



In case of reproduction, please mention source (ITF) · En cas de reproduction, veuillez mentionner la source (ITF) · Nachdruck bei Quellenangabe gestattet (ITF) · Var god ange källan vid eftertryck (ITF)

Nr. 3

März 1970

INHALT

Seite

Neues aus der ITF

Grossbritannien: ITF appelliert um Solidarität mit den Trawlerfishern in Hull 23

Transport und Verkehr

Zusammenschluss französischer Rheinschiffahrts-Reedereien 23

Lybien tritt IMCO bei 24

Schweiz: Berufliche Lehre für Strassentransportarbeiter 24

Aus der Welt der Arbeit

Deutschland: Gewerkschaft OeTV für LKW-Fahrverbot an Wochenenden der Hauptferiensaison 24

Verbesserter Kollektivvertrag für französische Eisenbahner 25

Grossbritannien: Seeleute lehnen Lohnangebot ab 26

Britische Schiffsoffiziere beantragen umfassende Revision der Heuern und Arbeitsbedingungen 26

Beträchtliche Lohnerhöhung für britisches Autobuspersonal 27

Italien: Neue Verträge für 28.000 Seeleute 27

Schweden: Kürzere Arbeitswoche für Seeleute 28

USA: Regierung ordnet Aufschiebung eines angedrohten Eisenbahnerstreiks an 28

Bessere Krankenversicherung für amerikanische Eisenbahner 29

Personalien

30/31

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

32

NEUES AUS DER ITF

GROSSBRITANNIEN

ITF appelliert um Solidarität mit den Trawlerfischern in Hull

Die dem Britischen Transportarbeiterverband (TGWU) angeschlossenen Fischer des Hafens Hull befinden sich seit dem 13. Februar 1970 in Unterstützung ihrer Forderung auf höhere Löhne und 100%ige gewerkschaftliche Organisierung der in den Fischereibetrieben in Hull beschäftigten Arbeiter im Streik. Zu Beginn des Arbeitskonfliktes belief sich die Zahl der in Hull und Umgebung arbeitslosen Fischer auf über 500. Als die Besatzungen der einlaufenden Schiffe abmusterten und in den Streik traten, heuerten die Arbeitgeber aus der Reihe der arbeitslosen Fischer Streikbrecher an. Auf diese Weise war es ihnen möglich, Besatzungen für 27 Schiffe zu finden, die sich zur Zeit auf See befinden, während die restlichen 65 Schiffe noch im Hafen sind. Auf Wunsch des TGWU hat die ITF die nordeuropäischen Verbände von den Einzelheiten dieses Arbeitskonfliktes verständigt und sie gebeten, den Streik der britischen Fischer zu unterstützen, indem sie veranlassen, dass den 27 zur See befindlichen Fischereifahrzeugen die Landung ihres Fangs und die Aufnahme von Treibstoff verweigert wird, falls sie versuchen sollten, ihren Fang in anderen europäischen Fischereihäfen zu Markt zu bringen und dort Treibstoff aufzunehmen.

TRANSPORT UND VERKEHR

FRANKREICH

Zusammenschluss französischer Rheinschiffahrts-Reedereien

Drei grosse französische Reedereien -- die SANARA, die Le Rhin/Lloyd Rhenan und die Französische Rheinschiffahrtsgesellschaft (SFNR) -- haben sich zu einer Wirtschafts-Interessengruppe -- UNITRAFE genannt -- zusammengeschlossen.

Diese Interessengruppe hat ihrerseits mit der 'Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin' eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von zehn Mill. F. gegründet. Die neue Gesellschaft nennt sich "Compagnie Française de Navigation Rhenane" (CFNR) und verwaltet alle französischen Flotten und Umschlagsanlagen am Rhein und der Mosel. Durch die Bildung dieser Gesellschaft gibt es praktisch nur noch ein grosses französisches Schifffahrtsunternehmen auf dem Rhein.

LYBIEN

Lybien tritt IMCO bei

Lybien ist als 71. Mitgliedsstaat der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschifffahrt (IMCO) beigetreten.

SCHWEIZ

Berufliche Lehre für Strassentransportarbeiter

Die Schweiz ist das erste Land der Welt, das eine dreijährige berufliche Lehrzeit für die Fahrer schwerer Güterfahrzeuge eingeführt hat. Die ersten Lehrlinge begannen ihre Ausbildung im Februar dieses Jahres und werden nach erfolgreicher Absolvierung ihrer Abschlussprüfung in 3 Jahren ein Befähigungsdiplom als Fahrer schwerer Strassengüterfahrzeuge erhalten.

AUS DER WELT DER ARBEIT

DEUTSCHLAND

Gewerkschaft OeTV für LKW-Fahrverbot an Wochenenden der Hauptferiensaison

Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (OeTV) hat dem Bundesverkehrsminister zu dem beabsichtigten LKW-Fahrverbot an Wochenenden in der Hauptferienzeit eine detaillierte Stellungnahme unterbreitet.

Die OeTV schlug aufgrund der im Vorjahr gesammelten Erfahrungen vor, dass das Fahrverbot für Lastkraftwagen an 9 Wochenenden

der Hauptreisezeit jeweils am Samstagmorgen 7.00 Uhr beginnen und mit dem bereits bestehenden Sonntagsfahrverbot am Sonntag um 22.00 Uhr enden sollte. Falls dies nicht ausreiche, könne das Verbot bis in die Frühstunden des Montag ausgedehnt werden. Die OeTV hat ferner erklärt, dass dieses Fahrverbot nicht nur für die Bundesautobahnen und bestimmte Abschnitte der Bundesstrassen gelten sollte, sondern für alle Autobahnen und Landstrassen, damit der Lastkraftverkehr nicht gezwungen werde, auf Strassen auszuweichen, die für den schweren Lastverkehr überhaupt nicht oder nur sehr wenig geeignet sind. Ein allgemeines Fahrverbot für Lastkraftwagen würde es den Ferienreisenden ausserdem ermöglichen, das gesamte Strassennetz zu benutzen. Dadurch würde der Ferienreiseverkehr nicht ausschliesslich auf die Autobahnen und bestimmte Bundesstrassen konzentriert sein. Ferner sprach sich der Stellvertretende Vorsitzende der OeTV, H. Jacobi, gegen ein zusätzliches Verkehrsverbot für Lastkraftwagen an drei Freitagen in der Zeit von 15.00 Uhr bis 22.00 Uhr aus, da die LKW-Fahrer von einem solchen Verbot unnötig hart getroffen würden, denn es würde einem Grossteil der in Frage kommenden Fahrer nicht möglich sein, den Heimatort zu erreichen, bevor die erneute Verkehrsbeschränkung an den darauf folgenden Samstagen um 7.00 Uhr morgens wieder einsetzt.

FRANKREICH

Verbesserter Kollektivvertrag für französische Eisenbahner

Am 23. Februar unterzeichneten die Verwaltung der Französischen Staatsbahnen (SNCF) mit den Gewerkschaften des französischen Eisenbahnpersonals -- darunter die der ITF angeschlossene Eisenbahner-Föderation (FO) und die Föderation des Eisenbahn-Aufsichtspersonals -- einen neuen Kollektivvertrag, der nicht nur eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um 1 % rückwirkend ab 1. Januar 1970 vorsieht, sondern auch die Verteilung von 6,5 % der Gesamtlohnkosten unter das Personal der SNCF, so dass sich die Löhne und Gehälter dieses Personals über das Jahr hinweg um rund 6 % erhöhen werden und die Kaufkraft der Löhne und Gehälter garantiert um 2,1 %. Die FO hat sich viele Jahre lang für das nunmehr verwirklichte Prinzip eingesetzt, dass ein festes Verhältnis zwischen der Kaufkraft des Lohnes und den zu gewährenden Erhöhungen festgelegt werden sollte. Andere Verbesserungen sind: die garantierte Gewährung von mindestens 11 freien Sonntagen im Jahr, ausschliesslich der kollektivvertraglich vorgeschriebenen Ruhetage; eine Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit um 1 Stunde ab Juni 1970 und um weitere 30 Minuten ab November 1970, wodurch die Forderung der Gewerkschaft, dass die wöchentliche Arbeitszeit noch im Jahre 1970 um 1 1/2 Stunden herabgesetzt werden sollte, erfüllt wird.

GROSSBRITANNIEN

Seeleute lehnen Lohnangebot ab

Die der ITF angeschlossene britische Seeleutegewerkschaft NUS hat ein vom Britischen Reederverband gemachtes Angebot auf Erhöhung der Heuern um insgesamt 15,3 % abgelehnt. In der dem Paritätischen Ausschuss für die Handelsschifffahrt im Januar dieses Jahres unterbreiteten Forderung beantragte die NUS eine Erhöhung, die den Verdienst der Seeleute auf das gleiche Niveau mit dem Verdienst der an Land beschäftigten Arbeitnehmer bringen würde.

Auf einer Pressekonferenz am 19. Februar wies der Generalsekretär der NUS, Kollege Bill Hogarth, das oben genannte Angebot zurück und bezeichnete es als "in jeder Hinsicht unzulänglich". Er fügte hinzu, er hoffe, dass der Reederverein bei den nächsten Verhandlungen am 25. März ein besseres Angebot machen werde.

Einer der wichtigsten umstrittenen Punkte ist die Abgeltung der Mehrarbeit. Die Gewerkschaft hat beantragt, dass Mehrarbeit separat abgegolten werden sollte, da eine beträchtliche Anzahl der Seeleute keine oder nur sehr wenige Ueberstunden arbeiten, sodass ihnen eine sich auf den Durchschnittsverdienst stützende Lohnregelung keine grossen Verbesserungen bringen würde.

Britische Schiffsoffiziere beantragen umfassende Revision der Heuern und Arbeitsbedingungen

Die der ITF angeschlossene Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt (MNAOA) hat der Britischen Schifffahrtskammer vorigen Monat einen Antrag auf eine umfassende Revision der Heuern und Arbeitsbedingungen der in der Handelsschifffahrt beschäftigten Offiziere unterbreitet. Im einzelnen beantragte die MNAOA eine radikale Aenderung der bestehenden Heuerstruktur und Urlaubsbedingungen. Die neue Heuerstruktur solle einen Wochenpauschalohn vorsehen und an die Stelle der jetzigen Struktur treten, die eine Grundheuer für eine 40-Stunden-Arbeitswoche und separate Vergütungen für Mehrarbeit vorsieht. Der Verband erklärte, die Schifffahrtskammer müsse ferner der zunehmenden Grösse von Schiffen und der sich daraus ergebenden erhöhten Verantwortung der Offiziere Rechnung tragen. Da die Verhandlung dieser Forderung eine geraume Zeit in Anspruch nehmen wird, hat die Vereinigung ferner vorgeschlagen, dass in der Zwischenzeit unverzüglich eine Erhöhung der Grundheuer vorgenommen werden sollte.

Beträchtliche Lohnerhöhung für Autobuspersonal

Die der ITF angeschlossene Britische Transportarbeitergewerkschaft (TGWU) hat im Februar dieses Jahres im Namen von 70.000 Arbeitnehmern städtischer Autobusbetriebe (ausser London Transport) einen neuen Tarifvertrag unterzeichnet, der eine Erhöhung der Löhne um 9 % vorsieht. Damit erhöht sich der Grundlohn der Fahrer auf £ 15.17s.0d. pro Woche und der der Schaffner auf £ 15.12s.0d.

Auf eine weitere Forderung, die der TGWU im Namen von 89.000 Arbeitnehmern gestellt hat, die bei privaten Autobusgesellschaften beschäftigt sind, reagierten die Arbeitgeber mit einem Angebot auf Erhöhung der Löhne um knapp über 12 %, wodurch diese Arbeitnehmerkategorie lohnmassig dem Personal der städtischen Verkehrsbetriebe gleichgestellt würde.

Im Namen der bei den städtischen Verkehrsbetrieben von London (LONDON TRANSPORT) beschäftigten Autobusfahrer und -schaffner unterbreitete der TGWU eine separate Forderung. Die Londoner Fahrer und Schaffner haben ferner eine Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit von 40 auf 37¹/₂ Stunden beantragt.

ITALIEN

Neue Verträge für 28.000 Seeleute

Die der ITF angeschlossene Italienische Seeleutegewerkschaft (FILM) hat mit Vertretern privater Reedereien zwei neue Verträge (für Frachtschiffe von 500 bis 3.000 Tonnen und für Frachtschiffe über 3.000 Tonnen) abgeschlossen. Auf den in Frage kommenden Schiffe sind insgesamt 28.000 Seeleute beschäftigt. Die beiden Verträge sehen folgende Verbesserungen vor: a) Erhöhung der monatlichen Grundheuer; b) gestaffelte Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit von 44 auf 40 Stunden in der Zeit bis Juli 1971; c) Erhöhung der Ueberstundentarife um 16 %; d) Erhöhung der Sondervergütung für Offiziere von L 1.500 auf L 4.000, je nach Dienstgrad und Länge der Seedienstzeit. Unter Berücksichtigung der Erhöhung der Grundheuer und der verkürzten Arbeitszeit erhöht sich die Monatsheuer eines Vollmatrosen von L 25.000 auf L 27.000 und die eines Ersten Steuermanns von L 38.000 auf L 43.000.

Eine weitere wichtige Verbesserung besteht in dem Zugeständnis, dass die Gewerkschaften durch Vertrauensleute (bis zu 3 im Falle der grössten Schiffe) an Bord vertreten sein können. Ihre Aufgabe ist es, die gewerkschaftlich organisierten Besatzungsmitglieder gegenüber dem Kapitän in allen Fragen der Auslegung des Kollektivvertrages zu vertreten, und sie haben ferner Anspruch auf kurzfristigen

bezahlten Urlaub (nicht mehr als 8 Stunden im Monat) für die Erledigung von Gewerkschaftsfragen im Hafen. Die neuen Verträge treten rückwirkend ab 1. Januar dieses Jahres in Kraft und gelten für 2 Jahre.

L 100 = DM 0,55

SCHWEDEN

Skandinavisches Luftfahrtspersonal widersetzt sich der geplanten Verlegung des SAS-Kabinenpersonal-Pools nach Kopenhagen

Der der ITF angeschlossene Schwedische Handelsarbeiterverband (HTF), der unter anderem auch Kabinenpersonal der SAS organisiert, hat gegen die Absicht der SAS Einspruch erhoben, Kopenhagen zum einzigen Pool zu machen, von dem aus Kabinenpersonal für aussereuropäische Flüge zum Einsatz gelangen soll. Die Kabinenpersonal-Pools in Oslo und Stockholm würden in diesem Falle nur noch für den Binnenflugverkehr und für europäische Flüge Verwendung finden. Die SAS bezeichnet diese Massnahmen als rationell und kommerziell berechtigt, aber die Gewerkschaft ist der Ansicht, dass zunächst einmal eine Diskussion über die damit verbundenen sozialen Auswirkungen erfolgen sollte.

Kürzere Arbeitswoche für schwedische Seeleute

Der schwedische Verkehrsminister hat dem Parlament eine Gesetzesvorlage unterbreitet, die eine gestaffelte Reduzierung der Arbeitswoche der schwedischen Seeleute auf 40 Stunden über eine Zeitspanne von 3 Jahren vorsieht. Noch vor 1972 soll die wöchentliche Arbeitszeit auf 41¹/₂ Stunden reduziert werden, im Jahre 1972 dann auf 41 Stunden und ab Anfang 1973 auf 40 Stunden.

USA

Regierung ordnet Aufschiebung eines Eisenbahnerstreiks an

Der Arbeitskonflikt über einen neuen Kollektivvertrag zwischen vier Gewerkschaften des amerikanischen Eisenbahnwerkstättenpersonals und den Verwaltungen der amerikanischen Eisenbahnen dauert an. Die Mitglieder einer der vier Gewerkschaften lehnte im Januar dieses Jahres einen provisorisch vereinbarten zweijährigen Kollektivvertrag ab, da die vom Vertrag vorge-

sehene Arbeitsverteilung eine bestimmte Ueberschneidung der Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Facharbeiterkategorien zur Folge gehabt hätte.

Da auch die weiteren Verhandlungen ergebnislos verliefen, und die Verhandlungen sich bereits über 16 Monate hinausgezogen hatten, erklärten die vier Gewerkschaften, dass sie ihre Mitglieder auffordern würden, am 5. März dieses Jahres in Streik zu treten. Daraufhin schritt Präsident Nixon ein und ersuchte den Kongress, ihn zu bevollmächtigen, die Inkraftsetzung des provisorisch vereinbarten Kollektivvertrages anzuordnen, da dieser von der Mehrzahl der Verbände gutgeheissen worden war. George Meany, Präsident des Amerikanischen Gewerkschaftsbundes (AFL-CIO) erhob daraufhin in Telegrammen an das Unterhaus und das Senat gegen diesen Antrag Einspruch, weil dadurch Arbeitnehmer gezwungen würden, unter nicht annehmbaren Bedingungen zu arbeiten. Er erklärte, der AFL-CIO sei der festen Ueberzeugung, dass man es der Regierung nie gestatten dürfe, die Einzelheiten der in der Privatindustrie gültigen Kollektivverträge zu diktieren. Wenn man dies zulasse, beraube man die Arbeitnehmer eines ihrer grundlegenden Rechte als freie Menschen.

Präsident Nixons Antrag wurde abgelehnt, aber das Unterhaus beschloss, eine Aufschiebung des Streiks um 37 Tage anzuordnen.

Bessere Krankenversicherung für amerikanische Eisenbahner

Fast eine Million nordamerikanische Eisenbahner werden zufolge einer zwischen den Vertretern von 18 Eisenbahnerverbänden und allen amerikanischen Eisenbahnunternehmen getroffenen Vereinbarung ab 1. März dieses Jahres bedeutend bessere Zahlungen im Krankheitsfalle erhalten. Die Kosten dieses neuen Unterstützungsprogramms werden ausschliesslich von den Arbeitgebern gedeckt. Die wichtigsten Verbesserungen sind wie folgt: Der maximale Kassenbeitrag zu den Kosten einer chirurgischen Operation erhöht sich von US \$ 420 auf US \$ 550; die Beiträge zu den Kosten für Bestrahlungstherapie und Röntgenstrahlen erhöhen sich um ein Drittel. Eine weitere Verbesserung besteht in der Einführung einer garantierten Lebensversicherung für die im Ruhestand befindlichen Eisenbahner. Im Verhandlungsteam der Gewerkschaftsseite waren drei der ITF angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen -- die Brotherhood of Railway Clerks, die United Transportation Union und die Gewerkschaft der Strecken-Instalhaltungsarbeiter -- vertreten.

PERSONALIEN

Wir bedauern Euch mitteilen zu müssen, dass Kollege Jacobus H. Oldenbroek, der von 1943 bis zu seiner Ernennung zum ersten Generalsekretär des IBFG im Jahre 1950 Generalsekretär der ITF war, am 7. März im Alter von 72 Jahren an einem Herzschlag gestorben ist.

Kollege Oldenbroek war 30 Jahre bei der ITF beschäftigt. Im Jahre 1921 kam er zur ITF als Sekretär des derzeitigen Generalsekretärs Edo Fimmen. Später hielt er verschiedene Positionen inne und befasste sich vor allem mit den Problemen der Seeleute, obwohl sich sein Arbeitsbereich auch auf die übrigen ITF-Sektionen erstreckte. 1938 erfolgte seine Ernennung zum Stellvertretenden Generalsekretär und nach dem Tode Edo Fimmens im Jahre 1942 wurde er zum Amtierenden Generalsekretär ernannt. Ihm fiel die sehr schwierige Aufgabe zu, die ITF durch den Krieg zu steuern, und ein grosser Teil der Nachkriegspolitik der ITF sah ihren Ursprung ebenfalls in der Zeitspanne während der Kollege Oldenbroek als Amtierender Generalsekretär fungierte.

Im Jahre 1950 verliess Kollege Oldenbroek die ITF und wurde Generalsekretär des IBFG, ein Amt, das er weitere 10 Jahre innehielt. Die internationale Gewerkschaftsbewegung verliert in ihm einen treuen und pflichtbewussten Verteidiger der Freiheit und sozialen Gerechtigkeit.

Johan S. Thore, der wohlbekannteste Spitzenfunktionär der schwedischen Seeleute, ist in den frühen Morgenstunden des 24. Februar dieses Jahres unerwartet einem Herzschlag erlegen. Sein Tod war für alle seine Freunde in der ITF ein grosser Schock. Kollege Thore stand kurz vor seinem 65. Geburtstag und wäre noch dieses Jahr in den Ruhestand getreten. Sein Nachfolger, Gunnar Karlsson, war bereits auf dem letzten Verbandskongress ernannt worden.

Johan Thore war gleich seinem Vater Seemann und ging bereits im Jahre 1926 zur See. 1932 trat er hauptamtlich in den Dienst des Schwedischen Seeleuteverbandes. Während des Krieges wurde er nach New York entsandt, mit der sehr schwierigen und verantwortungsvollen Aufgabe, die Interessen der von ihrem Heimatland abgeschnittenen dort befindlichen schwedischen Seeleute zu vertreten. Später erfolgte seine Ernennung zum Vizevorsitzenden und Hauptkassierer seines Verbandes und Anfang 1957 wurde er als Nachfolger des berühmten Seeleuteführers Jerker Svensson zum Vorsitzenden gewählt. Noch im Juli des gleichen Jahres übernahm er die Führung der Skandinavischen

Transportarbeiter-Föderation und war somit in der Lage, einen Teil seiner unversiegblichen Energie der Stärkung der Solidarität zwischen Seeleuten, Hafenarbeitern und Strassen-transportarbeitern zu widmen. Thores Grösse und Bedeutung für die schwedische Seeleutebewegung erkennt man daraus, dass ihm im Jahre 1961 -- also fast 10 Jahre vor Erreichen des Rücktrittsalters -- in Anerkennung seiner unschätzbaren Verdienste das "Goldene Abzeichen" seiner Organisation verliehen wurde. Nie zuvor war einem noch aktiv tätigen Gewerkschaftsfunktionär der Seeleute eine derartige Ehre zuteil geworden.

Auf internationaler Ebene setzte sich Johan Thore in erster Linie für die Förderung der Wohlfahrt und Sicherheit der Seeleute ein. Unter dem Siegel der ITF war er einer der ersten, die den Kampf gegen Schattenflaggenschiffe aufnahmen. Obwohl er kein Politiker war, widersetzte er sich stets jeglicher Form der Unterdrückung, und seine menschlichen Gefühle zeigten sich eindeutig auf dem letzten ITF-Kongress, wo er energische Massnahmen gegen das griechische Militärregime forderte. Johan Thore war ein Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion Seeleute und der für die Revision der Internationalen Seeleute-Charta zuständigen Arbeitsgruppe. Ferner vertrat er die Seeleute im Unterausschuss des Seeleute-Wohlfahrtsfonds sowie auf zahlreichen Tagungen der IAO und IMCO. Sein sehr arbeitsreiches Leben war von grossem Mut, Ehrlichkeit und Weitsichtigkeit gekennzeichnet. Er wurde am 5. März in Göteborg beigesetzt. Bei der Beerdigung war die ITF durch Generalsekretär C.H. Blyth vertreten.

In Anerkennung seiner Verdienste um die schweizerische Gewerkschaftsbewegung und die soziale Entwicklung der Schweiz hat die Universität Basel dem Kollegen Robert Bratschi die Würde eines Ehrendoktors der Staatswissenschaften verliehen. Robert Bratschi war von 1950 bis 1954 Präsident der ITF und von 1946 bis 1953 Präsident des der ITF angeschlossenen Schweizerischen Eisenbahnerverbandes (SEV). Viele Jahre lang war er ein prominenter schweizerischer Parlamentarier. Die Ehrung fand in einem Hörsaal der Universität statt und sowohl der Schweizerische Gewerkschaftsbund als auch der SEV waren auf den Feierlichkeiten vertreten.

R.W. Buckton ist als Nachfolger des verstorbenen Kollegen Albert Griffiths zum Amtierenden Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Britischen Gewerkschaft des Lokpersonals (ASLEF) ernannt worden. Zum amtierenden Stellvertretenden Generalsekretär wurde Kollege D.K. Pullen ernannt.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Technischer Ausschuss der
Flugingenieure

London, 23-24 März 1970

Hafenarbeiter-Sitzung über
Containerverkehr

Rotterdam, 6-7 April 1970

ITF-Vorstand

Brissago, (Schweiz)
3-4 Juni 1970

Unterausschuss der Sektion
Strassentransport

Zürich, 8-10 Juni 1970

Sitzung der ITF-Sektion
der Fischer

Bremerhaven, 15-16 Juni 1970

WEITERE INFORMATIONEN UEBER
DIE IN DIESER NUMMER ENTHAL-
TENEN MITTEILUNGEN SIND VOM
SEKRETARIAT AUF ANFRAGE ER-
HAELTLICH.

SONDERMITTEILUNG

Am 25. Februar fand in Stuttgart eine OeTV-Konferenz über die Sicherheit der Zivilluftfahrt statt. Bereits vor der Konferenz erklärte der OeTV-Vorsitzende, Heinz Kluncker, dass die jüngsten Terroranschläge auf Zivilflugzeuge jeden rechtlich denkenden Menschen mit grösster Bestürzung erfüllen müssen und zu grosser Erregung beim fliegenden Personal aller Luftfahrtsgesellschaften sowie unter dem Flughafenpersonal geführt haben.

Die auf der OeTV-Konferenz angenommenen Empfehlungen wurden am folgenden Tage dem OeTV-Hauptvorstand unterbreitet, der einstimmig eine Entschliessung verabschiedete, in der u. a. beantragt wurde:

- a) dass die Tokio-Konvention der ICAO über Straftaten in Flugzeugen von allen Zivilluftfahrtsländern unterzeichnet und in Kraft gesetzt wird;
- b) dass alle Sicherheits gefährdende Eingriffe in den Luftverkehr im Rahmen eines völkerrechtlichen Vertrages zu einem Weltrechtsdelikt erklärt und entsprechend geahndet werden;
und
- c) dass sich alle am Zivilluftverkehr beteiligten Staaten bei der Abwehr von Terroranschlägen auf dem Luftverkehr solidarisch verhalten und die Sicherheit des Luftverkehrs über die Gesichtspunkte nationaler und regionaler Konkurrenzfällen.

Der OeTV-Hauptvorstand regte ferner die Bildung eines "Ständigen Sicherheitsausschusses der Zivilluftfahrt" für die Bundesrepublik Deutschland an, dem alle beteiligten staatlichen und privaten Stellen, insbesondere aber auch die Vertreter der Beschäftigten, angehören sollen. Die Hauptaufgabe dieses Ständigen Sicherheitsausschusses soll es sein, alle Sicherheitsmassnahmen zu koordinieren und dafür zu sorgen, dass für die Durchführung dieser Massnahmen einheitliche Kompetenzen geschaffen werden.

Am 27. Februar fand in London eine Dringlichkeitskonferenz statt, an der Vertreter des Luftfahrtpersonals aus der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Israel, den Niederlanden, Oesterreich, der Schweiz, Skandinavien und den Vereinigten Staaten (USA) sowie Beobachter von der IFALPA und vom IBFG teilnahmen. Den Anlass zur Einberufung zur Konferenz gaben die in der vorangehenden Woche unternommenen Angriffe auf eine Coronado der Swissair und eine Caravelle der Austrian Airlines. Die Konferenz nahm eine umfassende Erklärung an, deren Wortlaut nachstehend wiedergegeben ist:

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

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

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

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

Auf internationaler Ebene ist es notwendig, dass die Vereinten Nationen unverzüglich eine Weltkonferenz von Vertretern der Regierungen, des Zivilluftfahrtpersonals, der Arbeitgeber in der Zivilluftfahrt und der für die Zivilluftfahrt zuständigen internationalen Organisationen einberufen. Das erste Ziel dieser Konferenz sollte in der Annahme einer verbindlichen Erklärung seitens aller Teilnehmer bestehen, die besagt, dass gesetzwidrige Einmischungen jeglicher Art, ganz gleich aus welchen Gründen, in die friedliche Abwicklung des Zivilluftverkehrs ein internationales Verbrechen darstellen, und dass alle Mitgliedstaaten sich verpflichten, dieses Verbrechen unter keinen Umständen zu dulden und es mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln zu verhüten. Diese Erklärung sollte so informell wie möglich abgefasst und an keine umständlichen Verfahren gebunden sein. Sie sollte jedoch die volle Kraft eines in jeder Hinsicht verbindlichen internationalen Gesetzes besitzen. Da keine Regierung oder Organisation sich aus stichhaltigen Gründen weigern kann, eine solche Erklärung zu unterstützen und zu befolgen, sollte zuzüglich erklärt werden, dass Regierungen oder Organisationen, die nicht bereit sind, dies zu tun, sich dadurch in eine Position versetzen, die es rechtfertigt, dass ihnen unverzüglich sämtliche Dienste, Vorteile und Privilegien entzogen werden, die ihnen Luftfahrtsgesellschaften und internationale Gremien oder Agenturen -- seien diese zwischenstaatlich oder nicht -- bieten. Sollte es sich als unmöglich erweisen, eine solche internationale Konferenz einzuberufen, wird die ITF ihrerseits eine Konferenz einberufen, zu der sie ihre Mitgliedsverbände sowie die an einer Lösung dieses Problems interessierten internationalen Organisationen, Gremien und Regierungen einlädt. Die zuständigen internationalen Instanzen und Gremien müssen internationale Gesetze formulieren, gemäss denen Angriffe auf Zivilflugzeuge und Störungen des Zivilluftverkehrs als eine Verletzung des internationalen Rechts zu betrachten sind und die eine äusserst schwere spezifische Bestrafung aller solcher Verletzungen schuldig befundenen Personen vorsehen. In diesem Zusammenhang hat die ITF der ICAO bereits ihre Ansichten über den Inhalt und die Form solcher internationaler Regelungen mitgeteilt.

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

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