



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET



Nr. I

10. Januar 1963

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, jedoch können wir nur die Verantwortung für die Genauigkeit von Berichten übernehmen, die sich auf die Tätigkeit der ITF und ihrer Mitgliedsorganisationen beziehen; sonstige im Pressebericht erscheinende Mitteilungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

I.T.F.Zusammenkunft Internationaler Gewerkschaftsfunktionäre in Brüssel

(ITF) Am 3. und 4. Dezember fand in Brüssel eine Zusammenkunft von Vertretern 10 Internationaler Berufssekretariate und des IBFG

statt. Besprochen wurde die in verschiedenen afrikanischen und asiatischen Ländern vorherrschende gewerkschaftliche Lage. Als Vertreter der ITF nahmen die Kollegen P. de Vries (Generalsekretär), Lawrence White (Stellvertretender Generalsekretär) und Reint Laan (Regionaldirektor) an dieser Sitzung teil. Nach Entgegennahme von Berichten über die gemeinsame IBS/IBFG-Tätigkeit in Cyprus, Japan, Kenia, Korea, Süd-Rhodesien und der Türkei befürwortete die Sitzung eine Reihe von Vorschlägen zur Stärkung der gewerkschaftlichen Zusammenarbeit auf pädagogischer und organisatorischer Ebene. Kollege Omer Becu, Generalsekretär des IBFG, handelte als Vorsitzender.

IAO-Sitzung über Arbeitsbedingungen der Hochseefischer

(ITF) Vom 10. - 18. Dezember 1962 fand in Genf eine Sitzung des dreigliedrigen IAO Ausschusses über Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei statt, an der die Kollegen P. de Vries, Generalsekretär, und R. Santley, Sektionssekretär als Vertreter der ITF teilnahmen. Ein Bericht über die Sitzung befindet sich im Anhang zum Pressebericht

fischerei statt, an der die Kollegen P. de Vries, Generalsekretär, und R. Santley, Sektionssekretär als Vertreter der ITF teilnahmen. Ein Bericht über die Sitzung befindet sich im Anhang zum Pressebericht

ALLGEMEINES

ARGENTINIEN

Allgemeiner Transportarbeiterstreik (ITF) Am 27. Dezember fand in Argentinien als Protest gegen Verzögerungen in der Zahlung von Löhnen und eines gesetzlich vorgeschriebenen Weihnachtzuschlages ein allgemeiner Transportarbeiterstreik statt.

Kollege Fernando Azaña, Regionaldirektor der ITF für Lateinamerika und den Karibischen Raum, war kürzlich in Argentinien, um an

Ort und Stelle ein Bild von den Schwierigkeiten der Gewerkschaften zu gewinnen und den der ITF angeschlossenen Verbänden Unterstützung zu leisten. Ausserdem hat das Sekretariat der ITF den Präsidenten der Argentinischen Republik telegrafisch ersucht, den berechtigten Forderungen der Gewerkschaften nachzukommen.

BRASILILIEN

Gesetzlich vorgeschiebener Mindestlohn erhöht

Jahres um 60 % erhöht worden. Dadurch soll die im Jahre 1962 zu verzeichnende 46 %ige Erhöhung der Lebenshaltungskosten wettgemacht werden.

(ITF) Der gesetzlich vorgeschriebene Mindestlohn für brasilianische Arbeiter ist ab 1. Januar dieses

GROSSBRITANNIEN

Neues Anstellungsgesetz erlassen

sieht u.a. eine Mindestkündigungsfrist von zwei Wochen für alle Angestellten mit einer ununterbrochenen Dienstzeit von über zwei Jahren vor. Nach fünf Jahren ununterbrochener Dienstzeit erhöht sich die Kündigungsfrist auf vier Wochen. Die Arbeitgeber müssen jedoch von der beabsichtigten Ergreifung von Streikmassnahmen mindestens vierzehn Tage vorher in Kenntniss gesetzt werden. Wenn dies nicht geschieht, gilt die Dienstzeit der betreffenden Arbeiter als unterbrochen. Das Gesetz schreibt ausserdem vor, dass ein jeder Angestellter eine Abschrift der für ihn zutreffenden Arbeitsbedingungen -- mit Einzelheiten über die Tarife, Arbeitszeit, Ferienbonus, Krankengeld, Kündigungsverfahren -- usw. erhalten soll.

(ITF) Die britische Regierung hat vor kurzem ein neues Gesetz über den Abschluss von Anstellungsverträgen erlassen. Diese sogenannte "Workers Charter" (Arbeitscharta)

KENIA

Betriebsfriedens-Charta Unterzeichnet

Arbeit und die Verhinderung von Streiks und Aussperrungen zum Ziele hat. In dieser Charta werden folgende Fragen behandelt: a) Anerkennung der Gewerkschaften, b) Ernennung gemeinsamer Kommissionen zur Beilegung und Schlichtung von Konflikten (unbeschadet der gesetzlichen Schiedsverfahrensvorschriften), c) Entlassung bei Überzähligkeit (nach dem Prinzip, dass die Angestellten mit der kürzesten Dienstzeit als erste entlassen werden sollen), d) Abschaffung jeder Form von Diskriminierung bei der Festsetzung der Löhne. Ausserdem ist vorgesehen, dass Streik- oder Aussperrungsmassnahmen erst ergriffen werden können, nachdem alle anderen Möglichkeiten einer Schlichtung erschöpft worden sind.

(ITF) Der Gewerkschaftsbund und der Arbeitgeberverband von Kenia haben eine Charta unterzeichnet, welche die Verbesserung der Beziehungen zwischen Kapital und

EISENBAHNEN

DEUTSCHLAND

Gehaltsverbesserung für Privatbahnenangestellte

ten sind mit Wirkung vom 1. Januar 1963 um 6 % erhöht worden. Diese Lohnerhöhung ist das Ergebnis von Tarifverhandlungen zwischen der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) und dem Arbeitgeberverband der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Kurz vor diesen Verhandlungen war es der GdED möglich, den Angestellten der Privatbahnen für das Jahr 1962 eine Überbrückungszulage in Höhe von 30 % ihrer

(ITF) Die Grundgehälter der bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen beschäftigten über 10.000 Angestell-

Dezemberbezüge sowie eine Zulage für Verheiratete und für zuschlagsberechtigende Kinder zu sichern.

FRANKREICH

Jubiläumsbonus für Eisenbahnangestellte

(ITF) Anlässlich des 25. Jubiläums des Bestehens der Französischen Staatsbahnen (SNCF) werden alle französischen Eisenbahner einen Sonderbonus in der Höhe von NF 30 - NF 120 (je nach Länge der Dienstzeit) erhalten. Den bereits pensionierten Eisenbahnern und den Witwen ehemaliger Eisenbahnangestellten wird ebenfalls eine Sonderprämie im Werte von NF 60 bzw. NF 30 gewährt werden.

GROSSBRITANNIEN

Voraussichtliche Entlassungen des Werkstättenpersonals reduziert und "Abfertigungs"-Verfahren überprüft

(ITF) Die Zahl der in den Werkstätten der Britischen Eisenbahnen beschäftigten Angestellten, die im Laufe des nächsten Jahres zufolge der geplanten Rationalisierungsmassnahmen entlassen werden sollen, ist von 8 300 auf 5 000 herabgesetzt worden; dies war jedoch nur möglich, weil zahlreiche Werkstättenarbeiter beschlossen haben, schon jetzt ihre Kündigung einzureichen. Das Verfahren zur Abfertigung des zu entlassenden Personals ist von der Britischen Transportkommission überprüft und von den zuständigen Gewerkschaften angenommen worden. Sobald das endgültige Abkommen vorliegt, werden wir weitere Einzelheiten bringen.

Kollege Rothwell zum amtierenden Generalsekretär der TSSA ernannt

(ITF) Kollege J.G. Rothwell ist als Nachfolger des Kollegen William Webber, der Ende 1962 sein Amt als Generalsekretär niederlegte, zum amtierenden Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Transport Salaried Staffs Association (TSSA, Verkehrsbeamten) ernannt worden.

MALAYA

Eisenbahnerstreik

(ITF) Nachdem die Arbeitgeber sich geweigert hatten, gegenüber den Forderungen des der ITF angeschlossenen Malaiischen Eisenbahnerverbandes ein befriedigendes Angebot zu machen, begann am 22. Dezember ein Streik, an dem rund 14 000 malaiische Eisenbahner beteiligt waren. Die Hafenarbeiter von Port Swettenham legten ebenfalls die Arbeit nieder.

Am 20. Dezember ernannte die Malaiische Regierung eine Kommission zur Untersuchung der bestehenden Meinungsverschiedenheiten. Inzwischen besteht wenig Hoffnung auf eine Beilegung des Konfliktes. Andere malaiische Gewerkschaften haben die Eisenbahner ihrer Unterstützung versichert und die Strassentransportarbeiter haben sich geweigert, Güter zu handhaben, die normalerweise auf dem Schienenwege befördert werden. Ein Bericht über diesen Arbeitskonflikt befindet sich im Anhang zum vorliegenden Pressebericht.

U.S.A.

Gewerkschaften wenden sich an Obersten Gerichtshof

(ITF) Die fünf Verbände des im Dienste verschiedener amerikanischer Eisenbahngesellschaften stehenden Zugpersonals haben den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten ersucht, eine Entscheidung des Appellationsgerichtes, dass die bestehenden Dienst-

bestimmungen und Arbeitsbedingungen ohne Rücksprache mit den zuständigen Gewerkschaften geändert werden können, zu überprüfen.

Beschäftigungssicherheits-
Abkommen für Eisenbahntele-
graphisten (ITF) Die Vereinigung Amerikanischer Eisenbahn-Telegraphisten hat mit der New York Central Railway-Gesellschaft einen neuen Beschäftigungssicherheitsvertrag abgeschlossen, der u.a. vorsieht: a) eine Kündigungsfrist von 90 Tagen bei der Abschaffung von Arbeitsplätzen, b) dass Telegraphisten, die in einer anderen Eigenschaft weiterbeschäftigt werden, während der nächsten fünf Jahre zumindest den gleichen Lohn und die gleichen Zulagen erhalten sollen wie bisher. Ausserdem müssen bei Versetzungen die Umzugskosten vom Arbeitgeber bezahlt und irgendwelche Verluste, die dem Arbeitnehmer aus dem Verkauf seines Hauses oder seiner Wohnung entstehen, vollkommener wettgemacht werden. Wenn ein Telegraphist nicht weiterbeschäftigt wird, hat er Anrecht auf 60 % seines Gehaltes für eine Zeitspanne von sechs Monaten bis zu fünf Jahren, (je nach Länge seiner Dienstzeit).

Edmund J. Burman gestorben (ITF) Wir bedauern mitteilen zu müssen, dass der Vizepräsident der "Brotherhood of Railroad Signalmen", Kollege Edmund J. Burman, im Alter von 62 Jahren gestorben ist.

STRASSENGÜTER-UND PERSONENVERKEHR

BELGIEN

Strassenbahner erhalten
Leistungszulage (ITF) Nachdem die von den belgischen Strassenbahnern ergriffenen Streikmassnahmen in verschiedenen Städten von Belgien zu einer teilweisen Unterbrechung des Strassenbahnverkehrs geführt hatten, haben sich die Arbeitgeber am 12. Dezember 1962 auf einer Sitzung des gemeinsamen Verhandlungsausschusses bereit erklärt, ab 1. Januar 1963 eine monatliche Leistungszulage im Werte von bfr 300 zu zahlen.

GROSSBRITANNIEN

5 %ige Lohnerhöhung für
Strassentransportarbeiter (ITF) Die bei Privatfirmen beschäftigten Britischen Strassentransportarbeiter werden ab 16. Januar 1963 eine 5 %ige Lohnerhöhung erhalten. Diese Regelung betrifft jedoch nicht die im Dienste des staatlichen Strassentransportunternehmens (British Road Services) stehenden Arbeitnehmer, deren Lohnforderung kürzlich zurückgewiesen wurde.

BINNENSCHIFFFAHRT

BELGIEN

Rheinschiffer fordern
neuen Arbeitsvertrag (ITF) Aufgrund des Beschlusses einer belgischen Rheinschiffahrtsgesellschaft (CBR), ihre Schiffe im durchgehenden Betrieb zum Einsatz zu bringen, haben die im Dienste dieses Unternehmens stehenden Arbeiter eine Revision des gegenwärtig geltenden Kollektivvertrages gefordert, mit der Begründung, dass der 24-Stunden-Betrieb grössere Anforderungen an die Schiffsbesatzungen stellt.

HAFENWIRTSCHAFT

GROSSBRITANNIEN

24-Stunden-Woche für Fischlöschungspersonal

(ITF) Die wöchentliche Arbeitszeit der im Hafen von Grimsby beschäftigten Fischentlader ist von 44 einhalb Stunden auf 42 Stunden herabgesetzt worden, nachdem die Arbeiter in Unterstützung ihrer Forderungen für einen Tag in den Streik getreten waren. Die übrigen Arbeitsbedingungen-- insbesondere die schwierige Frage der Beschäftigungssicherheit-- sollen auf weiteren Verhandlungen geregelt werden.

TANGANIKA

Neuer Kollektivvertrag für Hafentarbeiter von Dar-es-Salam

(ITF) Der der ITF angeschlossene Hafentarbeiterverband von Dar-es-Salam hat mit der Hafenverwaltung einen neuen Kollektivvertrag abgeschlossen. Der Vertrag sieht vor, dass sich die Entlohnung der im Hafen beschäftigten afrikanischen Büroangestellten zukünftig auf dem Grundsatz "gleicher Lohn für gleiche Arbeit" stützen soll. Die Löhne der übrigen Hafentarbeiter sind ebenfalls erhöht worden.

U.S.A.

Streik in den Häfen der Ost- und Golfküsten

(ITF) Trotz der Schlichtungsversuche des amerikanischen Arbeitsministeriums war es nicht möglich, einen Streik der in den Häfen der amerikanischen Ostküste und in den Golfhäfen beschäftigten Hafentarbeiter zu verhindern. Der Streik begann am 23. Dezember. Seitdem haben weitere Unterredungen über die bestehenden Meinungsverschiedenheiten stattgefunden.

SCHIFFFAHRT

INTERNATIONALES

Sozialversicherung für die auf schwedischen Schiffen dienenden ausländischen Seeleute

(ITF) Die schwedische Regierung hat im Parlament eine Änderung der Arbeitsgesetzgebung für Seeleute beantragt, um zu ermöglichen, dass die auf schwedischen Handelsschiffen dienenden ausländischen Seeleute (rund ein Drittel aller Seeleute) in die gleichen Sozialsicherungsleistungen sollen, wie schwedische Seeleute. Gemäss den gegenwärtigen Bestimmungen bestehen diese Leistungen u.a. aus: a) Krankengeld, b) Renten für die Familien verstorbener Seeleute, c) Repatriierung auf Kosten der Reeder in Krankheitsfällen, d) freie ärztliche Behandlung im Auslande (für eine begrenzte Zeitspanne) und e) freie Repatriierung sowie Entschädigung für Eigentumsverlust im Falle eines Schiffbruchs. Die von der Regierung vorgeschlagene neue Regelung soll -- falls das Parlament sie annimmt -- rückwirkend ab 1. Januar 1963 in Kraft treten.

BRASILIEN

Seeleutestreik

(ITF) Am 21. Dezember begann ein Streik der in der brasilianischen Handelsmarine dienenden Offiziere, Maschinisten, Schreiner und Stewards. Die Regie-

zung hat angeordnet, dass die Kriegsmarine den Betrieb der durch den Streik stillgelegten Schiffe übernehmen soll.

PAKISTAN

Sonderkongress des Seeleute-Verbandes

(ITF) Der der ITF angeschlossene Pakistanische Seeleuteverband veranstaltete vor kurzem einen ausserordentlichen Kongress, auf welchem zwei wichtige Entschliessungen angenommen wurden. Die erste Entschliessung enthält einen Protest gegen den Beschluss der Regierung, das bisher für Binnen- und Overseeschiffahrt zuständige Ministerium in zwei selbstständige Sektoren aufzuteilen. Die zweite Entschliessung fordert die Abziehung der gewerkschaftlichen Mitgliedsbeiträge vom Arbeitslohn.

SINGAPUR

Neuer Heuervertrag für Schiffsoffiziere

(ITF) Eine Anzahl von Seeleuteverbänden, die zusammen rund 400 Schiffsoffiziere vertreten, haben mit den zuständigen Reedern einen neuen Heuervertrag abgeschlossen, der u.a. folgende Verbesserungen vorsieht: a) Eine 10 %ige Erhöhung der Heuern aller Schiffsoffiziere, die im Dienste von Mitgliedern der Arbeitgeberföderation stehen und b) die Erhöhung des Urlaubsanspruches auf 21 Tage für Kapitäne und auf 17 Tage pro Jahr für alle anderen Offiziere.

HOCHSEEFISCHEREI

NORWEGEN

Streik der Hochseefischer

(ITF) Nachdem Verhandlungen zwischen Hochseefischern und der norwegischen Regierung über eine Erhöhung der Subventionen für die Fischwirtschaft erfolglos ausgelaufen waren, traten die Mitglieder der norwegischen Hochseefischervereinigung in den Ausstand. Die in dem der ITF angeschlossenen Seeleuteverband organisierten Hochseefischer haben jedoch ihre eigenen separaten Verträge mit den Reedern und sind daher nicht an diesem Streik beteiligt.

ZIVILLUFTFAHRT

FRANKREICH

Streik des Bodenpersonals der AIR FRANCE durch Erlassung von "Einberufungsbefehlen" verhindert

(ITF) Zufolge einer Drohung des im Dienste der AIR FRANCE und der Pariser Flughafenverwaltung stehenden Bodenpersonals, in Unterstützung seiner Forderungen auf Erhöhung der Überstundentarife und Herabsetzung der Arbeitszeit am 21. Dezember in den Streik zu treten, hat die Französische Regierung-- um die Niederlegung der Arbeit zu verhindern "Einberufungsbefehle" an die betreffenden Arbeiter gerichtet.

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhung für BOAC-Kabinenpersonal

(ITF) Die Gehälter des Kabinenpersonals der British Overseas Airways Corporation sind rückwirkend ab 1. April 1961 um zweieinhalb Prozent erhöht worden. Die neuen Tarife sind: Während der

Ausbildung: £ 446.10.- pro Jahr; nach sechs Monaten Flugdienst:
£ 583. 10. -; SeniorStewards: £ 959. 10. - bis £ 1, 049. 10. -
(je nach Länge der Dienstzeit).

JAPAN

Jahresbonus für Bodenpersonal (ITF) Nachdem das in der japanischen
Zivilluftfahrt beschäftigte Bodenper-
sonal in Unterstützung seiner Forderung auf Zahlung eines Jahresbonu-
ses in einem zwölfstündigen Streik getreten war und gedroht hatte,
weitere Massnahmen zu ergreifen, erklärten sich die Arbeitgeber be-
reit; einem Jahresbonus im Werte von ungefähr ¥ 85.000 zu zahlen.
(¥ 89 = DM 1,--)

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Fair Practices-Ausschuss	Hamburg, 29.-30. Januar 1963
Ausschuss für asiatische Seeleute	Hamburg, 31. Jan.-1. Febr. 1963
Sektionsausschuss der Eisenbahner	Brüssel, 11.-13. März 1963
Geschäftsführender Ausschuss	London, 1. März 1963
Vorstand	Oslo, 6.-8. Mai .. 1963

W I R W Ü N S C H E N U N S E R E N
M I T G L I E D S V E R B Ä N D E N E I N R E C H T
E R F O L G R E I C H E S U N D G L Ü C K L I C H E S
N E U E S J A H R

--ooooo0000ooooo--

Erklärung an die Presse

Eisenbahnerstreik in Malaya

Die Föderation von Malaya zählt allgemein zu den wirtschaftlich und sozial am weitesten entwickelten Ländern Asiens. Betrachtet man jedoch die Ereignisse der letzten Wochen, die sich im Zusammenhang mit den voll gerechtfertigten Forderungen der malayischen Eisenbahner-Gewerkschaft ergeben und schliesslich zu einer Streikerklärung ab 23. Dezember geführt haben, dann zeigt sich ein weniger vorteilhaftes Bild über die Art und Weise wie dort die Wirtschaftsdemokratie funktioniert und über die soziale Einstellung der Eisenbahnverwaltung und der Regierung.

Ende Juli 1962 trat nach langen Vorbereitungen ein Uebereinkommen zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Gewerkschaften in Kraft, das die Verhandlungsrechte regelt. Das Streikrecht der Eisenbahner wird darin unter Vorbehalt gewisser Bedingungen garantiert.

Die Eisenbahnergewerkschaft hat mit der Aufstellung einer ganzen Anzahl wichtiger Begehren zugewartet, bis dieses Abkommen in Kraft gesetzt werden konnte. Sobald das der Fall war wurden diese Forderungen eingereicht und anschliessend alle Verhandlungsmöglichkeiten ausgeschöpft. Die Eisenbahnverwaltung versuchte, durch förmale Einwände diese Begehren zurückzuweisen oder zu verzögern. Dabei weiss die Eisenbahnverwaltung, dass in ihrem Unternehmen und in dem ihr gehörenden Hafen von Swettenham immer noch Bedingungen existieren, die in bezug auf Löhne, soziale Sicherheit und Menschenwürde weit unter einer Ebene liegen, die in einem geordneten Staatswesen noch toleriert werden kann. Diese Bedingungen können nicht mit der wenig günstigen finanziellen Lage der Eisenbahnen entschuldigt werden. Die Verantwortung für diese Lage liegt bei der Regierung, die es bisher unterlassen hat, wirksame Massnahmen gegen den halsabschneiderischen Wettbewerb durch den Strassentransport zu ergreifen. Statt dessen trägt sie sich mit der Absicht, die Staatsbahnen in ein privates Unternehmen umzuwandeln.

Im gegenwärtigen Konflikt stellt sich die Regierung auf den Standpunkt dass die Eisenbahner nicht als Staatsangestellte zu betrachten seien, obwohl dieser Standpunkt in der Vergangenheit mehr als einmal durch zuständige Instanzen als unrichtig bezeichnet wurde. Andererseits wird das Streikrecht der Eisenbahner in Zweifel gezogen und Einschränkungen dieses Rechts mit dem Hinweis gerechtfertigt, dass die Eisenbahnen ein wichtiger öffentlicher Dienst seien. Regierung und Eisenbahnverwaltung sollten sich jedoch darüber klar sein, dass man nicht einmal das Streikrecht der Eisenbahner mit dem Hinweis auf den Status eines wichtigen öffentlichen Dienstes einschränken könne, um dann gleichzeitig dem Eisenbahner die Rechte vorzuenthalten, die ihm in bezug auf seine Anstellungsbedingungen als Staatsangestellter zukommen sollten.

Die ITF ist über diese Entwicklung in Malaya sehr enttäuscht. Sie unterstützt aus voller Ueberzeugung die Forderungen der Eisenbahnergewerkschaft, die auch durch den Gewerkschaftsbund des Landes und durch andere Gewerkschaften, vor allem von jenen der öffentlichen Dienste, unterstützt werden. Die ITF wird alles tun um die internationale Solidarität der freien Gewerkschaftsbewegung zugunsten der Eisenbahner Malayas zu mobilisieren.

17.12. 1962

IAO DISKUTIERT HOCHSEEFISCHERFRAGEN

Vom 10. - 18. Dezember fand in Genf eine Sitzung des dreigliedrigen IAO-Ausschusses über die Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei statt. Auf der Tagesordnung standen vier Fragen: a) Unterkunftsräume der Besatzungen; b) Sicherheit an Bord von Schiffen; c) Unfallversicherung und d) berufliche Ausbildung und Befähigungsnachweise. Ausserdem befasste sich der Ausschuss mit den Fragen der Arbeitszeit und der Bemannungsnormen für Fischereifahrzeuge.

Der Ausschuss bestand aus je sechs Vertretern der Regierungen, der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber. Fünf der sechs Arbeitnehmer-Vertreter kamen von ITF-Mitgliedsverbänden: R. Dekeyzer (Belgien), P. Henderson (Grossbritannien), H. Wiemers (Deutschland, als Vertreter des Kollegen Hildebrand, der aus gesundheitlichen Gründen nicht teilnehmen konnte), K. Takahashi (Japan), und E. Haugen (Norwegen).

Kollege Haugen handelte als Vorsitzender der Arbeitnehmergruppe und Kollege Dekeyzer wurde zum Vizevorsitzenden des Ausschusses gewählt. Als Berater der Arbeitnehmer nahmen die Kollegen F. Zurke (Deutschland), I. Nes (Norwegen), P. de Vries (Generalsekretär der ITF) und R. Santle (ITF-Sektionssekretär) an der Sitzung teil. Die Ernährungs- und Landwirtschafts-Organisation der Vereinten Nationen (FAO) und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) waren durch Beobachter vertreten.

Unterkunftsräume der Besatzungen

Die Diskussion stützte sich auf das IAO-^{II}Übereinkommen Nr.92 (Unterkunftsräume der Besatzungen von Handelsschiffen), um festzustellen, inwiefern die Bestimmungen dieses Übereinkommens den auf Fischereifahrzeugen bestehenden Bedürfnissen angepasst werden könnten. Obwohl der Ausschuss nicht entschied, ob seine Schlussfolgerungen in einem Übereinkommen oder in einer Empfehlung zusammengefasst werden sollten, sprach er sich zugunsten der Ausarbeitung einer geeigneten Regelung aus.

Das obenerwähnte ^{II}Übereinkommen Nr.92 wurde Punkt für Punkt diskutiert und der Ausschuss einigte sich auf eine Reihe von Punkten die einer kommenden internationalen Arbeitskonferenz unterbreitet werden sollten.

Es zeigte sich, dass zahlreiche Paragraphen des ^{II}Übereinkommens Nr.92 auch auf Fischereifahrzeuge anwendbar waren. Einige andere Paragraphen mussten den besonderen Verhältnissen der Fischerei angepasst werden. So wurden z.B. was die Zahl der Personen betrifft, die in den fortschrittlicheren Fischereiländern, wie Norwegen, geltenden Bestimmungen als Grundlage benutzt. In anderen Fällen mussten die im Übereinkommen enthaltenen Vorschriften ein wenig geändert werden, um ihre Anwendung auf kleinere Fischereifahrzeuge zu ermöglichen.

Im Falle von Fischereifahrzeugen, die sich nicht länger als 24 Stunden auf See befinden, wurde eine Kompromisslösung getroffen. Die Delegierten waren sich darüber einig, dass es nicht möglich sei, die Bestimmungen des Übereinkommens Nr.92 über Schlafquartiere, Messen, Beleuchtung und hygienische Einrichtungen auf solche Fahrzeuge anzuwenden. Dennoch war der Ausschuss der Meinung, dass in bezug auf Verpflegung und Hygiene gewisse Vorschriften gemacht werden sollten und es wurde ein entsprechender Vorschlag ausgearbeitet. Ausserdem enthält das vom Ausschuss entworfene Dokument Vorschriften über die Ausstattung und Einrichtung von Schiffskombüse.

Der Ausschuss beschloss, dass die Internationale Arbeitskonferenz entscheiden sollte, innerhalb welcher Tonnagegrenzen die neue Regelung zutreffen soll.

Sicherheit an Bord

Die Vertreter der Arbeitnehmer erklärten, die Hochseefischerei sei einer der gefährlichsten Berufe; sowohl aufgrund der mit der Schifffahrt verbundenen Gefahren als auch in bezug auf die Verrichtung der verschiedenen Arbeitsvorgänge an Bord. Sie stellten weiterhin fest, dass die für Hochseefischer mit der Ausübung ihres Berufes verbundenen Anstrengungen aufgrund der Einführung grösserer Schiffe während der letzten Jahre ständig zugenommen haben. Auch die Einführung moderner Fangmethoden und technischer Neuerungen habe zu grösseren Anstrengungen für das betreffende Personal geführt. Im Hinblick auf die Tatsache, dass das Übereinkommen über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (1960) nicht für Fischereifahrzeuge gilt, forderten die Vertreter der Arbeitnehmer die Zusammenstellung eines Handbuchs für Hochseefischer, ähnlich dem IAO-Kodex über gesundheitliche Aspekte und die Sicherheit der Hafendarbeit. Sie ersuchten den Verwaltungsrat der IAO, in Erwägung zu ziehen, ob nicht in enger Zusammenarbeit mit der IMCO und der FAO eine geeignete Arbeitsgruppe ernannt und mit der Ausarbeitung eines solchen Handbuchs beauftragt werden könne.

Die Arbeitgeber- und Regierungsvertreter stimmten diesem Vorschlag im allgemeinen zu, und der Ausschuss nahm eine Entschliessung an, in der die Einführung internationaler Mindest-Sicherheitsvorschriften für Fischereifahrzeuge als äusserst wichtig und dringend bezeichnet wird.

Unfallversicherung

Diese Frage wurde bereits im Jahre 1954 von einem Sachverständigen-Ausschuss der IAO behandelt, der eine Reihe von Richtlinien festlegte, die bei der Ausarbeitung einer internationalen Regelung über die Unfallversicherung der Hochseefischer berücksichtigt werden sollen. Diese Richtlinien schreiben vor: a) welche Art von Unfällen durch die Versicherung gedeckt werden sollen, wer versichert werden soll; b) welche Art von Leistungen bezahlt werden sollen und d) wie und durch wen solche Einrichtungen finanziert und verwaltet werden sollen. Der Ausschuss überprüfte alle diese Einzelheiten im Lichte der jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete der sozialen Sicherheit.

Zufolge eines Vorschlages der Arbeitnehmergruppe wurde beschlossen, dass die Versicherung auch Berufskrankheiten decken soll. Der Wortlaut der ursprünglichen Richtlinien wurde erweitert und in einigen Fällen verbessert.

In bezug auf selbstständige Hochseefischer traten gewisse Schwierigkeiten auf, aber am Ende einer ausgiebigen Diskussion war es möglich, einen Wortlaut zu finden, der von allen Delegierten angenommen werden konnte. Schliesslich wurde eine Entschliessung angenommen, in der das Internationale Arbeitsamt ersucht wird, die vom Ausschuss angenommenen Grundsätze bei geeigneter Gelegenheit einer Internationalen Arbeitskonferenz zu unterbreiten.

Berufliche Ausbildung und Befähigungsnachweise

Die IAO hatte zu dieser Frage ein Dokument vorbereitet. Die Diskussion stützte sich auf die darin enthaltenen Punkte und

führte zur Annahme eine Reihe von Schlussfolgerungen über a) allgemeine Ziele und Aspekte der Programme zur Ausbildung von Hochseefischern; b) die Planung und Verwaltung solcher Programme auf nationaler Ebene (einschliesslich deren Finanzierung und Koordinierung); c) die Bildung geeigneter Organe zur Behandlung dieser Frage, auf denen nicht nur die Vereinigungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer, sondern auch die zuständigen Regierungsinstanzen vertreten sein sollten und d) Einzelheiten der Lehrpläne für die verschiedenen Stufen. Der Ausschuss befasste sich daraufhin mit den Fragen der Ausbildung des Nachwuchses und der Einführung kurzer Fortbildungskurse für Hochseefischer. Das Problem der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiete der beruflichen Ausbildung der Hochseefischer wurde ebenfalls besprochen. Dies führte zu einer Diskussion über die Ausstellung von Befähigungsnachweisen für die verschiedenen Kategorien. In diesem Zusammenhange wurde die Notwendigkeit der Festlegung genauer Normen hervorgehoben. Das internationale Arbeitsamt wurde ersucht, die Bildung einer geeigneten Studiengruppe in Erwägung zu ziehen, die mit der Untersuchung dieser Frage und mit der Ausarbeitung internationaler Mindestnormen für die Ausstellung von Befähigungsnachweisen beauftragt werden sollte. Der Ausschuss formulierte schliesslich vier grundlegende Punkte, die bei der Behandlung dieser Frage berücksichtigt werden sollten.

Zukünftige Behandlung von Hochseefischerfragen durch die IAO

Abschliessend nahm der Ausschuss eine Entschliessung über die künftige Behandlung von Fischereifragen durch die IAO an, in der u.a. eine Untersuchung der folgenden Fragen empfohlen wird: Beschäftigungssicherheit, Arbeitszeit, berufliche Altersrenten, bezahlter Urlaub, ärztliche Behandlung an Bord, Krankenversicherung, Bemannungsnormen und Repatriierung. Ausserdem wurde der Verwaltungsrat der IAO ersucht, die Einberufung einer weiteren Sitzung eines Ausschusses über Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei in Erwägung zu ziehen.