Generalsekretär ersucht, unverzüglich unter den Mitgliedsverbänden ein koordiniertes und weltweites Aktionsprogramm einzuleiten, um die prompte Freisetzung der ungerechterweise verurteilten Gewerkschafter und die volle Wiederherstellung der Rechte der tunesischen Gewerkschaftsbewegung zu bewirken.

### 4. Bürgerrechte

Obwohl sich die ITF normalerweise mit gewerkschaftlichen Fragen befaßt, beschloß der ITF-Vorstand, versammelt in Wien am 17. und 18. Oktober 1978, im Hinblick darauf, daß ein ITF-Mitgliedsverband auf dieser Sitzung des Vorstandes die Frage der Bürgerrechte in Nordirland angesprochen hat, aus Dringlichkeitsgründen die von der International Longshoremen's Association (ILA) gemachten Proteste an die zuständigen Gewerkschaftsbünde in Belfast, Dublin und London weiterzuleiten und diese Gewerkschaftsbünde um ihre Stellungnahme zu bitten.

Sobald diese Stellungnahmen vorliegen, ist der Geschäftsführende Ausschuß bevollmächtigt, die Möglichkeit der Entsendung einer Delegation nach Nordirland zu erörtern, falls dies als notwendig betrachtet wird.

### 5. Verhaftung und Festhaltung von Gewerkschaftern in Malaysia

"Der ITF-Vorstand, versammelt in London am 20. und 21. März 1979;

NACH ENTGEGENNAHME eines Berichtes über die Verhaftung des ITF-Asienvertreters, Donald U'ren, in Penang (Malaysia) am 15. Februar 1979 und über den Arbeitskonflikt zwischen der Malaysischen Gewerkschaft des Luftfahrtspersonals (AEU) und der malaysischen Luftfahrtsgesellschaft MAS, der den Hintergrund dieser Viktimisierung bildete;

STELLT FEST, daß die malaysische Regierung nach fast fünf Wochen seit der Verhaftung die ITF noch immer nicht hiervon verständigt hat und nicht einmal auf die wiederholten Anfragen der ITF reagiert hat - (a) wo sich Donald U'ren befindet; (b) was sein gesundheitlicher Zustand ist; und (c) womit man ihn beschuldigt -, die

sowohl direkt als auch über deren diplomatische Vertreter an die malaysische Regierung gerichtet wurden;

STELLT FERNER FEST, daß die malaysische Regierung außerdem nicht auf den wiederholten Antrag des Generalsekretärs reagiert hat, daß es einem Vertreter der ITF gestattet werde, nach Malaysia zu kommen, um Gespräche mit allen beteiligten Parteien zu führen;

VERURTEILT die Verhaftung und Festhaltung des Kollegen Donald U'ren und anderer Gewerkschafter als eine Verletzung der Bürgerrechte und einen offenen Verstoß gegen die Verhaltensnormen von Regierungen, die demokratisch zu sein behaupten;

FORDERT die unverzügliche Freilassung der Verhafteten; und

BEAUFTRAGT den Generalsekretär, die Ressourcen der ITF und ihrer Mitgliedsverbände zu mobilisieren, um sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene den größtmöglichen Druck auf die malaysische Regierung auszuüben, einschließlich der Durchführung geeigneter Aktionen durch Organe wie der IBFG und die IAO."

#### 6. Chile und Nicaragua

"Der ITF-Vorstand, versammelt in London am 20. und 21. März 1979;

IN ANBETRACHT des andauernden Verfehlens der Regime von Chile und Nicaragua, volle Gewerkschafts- und Bürgerrechte zu gewähren;

BESCHLIESST, die Mitgliedsverbände der ITF aufzufordern, einen Boykott gegen Transporte von und nach Chile und Nicaragua in Gang zu setzen.

Wenn eine solche Aktion erfolgreich sein soll, muß sie sowohl praktisch als auch moralisch von den nationalen Gewerkschaftsbünden voll unterstützt und mit diesen Gewerkschaftsbünden und anderen internationalen Berufssekretariaten wirksam koordiniert werden."

#### 7. ITF-Politik über multinationale Unternehmen (MNU).

1. Multinationale Unternehmen sind heutzutage die meist verbreitete Form der großangelegten kommerziellen Organisation. Sie umfassen Konzerne, die im privaten, gemischten und, in einigen Fällen, im öffentlichen Besitz stehen. Ihre Struktur - insbesondere ihre leitende Organisation - nimmt viele Formen an und setzt nicht einmal unbedingt eine direkte finanzielle Beteiligung voraus. In einer kürzlichen UNO-Studie über transnationale Konzerne heißt es ganz richtig: "Die legalen Formen der Eigentümerschaft können von den legalen Formen des Managements vollkommen separat sein und sind dies in der Tat sehr oft." Die ITF braucht man in Anbetracht ihrer langjährigen Erfahrung in der Kampagne gegen Schattenflaggen nicht besonders an diesen Umstand erinnern.

2. Obwohl die MNU<sup>+</sup> im Verkehrssektor nicht so häufig auftreten wie in der Rohstoffindustrie, der herstellenden und verarbeitenden Industrie, ist es eine Tatsache, daß sie in bestimmten Bereichen des Transport-, Reise- und Verbindungssektors mehr und mehr eindringen. Diese Infiltrationen sind oft sehr gut getarnt. Viele multinationale Gruppierungen, die sich ursprünglich in herstellenden, verarbeitenden oder dienstleistenden Industrien betätigten, üben nunmehr auch eine beachtliche Kontrolle über spezifische Transportbereiche aus. Diese Kontrolle haben sie durch den Kauf oder die Übernahme bestehender Transportunternehmen erzielt oder durch den Übergang zum Werkverkehr im Rahmen ihrer eigenen Produktions- und Absatztätigkeit.
3. Die Tankerflotten der großen Petroleumunternehmen sind ein gutes Beispiel hierfür; desgleichen die Ausbreitung von Containerkonsortien; die immer größer werdenden Flotten von Straßenverkehrsfahrzeugen, die der unmittelbaren Kontrolle industrieller Gruppierungen unterstehen; und die im Besitz und Betrieb multinationaler Reisefirmen stehenden Charterfluggesellschaften. Ein Gegenstück zum letzteren Beispiel ist die Ausbreitung sowohl von planmäßigen Fluggesellschaften als auch von Charterfluggesellschaften auf den Hotel-, Verpflegungs- und Reisevermittlungssektor. Letztens sollte man einen Aspekt nicht übersehen, der in einer vor kurzen von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) veröffentlichten Studie angesprochen wird. Mit Bezug auf die westdeutsche Binnenschifffahrt stellt der Verfasser dieser Studie, Rolf Hofmann, zum Thema Werkverkehr die Frage, ob die westdeutsche Binnenschifffahrt formell als Gewerbe bezeichnet werden darf oder materiell korrekt als Werkverkehr der Firmen Thyssen, Hoesch, Stinnes, Mannesmann, Unilever, Salzgitter oder VEBa betrachtet werden sollte.
4. Die Reduzierung des öffentlichen Verkehrssektors, die in vielen Industrieländern praktisch zu einer bewußten und angeblich "erwünschten" Politik erhoben worden ist, wird, wenn man dieser Tendenz keinen Einhalt gebietet, mit Bestimmtheit ein weiteres Wachstum des privaten Verkehrssektors, insbesondere des Werkverkehrs (einschließlich auf dem Luftwege), auslösen. Die meisten Verkehre dieser Art, wenn auch nicht alle, werden effektiv unter multinationaler Kontrolle stehen, entweder direkt oder indirekt.
5. Alle MNU haben das Transportbedürfnis gemein. Dieser Umstand bietet die Möglichkeit einer wirksamen Kontrolle über multinationale Tätigkeit. Auf die Transportarbeiter entfällt, über ihre Gewerkschaften, in diesem Zusammenhang eine äußerst wichtige Rolle, deren Erfüllung sowohl in ihrem eigenen Interesse liegt als auch in dem der bei internationalen Konglomeraten beschäftigten Arbeitnehmer.

---

+) Die Begriffe "multinationale Unternehmen", multinationaler Konzern", "transnationales Unternehmen (offizielle UNO-Formulierung) sind auswechselbar. Im vorliegenden Dokument wird für alle Unternehmen dieser Art MNU benutzt.

Diese Rolle wird in der Zukunft in aller Wahrscheinlichkeit noch weiter an Bedeutung gewinnen, weil wir vor einer zweiten industriellen Revolution stehen, die durch die zunehmende Anwendung der Mikro-Elektronik auf die meisten Bereiche der menschlichen Tätigkeit in der Industrie eintreten wird. Die endgültigen Auswirkungen der weltweiten Anwendung billiger, leicht herstellbarer und äußerst vielseitig anwendbarer Mikroprozessoren - in etwa ein oder zwei Jahrzehnten - lassen sich kaum überschätzen. In diesem Zusammenhang erwartet man, was Beschäftigungsmöglichkeiten betrifft, allgemein eine Tendenz in Richtung einer Ausdehnung der dienstleistenden Industrien, einschließlich des Freizeit- und Reisesektors, bei einem gleichzeitigen Rückgang der herstellenden Industrie.

6. Das Problem der Einschränkung des Einflusses der MNU wird allgemein anerkannt, und über dieses Problem sind Millionen Worte gesprochen und geschrieben worden; noch mangelt es an Richtlinien oder Verhaltensregeln mit Normen bezüglich des Verhaltens multinationalaler Unternehmen, einschließlich ihres Verhaltens auf den Gebieten der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen und der Beschäftigungsbedingungen. Die meisten zwischenstaatlichen Organisationen und internationalen Agenturen haben solche Erklärungen formuliert, oft mit der aktiven Mitarbeit gewerkschaftlicher Vertreter. Bei diesen Erklärungen handelt es sich in den meisten Fällen um lobenswerte und nützliche Analysen der Probleme, die sich aus dem Bestehen der Multinationalen ergeben, mit Anregungen bezüglich der Lösung dieser Probleme. Leider weisen diese Erklärungen jedoch ausnahmslos den gleichen Mangel auf: sie sind weder verbindlich für die Multinationalen noch sehen sie Sanktionen vor, wenn diese Richtlinien nicht beachtet oder verletzt werden. Für die Gewerkschaften - einschließlich der Mitgliedsorganisationen der ITF - wäre es zwecklos und sinnlos, eine Übung dieser Art zu kopieren. Wir müssen uns fragen, auf welche Weise die Gewerkschaftsbewegung am besten von ihren eigenen Ressourcen und ihrer eigenen Organisationsstärke Gebrauch machen kann, um die Multinationalen einzudämmen und die bereits bestehenden Verhaltensrichtlinien wirksamer zu machen. Das diesbezügliche Programm der Gewerkschaften sollte weder zu detailliert noch zu ehrgeizig sein. Es sollte jedoch einen grundsätzlich praktischen Rahmen bereitstellen, in dem alle Sektoren der internationalen Gewerkschaftsbewegung mitwirken können, um sicherzustellen, daß die transnationale, kommerzielle und industrielle Tätigkeit nicht nur den Entrepreneuren Nutzen bringt, sondern der ganzen Menschheit.

7. Bei der Realisierung eines solchen gewerkschaftlichen Einflusses sind bessere Informationen über die multinationale Tätigkeit ein äußerst wichtiger Faktor, der in der Vergangenheit leider sehr vernachlässigt worden ist. Es handelt sich um zwei Hauptaspekte: (a) gewerkschaftliche Aktionen, um sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene umfassende und verbindliche Vorschriften durchzusetzen, durch welche die MNU verpflichtet werden,



keinerlei Aspekte ihrer Tätigkeit zu verheimlichen; und (b) die Notwendigkeit des größtmöglichen Austausches von Informationen über die Tätigkeit der MNU zwischen den Gewerkschaften selbst. Hier ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften und den zuständigen Gewerkschaftsbünden notwendig. Gleich wichtig ist aber, daß die Internationalen Berufssekretariate auf internationaler Ebene als eine Art Clearinginstitut für die diesbezüglichen Informationen sowie als Zentren für die weitere diesbezügliche Tätigkeit der Gewerkschaften fungieren. Dies ist ganz offensichtlich der logischste und kostenmäßig wirksamste Weg für die Gewerkschaftsbewegung als Ganzes, um die Probleme anzupacken, die sich aus dem Bestehen der MNU ergeben.

8. Ferner ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Internationalen Berufssekretariaten erforderlich, da es sich bei den Multinationalen um kommerzielle Organisationen handelt, die traditionelle Grenzen der industriellen Trennung überschreiten. Die mehr oder weniger strikte Trennung der Zuständigkeitsbereiche einzelner Gewerkschaften sollte uns nicht verführen, die Tatsache zu ignorieren, daß es in der internationalen Industriestruktur seit langem keine solche Trennung mehr gibt. Dies wird sich auch in Zukunft kaum ändern.

9. Der Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung muß jedoch ein praktisches Ziel verfolgen. Dieses Ziel sollte in der Schaffung eines wirksamen gewerkschaftlichen Gegengewichts zur Macht der Multinationalen bestehen. Aus diesem Grunde ist es dringend notwendig, daß alle nationalen Gewerkschaften, die in offiziellen internationalen Organisationen vertreten sind, gegenüber ihren Regierungen und Arbeitgebern laufend darauf dringen, daß die Internationalen Berufssekretariate als rechtmäßiger internationaler gewerkschaftlicher Vertreter der Interessen der bei multinationalen Unternehmen beschäftigten Arbeiter anerkannt werden. Natürlich werden die Multinationalen und vielleicht auch einige Regierungen starken Widerstand leisten. Dieser Widerstand muß jedoch überwunden werden, wenn die Gewerkschaftsbewegung von Organisationen wie der ITF als Gegengewicht zu den Multinationalen wirksam Gebrauch machen will.

10. Gleichzeitig müssen die Gewerkschaften darauf dringen, daß internationale Verhaltensrichtlinien für multinationale Unternehmen verbindlich zur Anwendung gelangen und erfüllt werden. Diese Richtlinien sind ferner in regelmäßigen Zeitabständen zu revidieren, um den jüngsten Entwicklungen im internationalen Handel sowie auf den Gebieten der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen und der Beschäftigungsbedingungen Rechnung zu tragen. Die Gewerkschaften sollten sowohl national als auch international berechtigt sein, an der Formulierung und Revision solcher Verhaltensrichtlinien mitzuwirken. Hauptzweck dieser Verhaltensrichtlinien sollte es sein sicherzustellen, daß multinationale Unternehmen zur Erfüllung der wirtschaftlichen, sozialen, umweltbedingten und technologischen

Ziele der Länder, in denen sie sich betätigen, beitragen. Ganz offensichtlich kann dieser Zweck nicht erfüllt werden, wenn die einzelnen Regierungen die Erfüllung der Verhaltensrichtlinien nicht überwachen. Die Gewerkschaften müssen daher eine solche Überwachung durch besondere nationale Organe beantragen und ferner darauf dringen, daß sie als Gewerkschaften in diesen Überwachungsorganen vertreten sind.

11. Die Gewerkschaften der fortschrittlichen Industrieländer müssen außerdem die besonderen Probleme ihrer Brudergewerkschaften in den Entwicklungsländern berücksichtigen, in denen es für Multinationale verhältnismäßig leicht ist, als Wohltäter aufzutreten, die neue Beschäftigungsmöglichkeiten schaffen und moderne technische Einrichtungen bereitstellen, die sich diese Länder anderenfalls kaum leisten könnten. Solchen Argumenten kann man nur mit praktischen Beispielen begegnen. Die Gewerkschaften der Industrieländer müssen daher ihre Regierungen und die Bevölkerung ihrer Länder davon überzeugen, daß es dringend notwendig ist, den Entwicklungsländern umfassende technologische Hilfe bereitzustellen, damit die Multinationalen keinen freien Lauf in diesen Ländern haben.

12. Im Falle der Transportarbeitergewerkschaften sollte die Bekämpfung der Macht der Multinationalen mit einer tatkräftigen und gut koordinierten Kampagne gegen die gegenwärtige Tendenz in Richtung der Reduzierung oder Schließung bestehender öffentlicher Verkehrseinrichtungen und des zunehmenden Übergangs zum Werkverkehr kombiniert werden. Der Öffentlichkeit muß klipp und klar dargelegt werden, daß es den Transportarbeitergewerkschaften bei dieser Kampagne nicht nur um den Schutz von Arbeitsplätzen geht, sondern daß diese Kampagne auch im Interesse der Öffentlichkeit selbst liegt, weil sie dagegen gerichtet ist, daß die sozialen umweltmäßigen Vorteile eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrssystems einer finanziellen Eigennützigkeit und kurzfristigen wirtschaftlichen Zielen zum Opfer fallen.

13. Letztens ist unbedingt folgender Faktor zu berücksichtigen: Wenn die Transportarbeitergewerkschaften bei der Bekämpfung der Multinationalen eine wirksame Rolle spielen wollen, müssen sie in der Lage sein und das Recht haben, internationale Unterstützungsaktionen durchzuführen. Wenn sie das nicht können, sind sie mehr oder weniger machtlos. Die Gewerkschaften der Transportarbeiter müssen daher ständig auf Änderung innerstaatlicher Gesetze dringen, die solche Aktionen verbieten. Gleichzeitig müssen sie sich weigern, mit den Arbeitgebern oder staatlichen Instanzen irgendwelche Verträge abzuschließen oder Vereinbarungen zu treffen, durch die sie dieses Recht aufgeben oder durch die es eingeschränkt wird.

14. Die Erfüllung der obigen Ziele muß von allen Gewerkschaften kategorisch angestrebt werden, einschließlich der Gewerkschaften der Entwicklungsländer. Nur so können wir zur Schaffung eines soliden Apparates zur Bekämpfung von Mißbräuchen auf den Gebieten der

Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen und der Beschäftigungsbedingungen beitragen. Nur so können wir eine Anerkennung der Rolle der ITF und ähnlicher Organisationen bei der Verteidigung der Rechte der bei multinationalen Unternehmen beschäftigten Arbeitnehmer durchsetzen; und nur so werden wir am Ende ein ständiges System für Rücksprache und Verhandlungen zwischen den Multinationalen und den internationalen Vertretern ihrer Arbeitnehmer festlegen. Die Erfüllung dieser Ziele wird nicht leicht sein, aber es gibt keine leichten und einfachen Alternativen, wenn die Gewerkschaftsbewegung in der neuen industriellen Welt eine existenzfähige Zukunft haben soll.

## FACHSEKTIONEN

### EISENBAHN

#### 8. Neue Technologien und kürzere Arbeitszeit

Die Konferenz der ITF-Sektion Eisenbahn, versammelt in London am 3. und 4. April 1979, FORDERT alle ITF-Mitgliedsverbände AUF, eine weltweite Kampagne zur Kürzung der Arbeitswoche auf höchstens 35 Stunden oder andere Maßnahmen zur Herbeiführung einer gleichwertigen Reduzierung der Arbeitszeit einzuleiten.

Die Eisenbahn-Sektion GIBT IHRER BESONDEREN BESORGNIS über die Auswirkungen der Anwendung neuer Technologien im Eisenbahnwesen in allen Ländern der Welt und deren Folgen für den Personalbestand AUSDRUCK. Wir FORDERN daher alle Mitgliedsverbände MIT NACHDRUCK DAZU AUF, Verträge auszuhandeln, durch die die Einführung einer kürzeren Arbeitszeit mit der stufenweisen Akzeptierung neuer Technologien kombiniert wird.

#### 9. Kanal-Tunnel

Die Konferenz der ITF-Sektion Eisenbahn, versammelt in London am 3. und 4. April 1979, FORDERT die europäischen Mitgliedsverbände der ITF AUF, Druck auf ihre Regierungen auszuüben, den jüngsten Vorschlägen für den Bau eines Kanal-Tunnels zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem europäischen Festlande und dem Vereinigten Königreich ihre volle Unterstützung zu gewähren.

Unserer Ansicht nach würde die Herstellung eines für die europäischen Länder gemeinsamen Eisenbahnnetzes die Basis für ein sinnvoll koordiniertes Transportsystem innerhalb Europa schaffen und darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag für eine wirksame Energienutzung darstellen.

10. ITF-Charta über soziale Auswirkungen durch die Einführung neuer Methoden und Techniken im Eisenbahnwesen  
(gutgeheißen von der Konferenz der Sektion Eisenbahn --  
London, 3. und 4. April 1979)

### E i n l e i t u n g

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. Zu diesem Zweck ist es wichtig, daß der Betrieb der Eisenbahnen im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik erfolgt, die den Besonderheiten jedes einzelnen Verkehrsträgers Rechnung trägt.

Die unmittelbare Verantwortung für die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und moderne Gestaltung des Eisenbahnbetriebs 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 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 voll auf dem laufenden zu halten und sich mit ihnen über die im Interesse des Personals zu treffenden Anordnungen zu verständigen. Notwendige Voraussetzung für einen optimalen Betrieb der Eisenbahnen ist, daß das Personal über alle betrieblichen Aspekte voll informiert und daß ihm das volle Mitspracherecht gewährt wird.

Die in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zusammengeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften verweigern ihre Kooperation auch dann, wenn die Einführung neuer Methoden und

Techniken sowie vorgeschlagene Änderungen der Arbeitsbedingungen und Ausbildungsnormen auf Basis der sogenannten betriebswirtschaftlichen Rentabilität - und nicht nach Zielsetzungen sozialer Planung als Ganzes, unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse der Menschen - erfolgen. Die Einführung und Anwendung neuer Methoden und Techniken im Eisenbahnwesen ist verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Grundsätzen, die gesamtwirtschaftliche Kosten und gesellschaftliche Nutzenerwägungen berücksichtigen, untergeordnet. Wo immer sie den einzelnen von Belastung und Streß befreit, sollte der Technologie eine Vorzugsstellung eingeräumt werden. Sie darf jedoch nicht angewandt werden, um Arbeitslosigkeit herbeizuführen.

Maßnahmen, die ausschließlich den Zweck haben, die Ertragslage der Eisenbahnen zu verbessern und obgenannte Forderungen nicht berücksichtigen, müssen zu schweren Arbeitskonflikten führen. Die ITF-Mitgliedsverbände fordern, daß seitens der IAO den in den Übereinkommen Nr. 87 und 98, und zwar "Vereinigungsfreiheit und Schutz des Rechtes auf Zusammenschluß", respektive "Recht auf Zusammenschluß und Kollektivverhandlungen", enthaltenen Grundsätze wiederholt Nachdruck verliehen wird. Falls repressive oder einschränkende Maßnahmen von Regierungsseite oder seitens der Eisenbahnverwaltungen einen Arbeitskonflikt herbeiführen, sollten die Gewerkschaften für die sich aus einer solchen Situation ergebenden Folgen nicht zur Wiedergutmachung bzw. für Schadensersatz herangezogen werden. Die ITF-Eisenbahnverbände lehnen eine solche Meinung ab und erklären sich mit den Bruderorganisationen solidarisch, die sich genötigt sehen, den Kampf zu führen. Sie bekennen sich in allen Fragen der Einführung neuer Methoden und Techniken im Eisenbahnwesen zu den Richtlinien der nachstehenden Charta.

#### C H A R T A

1. Die Modernisierung der Eisenbahnen muß im Rahmen eines umfassenden Investitionsprogramms 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 Pensionierung 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) - 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 Härte 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 außenstehende Firmen vergeben werden. Die bestehenden Verträge mit außenstehenden 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.

#### HAFENARBEITERSEKTION

#### 11. Ausrüstung von Containerkränen mit Personenaufzügen

Die Konferenz der ITF-Sektion der Hafendarbeiter, versammelt am 17. Februar 1977 in London;

BESCHLIESST, die ITF und ihre Mitgliedsverbände aufzufordern, sich dafür einzusetzen, daß alle Containerkräne oder sonstigen Kräne,

auf denen die Leitern zur Führerkabine in etwa gleich lang sind wie auf Containerkränen, mit mechanisch angetriebenen Personenaufzügen ausgerüstet werden;

IST DER ANSICHT, daß diese Ausrüstung mit Personenaufzügen im Falle aller neuen Kräne bereits im Konstruktionsstadium erfolgen sollte und im Falle aller anderen Kräne bei deren Überholung; und

STELLT FEST, daß die Ausrüstung solcher Kräne mit mechanischen Personenaufzügen die Ermüdung der Kranführer reduzieren und die Instandhaltung der Kräne erleichtern, verbessern und sicherer machen würde.

#### 12. Zugangsleitern zu Deckkränen

Die Konferenz der ITF-Sektion der Hafentarbeiter, versammelt am 17. Februar 1977 in London;

BESCHLIESST, die ITF und ihre Mitgliedsverbände aufzufordern, gegenüber den Reedern darauf zu bestehen, daß diese sicherstellen, daß Deckkräne mit sicheren Zugangsleitern versehen werden und daß auf der Kranplattform ein Geländer oder eine ähnliche Vorrichtung angebracht wird, um zu verhindern, daß die den Kran bedienenden Personen von der Plattform stürzen, falls sie während des Zugangs zum Kranführerhaus ausrutschen oder ihr Gleichgewicht verlieren.

#### 13. Lärmbekämpfung

Die Konferenz der ITF-Sektion der Hafentarbeiter, versammelt am 17. Februar 1977 in London;

BESCHLIESST, die ITF und ihre Mitgliedsverbände aufzufordern, ein Lärmbekämpfungsprogramm zu formulieren, das folgende Ziele anstrebt:

- (a) Eine Reduzierung des Lärm am Arbeitsort dadurch, daß auf Schiffsneubauten Winden, Kräne, Ventilationsanlagen usw. installiert werden, die keinen übermäßigen Lärm verursachen;
- (b) die Abdichtung oder Wiederabdichtung aller Kontrollkabinen und aller Führerhäuser von Winden und Kränen, wo immer die verschiedenen dem Antrieb der Winden und Kräne dienenden Maschinen Lärm verursachen;
- (c) die Einführung von Aufklärungsprogrammen (falls noch nicht vorhanden), um den Hafentarbeitern die Gefahren des Lärms zu veranschaulichen;
- (d) die Bereitstellung der besten und wirksamsten Ohrenschützer für Hafentarbeiter, die Lärm ausgesetzt sind;
- (e) die Beschäftigung von Ablösungspersonal, wo immer der Lärm eine bestimmte Sicherheitsschwelle überschreitet;

- (f) die Einführung (falls noch nicht der Fall) von Schadenersatz für lärmbedingte Invalidität;
- (g) die Unterstützung dieser Ziele durch die IAO und eine IAO-Untersuchung des Problems der Ermittlung einer höchstzulässigen Lärmgrenze, um sicherzustellen, daß sich Arbeitnehmer am Arbeitsplatz keine Gehörschäden zuziehen.

#### SEELEUTESEKTION

#### 14. Vertretung asiatischer Seeleute

Die Konferenz der ITF-Seeleutesektion, versammelt am 2. und 3. Oktober 1979 in Stockholm;

ANERKENNT VORBEHALTLOS die Bedeutung und Errungenschaften der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen während der letzten 30 Jahre und ist sich ferner der Notwendigkeit der Erfüllung dieser Politik bewußt;

NIMMT mit Besorgnis die wachsenden Probleme ZUR KENNNTNIS, die zwischen den Ländern der Ost/West- und der Nord/Süd-Regionen in bezug auf die Weltschifffahrt bestehen;

ERKENNT FERNER AN, daß dieses Problem mit den Seeleuten der süd-ostasiatischen Länder verwandt ist, weil ein Zusammenhang zwischen Schattenflaggenschiffen und asiatischen Seeleuten besteht, die Region Südostasien sehr groß ist und die Gewerkschaften dieser Regionen seit langer Zeit der ITF angehören;

IN ANBETRACHT der grundlegenden Bedeutung der Freundschaft, Solidarität und Einigkeit aller der ITF angeschlossenen Organisationen;

BESTÄTIGT, daß dies ein geeigneter Zeitpunkt für eine Überprüfung der ITF-Politik und der ITF-Tätigkeit gegen Schattenflaggen ist, damit die Erzwingung dieser Politik keine negativen Auswirkungen auf die Mitglieder der in Frage kommenden Mitgliedsverbände mit sich bringt; und

BESCHLIESST:

1. die zuständigen Parteien zu ersuchen sich intensiv um die Sicherstellung der Vertretung der südostasiatischen Mitgliedsverbände in dem Fair-Practices-Ausschusses zu bemühen, der auf dem ITF-Kongreß 1980 zu wählen und zu benennen ist;
2. in der Zwischenzeit die Mitarbeit der Vertreter der in Frage kommenden asiatischen Seeleutegewerkschaften im erweiterten Unterausschuß des Fair-Practices-Ausschusses zu beantragen, dessen Aufgabe es ist, die ITF-Politik und -kampagne gegen Schattenflaggen zu überprüfen; und



3. den Generalsekretär zu ersuchen:

- (a) gegen Anfang 1980 in Asien eine Konferenz der angeschlossenen asiatischen Seeleutegewerkschaften einzuberufen; und
- (b) in Vorbehaltung für diese Konferenz eine Delegation nach Asien und dem Pazifischen Raum zu entsenden, der unter anderen der Vorsitzende der ITF-Seeleutesektion und zwei Vertreter der asiatischen Seeleutegewerkschaften angehören sollten, mit der Aufgabe, zu Händen der unter (a) oben genannten Konferenz einen Bericht zu erstellen.

15. Reduzierungen der Besatzung

Die Konferenz der ITF-Seeleutesektion, versammelt am 2. und 3. Oktober 1979 in Stockholm;

NACH ENTGEGENNAHME von Berichten zuverlässiger, befähigter und erfahrener Schiffskapitäne, Offiziere und Mannschaftsdienstgrade, die den tatsächlichen Sachverhalt im Zusammenhang mit kürzlichen Herabsetzungen der Besatzungsnormen kennen;

GESTÜTZT AUF eine umfassende Erfahrung bezüglich der Methoden und der Einstellung der Reederei und Schiffsmänner sowie auf die kürzlichen Erfahrungen der Seeleutegewerkschaften;

IN ANBETRACHT der großen Verluste von Menschenleben auf See, die durch eine kürzliche (bis jetzt unveröffentlichte) gründliche Studie durch die britische Schifffahrt bestätigt werden; und

IM HINBLICK AUF die zunehmende Verunreinigung der Umwelt durch Schiffe;

IST BESORGT über die Handlungsweise einer wachsenden Anzahl von Schifffahrtsbehörden zwecks Herabsetzung der Besatzungsnormen auf ein unakzeptables Niveau, wobei sie die Ratschläge der beruflich fähigen Seeleute und ihrer kollektiven Organisationen vollkommen außer acht lassen;

IST DER ANSICHT, daß die Anstrengungen und Belastungen, denen solche reduzierte Schiffsbesatzungen durch diese Praktiken ausgesetzt sind, auf ein unerträgliches Niveau erhöht werden, so daß es nicht länger möglich ist, die Bestimmungen internationaler Übereinkommen und anderer Verwaltungsurkunden zu erfüllen; und

FORDERT die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute auf, zu einem baldigen vom ITF-Vorstand zu beschließenden Zeitpunkt als ersten Schritt einer Kampagne gegen unterbesetzte Schiffe einen weltweiten Schifffahrtsstopp zu unterstützen, um solche gefährlichen und unsicheren Schiffe von den Meeren der Welt zu vertreiben.

16. ITF-Bemannungspolitik im Zusammenhang mit der Kampagne gegen die Verwendung von Schattenflaggen

Die Konferenz der ITF-Seeleutesektion, versammelt am 2. und 3. Oktober 1979 in Stockholm;

NACH EINER DISKUSSION über Bemannungsfragen im Zusammenhang mit der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen;

STELLT FEST, daß sich die IMCO bei der Behandlung von Bemannungsfragen bis jetzt auf Grundsatzfragen konzentriert hat und das während der nächsten Jahre keine konkreten Resultate auf diesem Gebiet zu erwarten sind;

SCHLÄGT VOR, daß der Bemannungsausschuß der ITF-Seeleutesektion einen Vorschlag über Bemannungsnormen für Schiffe unter Schattenflaggen erarbeiten und dabei besonders berücksichtigen sollte, daß es notwendig ist, genügend befähigtes Personal an Bord zu führen -- sowohl Offiziere als auch Mannschaftsdienstgrade -- um die Gesundheit und Sicherheit aller an Bord befindlichen Personen und die Schifffahrtssicherheit im allgemeinen zu gewährleisten;

SCHLÄGT FERNER VOR, daß diese Frage auch an den Fair-Practices-Ausschuß der ITF verwiesen werden sollte, damit vor dem ITF-Kongreß 1980 eine endgültige Stellungnahme formuliert werden kann.

17. Ärmelkanal-Tunnel

Die Konferenz der ITF-Seeleutesektion, versammelt am 2. und 3. Oktober 1979 in Stockholm;

FORDERT alle angeschlossenen Gewerkschaften AUF, Druck auf die Regierungen und Reeder ihrer Länder auszuüben, damit diese sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln der Konstruktion eines Tunnels unter dem Ärmelkanal stark widersetzen, weil ein solcher Tunnel nicht nur die Potentiale der Schifffahrt in der Nordsee und im Ärmelkanal beeinträchtigen sondern durch den Anschluß an die Transsibirische Eisenbahn auch die Beschäftigungsmöglichkeiten der Seeleute, Hafendarbeiter, Straßentransportarbeiter, Schiffswerft- und Schiffsdockarbeiter sowie der Arbeitnehmer anderer mit der Schifffahrt verwandter Industrien gefährden würde.

18. Flüchtlinge auf See

Die Konferenz der ITF-Seeleutesektion, versammelt am 2. und 3. Oktober 1979 in Stockholm;

STELLT FEST, daß Schiffe weiterhin die Notrufe von Flüchtlingen auf See ignorieren, trotz der Bemühungen der ITF und anderer

Personenkreise mit dem Ziele der Ermutigung zu einer Hilfeleistung für solche Flüchtlinge;

VERURTEILT alle Maßnahmen seitens der Regierungen, Reeder oder Seeleute, die nicht mit der humanitären Tradition der Schifffahrt und den allgemein anerkannten Rechtsnormen bezüglich der Hilfeleistung an Menschen in Seenot vereinbar sind;

FORDERT alle angeschlossenen Gewerkschaften AUF, das ITF-Sekretariat unverzüglich von den näheren Umständen zu verständigen, wenn immer ein Schiff es verfehlt, Flüchtlingen in Seenot Hilfe zu leisten; und

ERSUCHT den ITF-Vorstand und alle Mitgliedsverbände, Sanktionen gegen alle Reeder anzuwenden, die den Kapitän eines Schiffes direkt oder indirekt anweisen oder ihn ermutigen, Notrufe von Flüchtlingen oder über Flüchtlinge in Seenot zu ignorieren.

#### ZIVILLUFTFAHRT

#### 19. Mindestsicherheitsprogramm der ITF

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 29. - 31. Mai 1979 in Paris;

BESCHLIESST folgende Politik:

1. Die Internationalen Abkommen von Tokio, Den Haag und Montreal sollten von allen Staaten ratifiziert werden.
2. Die ITF bekräftigt die Grundsätze der von sieben Staatsoberhäuptern im Juli 1978 in Bonn abgegebenen Erklärung.
3. Die ITF wird sich bemühen, In Zusammenarbeit mit verantwortungsbewußten Staaten und anderen Organisationen Sanktionen gegen Staaten zu ergreifen, die ihrer internationalen Verantwortung auf dem Gebiete der Sicherheit nicht nachkommen.
4. In jedem Lande sind auf allen Ebenen (in Flughäfen sowie auf Ebene der Geschäftsleitung und auf nationaler Ebene) Sicherheitsausschüsse zu bilden, an denen gewählte Vertreter der Arbeitnehmer wirksam beteiligt sind. Diese Ausschüsse sollten befugt sein, die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen zu überwachen.
5. In allen Flughäfen sind in Übereinstimmung mit den Vorschriften des ICAO-Anhanges 17 und des ICAO-Sicherheitshandbuches strikte Sicherheitskontrollen durchzusetzen. Ein Exemplar des ICAO-Sicherheitshandbuches sollte allen zuständigen Behörden verfügbar gemacht werden. In Übereinstimmung mit ihrer seit langem bestehenden Politik hat die ITF bereits alle ihre Mitgliedsverbände aufgefordert, mit Behörden, Arbeitgebern und Regierungen bei der Durchführung dieser Maßnahmen voll zusammenzuarbeiten.

6. Alle Fluggäste und ihr Gepäck sollten Gegenstand von Sicherheitskontrollen sein.
7. Die zuständigen Behörden sollten sicherstellen, daß sich Fluggäste, die bereits kontrolliert worden sind, nicht mit Personen mischen können, die nicht kontrolliert wurden.
8. Das Boden- und Flugpersonal, das befugt ist, den Teil des Flughafens zu betreten, wo Flugzeuge starten und landen, sollte ebenfalls kontrolliert werden und verpflichtet sein, jederzeit Identifizierungsplaketten zu tragen.
9. Die Sicherheitskontrollen sollten normalerweise von unbewaffnetem Personal vorgenommen werden. In der Nähe der Kontrollpunkte sollte jedoch bewaffnetes Sicherheitspersonal bereitstehen.
10. Diplomaten und andere privilegierte Personen sollten ebenfalls der normalen Sicherheitskontrolle unterworfen werden.
11. Bei der Durchführung von Sicherheitskontrollen ist keine Unterscheidung zwischen planmäßigen Flügen, Charterflügen, Binnenflügen und internationalen Flügen zu machen.
12. Für die Kontrolle des Gepäcks, Handgepäcks und der Fluggäste sollten die neuesten und technisch modernsten Einrichtungen Verwendung finden.
13. In Flughäfen oder Luftfahrtsterminalen sollte es nicht gestattet sein, Flugversicherungs-Automaten zu installieren.
14. Privatem Polizeipersonal oder privatem Sicherheitspersonal sollte es nicht gestattet sein, irgendwelche der oben angeführten Kontrollen vorzunehmen. Hierfür sollte nur rechtlich bevollmächtigtes und von der Regierung oder den zuständigen Behörden eingesetztes Sicherheitspersonal benutzt werden.
15. In allen Räumen, in denen sich Fluggäste aufhalten, sollten prominente Plakate angeschlagen werden, um die Öffentlichkeit über Strafen aufzuklären, denen Personen, die Schußwaffen oder Sprengstoffe an sich führen oder sonstige gesetzwidrige Handlungen begehen, ausgesetzt sind.
16. Sämtliches Gepäck ist zu identifizieren. Nicht identifiziertes Gepäck sollte unter keinen Umständen verladen werden und ist in einem isolierten Raum aufzubewahren.
17. Alle Flugzeuge, die zeitweilig unbewacht gelassen werden, sind von befähigtem Personal gründlich zu durchsuchen, um sicherzustellen, daß sich keine verdächtigen Gegenstände an Bord befinden.

18. Verdächtige Gegenstände sind nur von ordnungsgemäß ausgebildeten und befähigten Experten oder Spezialisten zu handhaben.
19. Alle an Bord von Flugzeugen zu verladenden kommerziellen und technischen Ausrüstungen sowie Proviant und Verpflegung sind gründlich zu kontrollieren, bevor sie an Bord gebracht werden.
20. Die zuständigen Behörden und Luftfahrtsgesellschaften sollten dafür sorgen, daß das Luftfahrtpersonal unverzüglich über alle Risiken aufgeklärt wird, denen es im Laufe seiner beruflichen Tätigkeit infolge von Terroranschlägen und Angriffen auf die Zivilluftfahrt ausgesetzt sein könnte.

#### 20. Künftige IAO-Maßnahmen auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 29. bis 31. Mai 1979 in Paris;

VERWEIST AUF das Ergebnis der Dreigliedrigen Technischen Zivilluftfahrtskonferenz der IAO im Dezember 1977 und die von dieser Konferenz angenommenen Schlußfolgerungen und Entschlieûungen, insbesondere die Entschlieûung Nr. 6 betreffend die künftigen Maßnahmen der IAO auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt;

ERINNERT DARAN, daß die IAO ein "Programm zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Arbeitsumwelt (PIACT)" zur Durchführung bringt;

BETONT, daß sich das Zivilluftfahrtpersonal im allgemeinen und das Flugpersonal im besonderen spezifischen beruflichen Problemen gegenübergestellt sieht, die einer weiteren Diskussion bedürfen;

FORDERT die IAO mit Nachdruck AUF, in Übereinstimmung mit dem in Entschlieûung Nr. 6 gegebenen Versprechen Vorkehrungen für die Einberufung einer Expertensitzung über diese Probleme zu treffen, wie sie in den von der obigen Dreigliedrigen Technischen Zivilluftfahrtskonferenz angenommenen Schlußfolgerungen über berufliche Sicherheit, Gesundheit und Beschäftigungssicherheit angeführt sind;

ERINNERT die IAO daran, daß diese Probleme dringend sind und ER-SUCHT die IAO daher -- für den Fall, daß es nicht möglich sein sollte, in der nahen Zukunft eine solche Expertensitzung einzuberufen -- ihr Versprechen einzulösen, daß sie die von außenstehenden Organen zwecks Verbesserung der Arbeitsbedingungen unternommenen Bemühungen unterstützen wird; und

FORDERT das Internationale Arbeitsamt AUF, aktiv die Möglichkeit der Unterstützung einer dreigliedrigen Sitzung zu erwägen, die die ITF zwecks Diskussion von Problemen einzuberufen bereit wäre, die ihr in der Form eines Memorandums zu unterbreiten sind.

## 21. Ernennung eines ITF Ad-hoc Ausschusses über ICAO-Anhang I

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 29. bis 31. Mai 1979 in Paris;

BESCHLIESST, einen Ad-hoc Ausschuß von Experten zu bilden, deren Aufgabe es sein soll, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden der Sektion Zivilluftfahrt alle Fragen zu erörtern, die sich aus der geplanten Revision des ICAO-Anhanges I und der konsequenten Änderung des Anhanges VI des Abkommens von Chicago ergeben. Diesem Ausschuß sollen je zwei Vertreter folgender Kategorien des Luftfahrtspersonals angehören: Flugbegleiter, Flugingenieure, Flugleiter, Bodenmechaniker und Piloten.

Diese Vertreter sind vom ITF-Sekretariat bei Rücksprache mit den Vorsitzenden der Sektion Zivilluftfahrt und der zuständigen Ausschüsse der Sektion zu benennen.

## 22. Schichtarbeit

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 29. bis 31. Mai 1979 in Paris;

NIMMT folgende Erklärung AN:

1. Alle Regelungen der Schichtarbeit müssen Gegenstand von Verhandlungen und für die zuständigen Gewerkschaften akzeptabel sein;
2. Obwohl anerkannt wird, daß die Schichtarbeit in der Luftfahrt unvermeidlich ist, sollte sie auf ein Mindestmaß reduziert werden;
3. Für Schichtarbeit ist eine Schichtzulage zu zahlen und zusätzliche Freizeit zu gewähren;
4. Die Schichtzulage ist für 52 Wochen im Jahr zahlbar, d.h. auch im Krankheitsfalle, während des Urlaubs usw.;
5. Regelmäßige Schichtarbeiter, die vom Arbeitgeber gezwungen werden, auf Tagarbeit umzuwechseln, sollten nicht sofort ihre Schichtzulage einbüßen; die Schichtzulagen sollten auf einer gestaffelten Basis reduziert und entzogen werden;
6. Schichtzulagen sind bei der Berechnung des Rentenanspruchs zu berücksichtigen;
7. Die wöchentliche Arbeitszeit der Schichtarbeiter sollte kürzer sein als die der Tagarbeiter;

8. Arbeitnehmer, die regelmäßig Nachtschicht arbeiten, sollten Anspruch auf vorzeitige Pensionierung ohne Beeinträchtigung des Rentenanspruches haben.

Anmerkung:

Mit "Schichtarbeit" ist Arbeit zu ungewöhnlichen Tageszeiten -- also außerhalb der normalen Tagschicht -- gemeint.

23. Vorfluginspektion von Flugzeugen

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 29. bis 31. Mai 1979 in Paris;

STELLT nach Entgegennahme des Berichtes der skandinavischen Gewerkschaften mit Besorgnis FEST, daß Wartungsinspektionen an technisch komplizierten Verkehrsflugzeugen in vielen Ländern von Piloten allein vorgenommen werden;

IST DER ANSICHT, daß dieses Vorgehen zu einer wesentlichen Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus führt, weil die Piloten keine ausreichende technische Erfahrung besitzen, um solche Inspektionen vorzunehmen; und

BESCHLIESST DAHER in Übereinstimmung mit der bestehenden ITF-Politik, die Luftfahrtsgesellschaften mit Nachdruck aufzufordern sicherzustellen, daß Vorfluginspektionen an technisch komplizierten Verkehrsflugzeugen nach jeder Landung nur von voll befähigtem und technisch erfahrenem Personal vorgenommen werden.

24. Gesundheitsrisiken von Bildschirmen mit Braunschen Röhren

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 29. bis 31. Mai 1979 in Paris;

STELLT FEST, daß Bildschirme mit Braunschen Röhren in der Zivilluftfahrt im zunehmenden Maße Verwendung finden;

NACH ENTGEGENNAHME der Berichte der französischen Fédération des Travaux Publics des Transports FO (Föderation für Verkehr und Öffentliche Dienste FO) und der schwedischen HTF (Handelsarbeitergewerkschaft) über die mit der Verwendung von Bildschirmen mit Braunschen Röhren verbundenen Risiken;

IM HINBLICK DARAUF, daß die Verwendung solcher Bildschirme bestimmte Probleme verursacht, welche sich auf die Gesundheit und insbesondere die Wahrnehmungszentren bestimmter Sinne auswirken;

ERSUCHT die ITF, im Zusammenhang mit den angeschlossenen Gewerkschaften und der IAO, eine gründliche Studie und Untersuchung dieses Problems vorzunehmen; und

ERSUCHT die IAO, sobald wie möglich umfassende Untersuchungs- und Forschungsarbeiten mit Bezug auf dieses ernste Problem vorzunehmen, das die Gesundheit und Sicherheit des Zivilluftfahrtspersonals berührt.

25. Lizenzierung des Kabinenpersonals

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 29. bis 31. Mai 1979 in Paris;

VERWEIST den Luftfahrtsausschuß der ICAO auf die von der ITF erklärte Politik, daß im Interesse der Luftfahrtssicherheit und in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des ICAO-Anhanges I ein Verfahren zur Lizenzierung des Kabinenpersonals festgelegt werden sollte;

FORDERT den Flugnavigationsausschuß der ICAO auf, dieser Forderung, die sich auf die koordinierte Meinung aller der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals stützt, ihre dringende Aufmerksamkeit zu widmen; und

ERKLÄRT SICH BEREIT, mit Experten der ICAO bei der Festlegung von Mindestnormen und Anforderungen für eine solche Beschäftigungslizenz zusammenzuarbeiten.

26. Gewerkschaft des JAL-Kabinenpersonals

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 29. bis 31. Mai 1979 in Paris;

NACH ENTGEGENNAHME eines Berichtes der Gewerkschaft des JAL-Kabinenpersonals, gemäß dem die Geschäftsleitung der Japan Air Lines während der Frühjahrsoffensive der Gewerkschaft es 160 nicht gewerkschaftlich organisierten Angehörigen des Bodenpersonals gestattet hat, als Streikbrecher zu fliegen;

IST DER ANSICHT, daß dies eine Verletzung des grundlegenden Streikrechtes darstellt;

IST DER ÜBERZEUGUNG, daß es im Interesse der Sicherheit der Fluggäste und der grundlegenden Rechte der Arbeitnehmer, streikbrecherischem Boden/Verwaltungspersonal nicht erlaubt sein sollte, Flugdienst zu leisten;

BEKUNDET ihre vorbehaltlose Solidarität mit der Gewerkschaft des JAL-Kabinenpersonals und fordert die Geschäftsleitung der JAL und die japanische Regierung auf sicherzustellen, daß dies nicht wieder vorkommt; und

ERSUCHT die ITF -- falls die Geschäftsleitung der JAL und die japanische Regierung sich als unkooperativ erweisen -- alle ihr zu Gebote stehenden Protestaktionen einzuleiten.



27. Antigewerkschaftliches Verhalten der Geschäftsleitung der IBERIA

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 29. bis 31. Mai 1979 in Paris;

NACH ENTGEGENNAHME eines Berichtes, gemäß dem die Luftfahrtsgesellschaft IBERIA und die spanische Regierung systematisch das Streikrecht des Luftfahrtspersonals einschränken, indem sie die Arbeitnehmer verpflichten, einen bestimmten Service aufrechtzuerhalten;

PROTESTIERT MIT NACHDRUCK gegen solche Machenschaften, die Arbeitnehmern, welche sich einer negativen Haltung seitens der Arbeitgeber gegenübergestellt sehen, das unabdingbare Recht auf die Ergreifung von Streikmaßnahmen entziehen;

APPELLIERT dringend an den Sekretär der Sektion Zivilluftfahrt und den Generalsekretär der ITF, ein solches Verhalten zu verurteilen und alle Schritte zu unternehmen, die geeignet sind, eine Änderung des Sachverhaltes zu bewirken; und

FORDERT alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften AUF, gegen das Verhalten der IBERIA und der spanischen Regierung scharf zu protestieren und eventuelle künftige Aktionen der UGT in dieser Frage in jeder Hinsicht zu unterstützen.

28. Arbeitskonflikt mit Aerolineas Argentinas

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt vom 29. bis 31. Mai 1979 in Paris;

IM HINBLICK DARAUF,

- daß die Geschäftsleitung der hundertprozentig verstaatlichten Luftfahrtsgesellschaft Aerolineas Argentinas bei den Verhandlungen über einen Vertrag für ihre in den USA beschäftigten Arbeitnehmer (vertreten durch die amerikanische Transportarbeitergewerkschaft TWU) eine diktatorische Haltung angenommen hat;
- daß die Verhandlungsbevollmächtigten der Arbeitgeber verlangt haben, daß die TWU seit langem bestehende vertragliche Bestimmungen aufgibt, bevor im Vertrag selbst irgendwelche wirtschaftliche Verbesserungen vorgenommen werden können;
- daß u.a. mehrere vertraglich geschützte Kategorien nicht länger unter den Vertrag fallen sollen, daß für die restlichen Arbeitnehmer Überstunden obligatorisch gemacht werden sollen und daß das Unternehmen berechtigt sein sollte, hauptamtliches Personal durch zeitweiliges Personal zu ersetzen;

- daß das Unternehmen -- nachdem die Gewerkschaft sich derartig regressiven Maßnahmen mit aller Entschlossenheit widersetzt hatte -- das grundlegende Verfahren der Basis echter Kollektivverhandlungen verletzt hat, indem sie versucht, individuelle Arbeitnehmer ohne Rücksprache mit den Verhandlungsbevollmächtigten der TWU durch hohe Lohnangebote zu bestechen;
- daß der ehemalige Kollektivvertrag zwischen der TWU und der Aerolineas Argentinas um Mitternacht am 31. August 1978 abgelaufen ist und die Gewerkschaft alle gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren befolgt hat, bevor sie ihre Mitglieder aufforderte, ab 00.01 Uhr am 11. Mai 1979 in den Streik zu treten;
- daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation in ihrer Eigenschaft als Sprecher aller gewerkschaftlich organisierten Transportarbeiter diese arrogante und beleidigende Haltung einer internationalen Luftfahrtsgesellschaft schärfstens verurteilte;

**BESCHLIESST,**

- die arroganten und konfliktgeladenen Verhandlungstaktiken der Aerolineas Argentinas mit Nachdruck zu verurteilen;
- den der TWU durch diese Taktiken aufgezwungenen Streik vorbehaltlos zu unterstützen; und
- das Luftfahrtspersonal und die übrigen Transportarbeiter in aller Welt aufzurufen, alle ihnen möglichen Maßnahmen in Unterstützung des TWU-Streiks zu ergreifen und gegen die Aerolineas Argentinas Sanktionen anzuwenden, die sie zwingen werden, mit der amerikanischen Transportarbeitergewerkschaft TWU wieder echte Kollektivverhandlungen aufzunehmen.

REISEBÜROPERSONAL

29. Tjaereborg

Die Konferenz der ITF-Sektion des Reisebüropersonals, versammelt in Amsterdam, am 10. Oktober 1979;

NACH ENTGEGENNAHME eines Berichtes des Delegierten des uns angeschlossenen Dansk Funktionærforbunds über die Schwierigkeiten auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Erfassung der Reiseleiter und Reisebegleiter des Unternehmens Tjaereborg Travel und weiterer Berichte, gemäß denen dieses Unternehmen seinen Reiseleiterbetrieb einer spezifisch in der Schweiz gebildeten "Strohmannfirma" übertragen hat, um die gewerkschaftliche Organisierung der bei ihr beschäftigten Reiseleiter und ordnungsmäßige Arbeitsbedingungen für diese zu vermeiden;

VERURTEILT AUFS SCHÄRFSTE die antigewerkschaftliche Politik und Haltung der Firma Tjaereborg; und

FORDERT die ITF und ihre Mitgliedsverbände AUF, den Kampf des Dansk Funktionærforbunds um befriedigende Löhne und Arbeitsbedingungen für die bei diesem multinationalen Reiseunternehmen beschäftigten Arbeitnehmer im größtmöglichem Maße zu unterstützen;

STELLT FEST, daß die Bildung solcher "Strohmannfirmen" zwecks Vermeidung der gewerkschaftlichen Organisation und ordnungsgemäßer Arbeitsbedingungen im multinationalem Sektor des Tourismus mehr und mehr um sich greift und durch wirksame internationale Gewerkschaftsaktionen zu bekämpfen ist; und

ERSUCHT die ITF DRINGEND diesem Problem besondere Aufmerksamkeit zu widmen und alle möglichen Schritte in Opposition solcher Praktiken zu unternehmen, sowohl auf gewerkschaftlicher Ebene als auch innerhalb offizieller internationaler Organisationen, in denen sie vertreten ist.

#### SONDERSEKTION FÜR SEELEUTE

### 30. Die Lage in den Philippinen

(Angenommen vom Fair-Practices-Ausschuß der ITF auf seiner Sitzung am 15. und 16. Februar 1977 in London.)

Den zuständigen Regierungsinstanzen und den in Frage kommenden internationalen Schifffahrtsagenturen ist mitzutellen, daß die ITF und ihre Mitgliedsverbände sich mit allen Mitteln bemühen werden, die Erfüllung des ITF-Kollektivvertrages auf allen Schiffen unter Schattenflaggen sicherzustellen.

Wenn ITF-Mitgliedsverbände den Abschluß eines Kollektivvertrages für eine philippinische Besatzung durchsetzen, ist das betreffende Schiff erst freizugeben, wenn die Nationale Schifffahrtsbehörde der Philippinen mitgeteilt hat, daß sie den abgeschlossenen Vertrag anerkennt.

### 31. Striktere Erzwingung der ITF-Fernoststeuer

(Angenommen vom Fair-Practices-Ausschuß auf seiner Sitzung am 15. und 16. Februar 1977 in London.)

Wenn für ein Schiff ein ITF-Kollektivvertrag abgeschlossen wird, der die Zahlung der ITF-Fernoststeuer vorsieht, muß eine schriftliche Erklärung gegeben werden, die besagt, daß das betreffende Schiff ausschließlich im Fernost-Raum verkehren wird. Falls die Absicht besteht, das Schiff während der Laufzeit des Vertrages auch außerhalb des Fernost-Raumes einzusetzen, ist ein ITF-Kollektivvertrag für weltweite Fahrt abzuschließen. Wird vorgefunden, daß

Schiffe unter ITF-Fernostvertrag weltweit fahren, ist auf Abschluß eines Vertrages für weltweite Fahrt zu bestehen, sowie auf Nachzahlung des Unterschiedes zwischen der Fernoststeuer und der Heuer für weltweite Fahrt.

### 32. Schiffe unter Bermuda-Flagge

Der Fair-Practices-Ausschuß der ITF, versammelt am 22. und 23. März 1979 in London;

ANGESICHTS der Verwirrung, die in bezug auf die richtige Auslegung eines früheren Beschlusses über die in Bermuda registrierten Schiffe der Canadian Pacific eingetreten ist;

HAT ANERKANNT, daß die NUS und die MNAOA gemäß ihrem Verständnis dieses Beschlusses gehandelt haben;

STELLT aber dennoch FEST, daß zu dem Zeitpunkt, als Bermuda zum Schattenflaggenland erklärt wurde, nichts im Protokoll darüber festgehalten wurde, daß in bezug auf bestimmte Schiffe irgendeine Ausnahme gewährt werden sollte, so daß die Finnische Seeleutegewerkschaft gleichfalls in Übereinstimmung mit den protokollierten Beschlüssen der Fair-Practices-Sitzung gehandelt hat;

STELLT FEST, daß nach dem Arbeitskonflikt über das in Bermuda registrierte Schiff FORT HAMILTON eine Vereinbarung getroffen wurde, um den NUS-Kollektivvertrag für dieses Schiff und andere unter der Flagge Bermudas registrierte Schiffe der Canadian Pacific zu verbessern;

AKZEPTIERT, daß -- vorausgesetzt alle zur Zeit unter der Flagge Bermudas registrierten Schiffe der Canadian Pacific werden Verträgen unterstellt, die in gleicher Weise verbessert worden sind -- die zu diesem Zeitpunkt von der ITF als "unter einem neuen verbesserten Vertrag stehend" bezeichneten Schiffe als den Anforderungen der ITF entsprechend betrachtet werden sollten.

### 33. Bildung eines erweiterten Unterausschusses

Der Fair-Practices-Ausschuß der ITF, versammelt am 22. und 23. März 1979 in London;

BESCHLIESST die Bildung eines Unterausschusses (bestehend aus je sechs Vertretern der Seeleute und Hafenarbeiter sowie den beiden Vorsitzenden des Ausschusses und dem ITF-Generalsekretär) zwecks Vornahme einer Prüfung aller Aspekte der Kampagne gegen Schattenflaggen und die Beschäftigung billiger Besatzungen, Fortführung der vom 1978er Unterausschuß geleisteten Arbeit und Berichterstattung an die im Jahre 1980 stattfindende Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses.

ENTSCHLIESSUNGEN UND ERKLÄRUNGEN  
VON SONDER- UND UNTERAUSSCHÜSSEN

BINNENSCHIFFFAHRT

34. Konzessionierung des Binnenschiffahrtsgewerbes

Die am 24. und 25. Oktober 1977 in München zusammengetretene Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" der Sektion Binnenschiffahrt der ITF hat nachfolgende Resolution entworfen. Diese Resolution bezieht sich ausschließlich auf die Rheinuferstaaten (Österreich, Deutschland, Schweiz, Niederlande, Frankreich) und Belgien. Sie wurde im Hinblick auf die bestehende Politik der Sektion Binnenschiffahrt der ITF in bezug auf das Problem des Ausflaggens auf dem Rhein entworfen. Die ITF ist der Meinung, daß die freie Flaggenwahl auf dem Rhein aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen äußerst negativ ist und daher unterbunden werden soll. Die ITF erkennt auch die Gefahr, die sich durch die Eröffnung des Rhein-Main-Donaukanals ergeben wird. Die voraussichtliche Dumping-Konkurrenz der Staatshandelsländer sowie das Fehlen jeglicher Ordnungselemente auf dem Rhein (Niederlassungsfreiheit, freie Wahl der Flagge etc.) wird die Situation auf dem Rhein noch mehr verschlechtern.

Es soll hier auch erinnert werden, daß es die Politik der Sektion Binnenschiffahrt der ITF ist, Österreich in die Mannheimer Akte aufzunehmen. Folgerichtig wurde Österreich daher auch in nachfolgende Resolution eingeschlossen.

Zusätzlich sei hier festgehalten, daß im Zusammenhang mit der Konzessionierung auch die Frage der Akquisition für nicht im Rhein-gebiet konzessionierte Unternehmen einer Regelung bedarf. Betrieben, die keine Konzession eines Rheinuferstaates oder Belgiens besitzen, sollte es untersagt sein, für die jeweiligen Rückfahrten zu akquirieren.

Die Resolution lautet wie folgt:

"Die in der ITF zusammengeschlossenen Gewerkschaften der Binnenschiffahrt

STELLEN FEST,

daß aus sozialen und gesamtwirtschaftlichen Gründen es unbedingt notwendig ist, die gewerbliche Binnenschiffahrt in den Rheinuferstaaten und Belgien zu konzessionieren;

FORDERN,

daß Konzessionen ausschließlich an Angehörige der jeweiligen Rheinuferstaaten, einschließlich Belgiens, erteilt werden. Juristische bzw. natürliche Personen, welche Konzessionen erhalten,

müssen daher Angehörige der jeweiligen Anrainerstaaten (Belgien inkludiert) sein. Genehmigungsbehörden sind ausschließlich nationale Behörden;

FORDERN FERNER,

daß, falls fremdes Kapital im Betrieb ist, die Konzessionsinhaber die entscheidungsfähige Mehrheit nach der jeweiligen nationalen Rechtslage besitzen. Die Konzessionsinhaber müssen ferner den ständigen Wohnsitz im Konzessionsland haben, und die wirtschaftlichen Mittel müssen zum Zeitpunkt der Erteilung und während der Dauer der Konzession im Besitz (entscheidungsfähige Mehrheit) des Konzessionärs sein;

FORDERN WEITER,

daß die Konzession aufgrund einer Bedarfsprüfung erteilt wird. Die Bedarfsprüfung und Vergabe der Konzession erfolgt nach Beratung in einer paritätisch besetzten Kommission. Die paritätische Kommission setzt sich je zur Hälfte aus Vertretern der Gewerkschaften und jeweiligen Wirtschaftsverbände zusammen. Die Bedarfsprüfung ist notwendig, um zu prüfen, ob die sozialen Bedingungen, die fachliche Qualifikation und die finanziellen Voraussetzungen zur Vergabe der Konzession gegeben sind. Außerdem ist es unabdingbar, daß die Bedarfsprüfung das Problem der Überkapazitäten in der Binnenschifffahrt im Auge hat;

FORDERN DAHER,

daß eine erteilte Konzession in keiner Weise übertragbar und die Genehmigungsbehörde außerdem berechtigt ist, die Konzession zu entziehen, wenn z.B. der Unternehmer die sozialrechtlichen Verpflichtungen, die ihm kraft Gesetzes hinsichtlich der in seinem Betrieb Beschäftigten obliegen, nicht erfüllt hat oder wenn gegen Tarifvereinbarungen zwischen den Unternehmern und den Arbeitnehmern verstoßen worden ist.

Die in der ITF zusammengeschlossenen Gewerkschaften der Binnenschifffahrt VERPFLICHTEN SICH, diese oben zitierten Forderungen gegenüber nationalen als auch internationalen einschlägigen Behörden und Organisationen zu vertreten und sind der unerschütterlichen Überzeugung, daß mit der Konzessionierung des Binnenschifffahrtsgewerbes ein wichtiger Schritt zur Konsolidierung der sozialen und auch wirtschaftlichen Situation in der Binnenschifffahrt zu erreichen ist."

FISCHEREISEKTION

35. Fischereirechte

IM HINBLICK DARAUF:

- daß die Konferenz der ITF-Sektion der Fischer im Juni 1976 in

Grimsby erklärte, daß das ITF-Sekretariat ernstlich erwägen sollte, der UNO-Seerechtskonferenz vorzuschlagen, die Bedürfnisse von Ländern und Gebieten, die von ihrer Fischereiwirtschaft besonders abhängig sind, speziell zu berücksichtigen;

- daß nunmehr die Möglichkeit besteht, daß die UNO-Seerechtskonferenz auf ihrer Sitzung im Frühjahr 1979 eine Reihe von Vorschlägen annehmen wird, einschließlich Vorschlägen über Fangquoten und Fangmengen, die über die jeweiligen nationalen Bedürfnisse hinausgehen; und
- daß in der Zwischenzeit bilaterale Verhandlungen stattgefunden haben zwischen Ländern, die ihre Fischereigrenzen bereits erweitert haben;

EMPFIEHLT der am 10. und 11. Oktober 1978 in Torshavn versammelte Sozialpolitische Unterausschuß der ITF-Sektion der Fischer, daß das ITF-Sekretariat auf den kommenden Sitzungen der UNO-Seerechtskonferenz formell vorschlagen sollte, daß in Artikel 51, Paragraph 3 des vorliegenden Verhandlungstextes bei den Verhandlungen zwischen Küstenstaaten über Fischereirechte jene Länder und Gebiete besonders berücksichtigt werden sollen, die vom Fischfang wirtschaftlich besonders abhängig sind: d.h. Länder und Gebiete, die über keine anderen natürlichen Ressourcen oder Alternativen zum Fischfang verfügen und in denen der Binnenmarkt und die Entfernung von anderen Märkten eine herstellende Industrie unrentabel machen.

#### EUROPÄISCHER AUSSCHUSS DER ITF

#### 36. IAO-Übereinkommen Nr. 147 über Mindestnormen auf Handelsschiffen

"Die am 19. und 20. Dezember 1977 in Leangkollen bei Oslo unter den Auspizien des Europäischen Ausschusses der ITF abgehaltene Sitzung der europäischen Seeleutegewerkschaften der ITF;

HAT die bis jetzt von den europäischen Regierungen zwecks Ratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 147 über Mindestnormen auf Handelsschiffen unternommenen Schritte DISKUTIERT;

IST DER ANSICHT, daß Fortschritte in Richtung einer solchen Ratifizierung auf nationaler Ebene Gegenstand einer gründlichen Rücksprache zwischen den zuständigen Parteien sein sollten und daß die Regierungen alles in ihrer Macht stehende tun sollten, um etwaige Hindernisse zu beheben;

BEGRÜSST die von einer Gruppe der Nordsee-Küstenstaaten ergriffenen Initiativen in der Form einer gemeinsamen Rücksprache zwecks Erfüllung und Ratifizierung des obengenannten Übereinkommens;

ERSUCHT den Generalsekretär der ITF und die Mitglieder des ITF-Vorstandes, die Regierungen auf die gleichzeitig mit Übereinkommen Nr. 147 angenommene Empfehlung Nr. 155 zu verweisen, in der die Regierungen dringend aufgefordert werden, "das Übereinkommen rasch zu ratifizieren und die Empfehlung anzuwenden, um die Meere und Küsten der Welt vor Unglücken zu schützen" und den genannten Regierungen gleichzeitig mitzuteilen, daß die ITF dieser Frage große Bedeutung beimißt;

BESCHLIESST, daß etwaige Schwierigkeiten, die auf nationaler Ebene bezüglich der geplanten Ratifizierung des obengenannten Übereinkommens auftreten, dem ITF-Sekretariat und den zuständigen Mitgliedsverbänden unverzüglich zur Kenntnis zu bringen sind;

IST DER MEINUNG, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen - insbesondere was dessen Artikel 2 (d) und 4 (3) betrifft - eine wichtige Aufgabe zu erfüllen haben;

ERSUCHT den Generalsekretär der ITF:

- in der Zwischenzeit zu versuchen, die möglichen Auswirkungen der Erfüllung dieses Übereinkommens auf die administrativen und personellen Ressourcen der angeschlossenen Gewerkschaften (und indirekt auf die vom ITF-Sekretariat bereitgestellten Dienste) in Anbetracht der Hilfe einzuschätzen, die von Hafenstaaten unter dem vorgesehenen Kontrollverfahren zu leisten wäre;
- ein Vorgehen in bezug auf die in diesem Zusammenhang zwecks Gewährleistung der größtmöglichen Uniformität anzuwendenden Methoden zu erörtern und den zuständigen ITF-Gremien hierüber Bericht zu erstatten."

### 37. Verkehrspolitik und der Rhein-Main-Donaukanal

Vertreter von Verkehrsgewerkschaften aus mehreren europäischen Ländern, die der ITF angehören, trafen sich am 1. und 2. März 1978 in Nürnberg und diskutierten die zukünftigen Auswirkungen des Rhein-Main-Donaukanals. Es waren Gewerkschaften aus den Bereichen Straßenverkehr, Binnenschifffahrt und Eisenbahn vertreten.

Scharfe Kritik wurde an der europäischen Verkehrspolitik geübt. Es wurde festgestellt, daß es widersinnig sei - wie zum Beispiel beim Bau des Rhein-Main-Donaukanals -, verkehrspolitische Doppelinvestitionen vorzunehmen. So koste der Bau dieses Kanals 4 Milliarden DM; die jährlichen Unterhaltungskosten werden auf 300 Millionen DM geschätzt. Doch damit nicht genug. Der Steuerzahler wird zweimal "zur Kasse gebeten": einmal für Bau und Unterhaltung des Kanals und zum anderen durch höhere Verluste der betroffenen Eisenbahnen, deren Kapazitäten schon jetzt nicht ausgelastet sind.



Durch eine solche Verkehrspolitik werden unnötige Überkapazitäten geschaffen, die sozial- und volkswirtschaftlich negative Folgen haben. Den Preis für die damit angezettelte Konkurrenz haben vorrangig die Arbeitnehmer im Verkehr, aber auch die Verkehrsunternehmen selbst, zu Gunsten der verladenden Wirtschaft zu tragen.

Große Sorgen machten sich die Verkehrsgewerkschaften der westlichen Länder über den nach Inbetriebnahme des Rhein-Main-Donaukanals zu erwartenden Start der Binnenschiffahrts-Flotten der Staatshandelsländer in das westeuropäische Fluß- und Kanalsystem. Die Gewerkschaften befürchten schwerwiegende Einbrüche in die herkömmlichen Verkehrsmärkte westlicher Länder, hervorgerufen durch eine ruinöse Konkurrenz.

Um dies zu verhindern, ist es notwendig, daß die "Mannheimer Akte", die das Rechtsregime auf dem Rhein regelt - wobei Österreich als Rheinfremde einzubeziehen ist - insofern geändert wird, daß der binnenländische Verkehr (Kabotage) für Rheinfremde der Genehmigungspflicht unterliegt. Weiter sollen internationale Vertragswerke eine Aufteilung des Marktes und Kontingentierungssysteme sicherstellen. Die noch bestehende Niederlassungsfreiheit darf nicht dazu führen, daß solche Maßnahmen unterlaufen werden.

Die in der ITF zusammengeschlossenen Verkehrsgewerkschaften fordern eine alternative Verkehrspolitik:

- Anstatt ruinöser Konkurrenz auf dem Rücken der Arbeitnehmer muß die Verkehrspolitik darauf hinwirken, daß eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Verkehrsaufteilung erreicht wird. Dies kann u.a. durch Kontingentierung und Kapazitätsregelungen auf nationaler Ebene geschehen.
- Bei infrastrukturpolitischen Maßnahmen müßte der gesamtwirtschaftlich günstigste Verkehrsträger berücksichtigt werden. Hierbei sind Gesichtspunkte höherer Verkehrssicherheit, geringerer Umweltbelastung und eines gesicherten Energiebedarfs zu beachten.
- Die sozialen Bedingungen der im Verkehr Beschäftigten sind im Wege des Fortschritts weiterzuentwickeln und an gewerkschaftlich erkämpfte Sozialnormen in Europa anzugleichen.
- Für die künftige Schifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau ist es erforderlich, ein Sozialabkommen auf gesamteuropäischer Ebene zu erstellen. Dieses Abkommen sollte im besonderen beschäftigungs-, einkommens- und sozialpolitische Aspekte der Beschäftigten berücksichtigen.

(Die obige Erklärung wurde am Ende der ITF-Binnenverkehrstagung vom 1. und 2. März 1978 in Nürnberg abgegeben.)

### 38. Thesen zur Stadtverkehrspolitik

(Angenommen auf der intersektionalen Sitzung der ITF-Binnenverkehrssektionen am 4. und 5. Dezember 1979 in Basel.)

#### I. Ausgangslage

Die Probleme im Stadtverkehr haben trotz einiger Gegenmaßnahmen in den letzten Jahren weiter zugenommen. Aufgrund des ungezügelten Zuwachses des Autoverkehrs ist die Zahl der Unfälle besorgniserregend, nehmen Umwelt- und Lärmschäden zu und sinkt die Wohn- und Lebensqualität. Besonderes Gewicht haben die mit dem Autoverkehr verbundenen energiepolitischen Probleme erhalten. Die volkswirtschaftlichen Kosten der Verkehrskrise sind zu hoch, sie müssen von den Steuerzahlern, also insbesondere den Arbeitnehmern, getragen werden.

Die Verkehrspolitik hat im großen und ganzen versagt. So wurden und werden die öffentlichen Verkehrsmittel, die bei entsprechender Förderung eine echte Alternative bieten könnten, vernachlässigt. Die verantwortlichen Verkehrspolitiker haben demgegenüber in der Infrastruktur den Straßenbau zugunsten des Autos einseitig bevorzugt und den öffentlichen Verkehr weitgehend ungeschützt der Marktmacht (oder: dem Wettbewerbsdruck) des Individualverkehrs preisgegeben.

Diese Entwicklung schadet den Arbeitnehmern im öffentlichen Personennahverkehr. Die verkehrspolitischen Entscheidungen im Stadtverkehr sind nicht nur von Bedeutung für die Lebensqualität aller Bürger, sondern wirken sich negativ auf die soziale Lage der Arbeitnehmer in den Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs aus.

Die Zahl und die Sicherheit der Arbeitsplätze sowie die Möglichkeiten für die Verbesserung der Sozialbedingungen hängen ganz erheblich davon ab, in welchem Maße die staatliche Verkehrspolitik tätig wird, ob sie finanzielle Hilfe für den ÖPNV leistet oder/und durch Verkehrslenkung den ÖPNV fördert. Durch das explosive Ansteigen des Individualverkehrs und den mangelnden Schutz und Ausbau des ÖPNV sind im öffentlichen Personennahverkehr Arbeitsplätze verlorengegangen.

Für die Arbeitnehmer im öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich aus dieser Entwicklung folgende Probleme:

- Rationalisierungen in öffentlichen Nahverkehrsunternehmen gefährden Arbeitsplätze und können zu einer Verschlechterung der Arbeitssituation führen.
- Die Belastungen für das Fahrpersonal sind aufgrund der ständig zunehmenden Verkehrsdichte stark gestiegen.

- Arbeitsplätze und soziale Sicherheit in öffentlichen Verkehrsunternehmen sind nicht nur durch den wachsenden Individualverkehr, sondern auch aufgrund ungerechtfertigter, unsozialer Wettbewerbsvorteile privater Verkehrsunternehmen in Gefahr (schlechtere Sozialbedingungen, Überschreitungen der Arbeitszeit, geringerer technischer Standard).

Erheblichen Einfluß haben die Entscheidungen der Verkehrspolitik im Stadtverkehr aber auch auf die Lebensqualität aller Arbeitnehmer. Gerade die Arbeitnehmer sind auf ein gut funktionierendes öffentliches Verkehrssystem und auf eine optimale Verkehrsaufteilung angewiesen, damit sie die durch Arbeitszeitverkürzungen gewonnene Zeit nicht durch längere Fahrtzeiten zur Arbeitsstätte wieder verlieren. Der Verkehrsstress bei der An- und Abfahrt zur Arbeitsstelle bedeutet darüber hinaus eine erhebliche gesundheitliche Belastung.

## II. Zielsetzungen zur Stadtverkehrspolitik

### 1. Grundsätzliche Ziele

Der Bürger hat ein grundsätzliches Recht auf öffentliche Verkehrsbedienungen. Viele Menschen können keine privaten Verkehrsmittel benützen. Stadtverkehrspolitik muß aus Sicht der Gewerkschaften sowohl Reformpolitik zur Verbesserung der Verkehrsbedienungen der Bürger, insbesondere der Arbeitnehmer sein, als auch gleichzeitig die soziale Lage der direkt in den Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs Beschäftigten positiv beeinflussen.

Eine solche, am Arbeitnehmerinteresse ausgerichtete Stadtverkehrspolitik hat von folgenden Grundsätzen auszugehen:

- Im Stadtverkehr ist die Verkehrsaufteilung auf Individualverkehr und öffentlichen Verkehr nach gesellschaftspolitischen und volkswirtschaftlichen Bedürfnissen zu steuern.
- Umweltschutz und Verkehrssicherheit ist Vorrang vor betrieblichem Kostendenken zu geben.
- Die Folgekosten des privaten Straßenverkehrs sind dem Verursacher anzulasten, um ungerechtfertigte Kostenvorteile abzubauen.
- Energiesparsame Verkehrsmittel sind vorrangig zu fördern.

Unter diesen Gesichtspunkten ist das Verhältnis von privaten Straßenverkehr und öffentlichem Verkehr neu zu ordnen.

Der öffentliche Personennahverkehr ist gesamtwirtschaftlich von Vorteil und erfüllt bedeutende städtebauliche und siedlungspolitische Funktionen. Auch im Sinne der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Umweltschutzes sowie sparsameren Energieverbrauchs bietet er beträchtliche Vorzüge.

Deshalb muß der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadtverkehrspolitik Vorrang zukommen. Der raumaufwendige, die Umwelt sowie die Wohn- und Freizeitgebiete beeinträchtigende Individualverkehr muß aus diesem Grunde eingeschränkt, der öffentliche Personennahverkehr ausgebaut werden. Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs muß im Sinne eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen privatem und öffentlichem Personennahverkehr erhöht werden.

Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Gemeinschaftsaufgabe und zählt zu den unverzichtbaren Grundbedürfnissen des täglichen Lebens. Seine gesellschaftspolitische Bedeutung muß eindeutig den Vorrang vor betriebswirtschaftlichen Überlegungen erhalten. Das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit, das von marktwirtschaftlichen Wettbewerbsgedanken ausgeht, ist nicht zur Lösung der Probleme geeignet.

## 2. Einzelziele

### 2.1. Verhältnis Privatverkehr / öffentlicher Verkehr

Im Sinne des geforderten ausgewogeneren Verhältnisses zwischen privatem und öffentlichem Verkehr ist anzustreben:

- Besonders im Berufsverkehr ist der Anteil des ÖPNV deutlich zu steigern.
- Im Freizeitverkehr ist das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern, wenn der Autoverkehr in Zukunft auch dominierend bleiben wird.
- In den städtischen Kerngebieten muß dem öffentlichen Personennahverkehr und den Fußgängern absoluter Vorrang vor dem Individualverkehr zukommen.
- Wohngebiete müssen von öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen und gegen Verkehrsemissionen geschützt werden.
- Eine möglichst gleichwertige Verkehrsbedienung aller Stadtgebiete soll das Ziel einer sinnvollen Standortwahl und Verteilung von Produktions- und Dienstleistungsbetrieben sowie Wohnungen und Freizeitbereichen unterstützen.
- Vorrangig gefördert werden sollten die besser erreichbaren Oberflächenverkehrsmittel, wie zum Beispiel Straßenbahn und Busse,

auch wenn hierdurch dem privaten Verkehr Straßenfläche verlorengeht. Bei hoher Verdichtung sind U- und S-Bahnen zu bauen bzw. auszubauen.

Die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs ist nicht nur in Großstädten und Ballungsgebieten erforderlich, sondern auch in regionalen Zentren und deren Einzugsbereichen. Insbesondere für die bisher vernachlässigten Regionen ist eine zumutbare Grundausstattung an öffentlichen Verkehrsmitteln zu schaffen. Ebenso muß eine stärkere regionale Verknüpfung zwischen den Schienennetzen der Eisenbahn und den örtlichen Nahverkehrsunternehmen erfolgen.

## 2.2. Finanzierung

- Es sind öffentliche Finanzierungsmöglichkeiten zu schaffen, die zu einer gemeinwirtschaftlich orientierten Wirtschaftsweise im öffentlichen Personennahverkehr führen.
- Alle Investitionen, einschließlich Fahrzeuge, sind in der Form einer Mischfinanzierung aus öffentlichen Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen und Fahrpreiseinnahmen aufzubringen.
- Öffentliche Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen sollten zum Beispiel für den Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie für Schwerbehinderte und einkommensschwache Gruppen geleistet werden.
- Weiterhin sind Regelungen für die Abgeltung heute noch völlig unberücksichtigter gemeinwirtschaftlicher Leistungen zu entwickeln: Straßenentlastung, Umweltschutz, Verkehrssicherheit, Einsparung von Energie und Rohstoffen, Verringerung der Folgekosten von Verkehrsstaus, positive Effekte für die Stadtentwicklung.
- Mittels einer Nahverkehrs- bzw. Infrastrukturabgabe (oder Verkehrsanliegersteuer) sind indirekte Nutzer des ÖPNV, wie Unternehmungen und Verwaltungen, zur Abgeltung ihres Sondervorteils aufgrund günstigen Standorts heranzuziehen.
- Fahrpreise müssen im Verhältnis zum Individualverkehr attraktiv und den Fahrgästen gegenüber sozial vertretbar sein.

## 2.3. Organisatorische Neuordnung

Ein fahrgastfreundlicher öffentlicher Personennahverkehr kann heute nicht mehr allein aus einzelbetrieblicher oder rein lokaler Sicht betrieben werden.

Es ist deshalb dringend erforderlich, den öffentlichen Personen-  
nahverkehr organisatorisch neu zu ordnen. Dies hat unter zwei Ge-  
sichtspunkten zu erfolgen:

- einmal sind kooperative Formen der Verkehrsbedienung innerhalb  
einer Stadt zu entwickeln;
- zum anderen ist von einer allein lokalen Verkehrsbedienung stär-  
ker auf eine regionale Verkehrsbedienung überzugehen, die die  
Verflechtungen der Region berücksichtigt.

Zu diesem Zweck sind Verkehrsverbände zu bilden, in denen sämt-  
liche in einer Stadt bzw. Region tätigen Verkehrsunternehmen zu-  
sammenarbeiten. Die Zusammenarbeit soll sich u.a. auf folgende Ge-  
biete erstrecken: Einheitliche Tarife, integrierte Fahrpläne, ge-  
meinsame Netzplanung, Vereinheitlichung des technischen und or-  
ganisatorischen Standards, gemeinsame Finanzierungsgrundsätze.

Mit dieser Koordination könnte das Angebot an öffentlichen Ver-  
kehrsleistungen zu wirtschaftlich günstigeren Bedingungen ver-  
bessert werden.

In Verkehrsverbänden und Einzelunternehmen ist die paritätische  
Mitbestimmung zu verwirklichen.

Die Privatisierung von Einrichtungen des öffentlichen Personen-  
nahverkehrs führt in der Regel zu einer Verschlechterung der Ar-  
beitsbedingungen der Bediensteten, der Verkehrsleistung sowie zu  
einer Umverteilung von Kosten zu Ungunsten der öffentlichen Hand  
und wird abgelehnt.

#### 2.4. Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

Vorrang für den öffentlichen Personenverkehr in der Verkehrsre-  
gelung, z.B.:

Abbiege- und Halteverbote für den Individualverkehr, Vorfahrt auf  
der Nahverkehrsstraße, Vor- und Sonderphasen für den öffentlichen  
Personenverkehr, Anbringung fahrzeuggesteuerter Lichtzeichenan-  
lagen;

Einrichtung von Busspuren;

Einrichtung gesonderter Bahnkörper für die Straßenbahn;

Fußgängerzonen mit Anschluß an öffentliche Verkehrsmittel;

Verdrängung von Dauerparken und damit Reduzierung des "Parkplatz-  
zugverkehrs" in der Innenstadt. Dazu sind folgende Maßnahmen er-  
forderlich:

- Freihalten der Bürgersteige und Fahrwege von parkenden Fahrzeu-  
gen;

- Einschränkung des Baus von Parkhäusern im Kernstadtbereich;
- Beschränkung der Zahl der Stellplätze und Garagen im Kernstadtbereich bei Neubaumaßnahmen.

Technische Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel.

## INHALTSVERZEICHNIS

	<u>Seite</u>
<u>Todesfälle</u> .....	1
<u>Einleitung</u> .....	7
<u>Leitende Gremien und interne Organisationen</u> .....	9
Kongreß .....	9
Generalrat .....	12
Vorstand .....	15
Geschäftsführender Ausschuß .....	16
Forschungs- und Presseabteilung .....	16
Sekretariat .....	18
ITF-Vertretung .....	21
<u>Mitgliedschaft</u> .....	26
Neubeitritte .....	26
Liste der Mitgliedsverbände.....zwischen Seiten	28/29
<u>Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen</u> .....	29
Allgemeines .....	29
National Union of Seafarers of India (Bombay) .....	29
<u>Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen</u> .....	31
Britisches IRAN AIR-Personal erzwingt Anerkennung seiner Gewerkschaft .....	31
Streik der portugiesischen Fischer .....	31
Kampf der niederländischen Gewerkschaften um Ver- teidigung ihres Lebensstandards .....	31
Streik gegen SAS in der Bundesrepublik Deutschland .....	32
ITF-Gewerkschaften unterstützen streikende Hub- schrauber Piloten im Nordsee-Offshoresektor .....	32
IBERIA-Bodenpersonal streikt über neuen Tarifvertrag ..	32
Streik des schwedischen SAS-Kabinenpersonals .....	33
Konflikt des französischen Kabinenpersonals mit UTA ....	33
ITF trägt zum Abschluß eines verbesserten Tarif- vertrages für Hotelpersonal bei .....	33
Erfolgreicher Arbeitskampf des mexikanischen Boden- personals der EASTERN AIRLINES .....	34
ITF unterstützt Hafendarbeiter von Antigua .....	34
Landesweiter Streik der deutschen Hafendarbeiter .....	34
Tunesischer Generalstreik .....	34
ITF unterstützt Bodenpersonal der AER LINGUS.....	35
Mehrarbeitsverweigerung der portugiesischen Seeleute ...	35
Protestaktion der indischen Schiffsoffiziere.....	35
Arbeitskonflikt in der malaysischen Luftfahrt .....	36
Streik der TWU gegen AEROLINEAS ARGENTINAS .....	36
Streik des Verpflegungspersonals im britischen Offshoresektor .....	36
Erster Streik gegen AIR INDIA in Großbritannien .....	36



<u>Regionaltätigkeit</u> .....	39
Afrika .....	39
Asien .....	43
Lateinamerika und Karibischer Raum .....	47
<u>Tätigkeiten der Sektionen</u> .....	53
Sektion Eisenbahn .....	53
Sektion Straßentransport .....	67
Sektion Binnenschifffahrt .....	73
Binnenverkehrssektionen .....	79
Sektion Häfen .....	81
Sektion der Seeleute .....	85
Sektion der Fischer .....	109
Sektion Zivilluftfahrt .....	113
Sektion des Reisebüropersonals .....	129
Sondersektion der Seeleute .....	133
<u>Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen</u> .....	149
IAO .....	149
ICDG .....	149
IMCO .....	149
Internationaler Fernmeldeverein (ITU) .....	149
Europäische Verkehrsminister-Konferenz (CEMT) .....	149
OECD .....	149
<u>Beziehungen zu internationalen Gewerkschafts-</u> <u>organisationen</u> .....	151
IBFG .....	151
Internationale Berufssekretariate (IBS) .....	151
Ausschuß der Verkehrsgewerkschaften der EWG .....	151
Europäischer Gewerkschaftsbund (EGB) .....	151
Tätigkeit im Zusammenhang mit multinationalen .....	
Unternehmen .....	
a) Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit	
und Entwicklung (OECD) .....	152
b) IBFG/IBS-Arbeitsgruppe über Multinationale .....	
Unternehmen .....	153
 <u>ANHANG</u>	
<u>Wortlaut der während der Berichtszeit angenommenen</u> <u>Entschliefungen und Erklärungen</u> .....	
Vorstand .....	155
Fachsektionen .....	162
Sonder- und Unterausschüsse .....	180