



In case of reproduction, please mention source (ITF)
source (ITF)

Nachdruck bei Quellenangabe gestattet (ITF)

En cas de reproduction, veuillez mentionner la
Var god ange källan vid eftertryck (ITF)

Nr. 3

März 1971

INHALT

Seite

Neues aus der ITF

- Unterausschuss des Fair-Practices-Ausschuss der ITF tagt in Stockholm 17
Flugzeugentführungen: Türkische und pakistanische Regierungen handeln 17
Generalsekretär überreicht Seeleute-Mission Wohlfahrts-scheck 18

Transport und Verkehr

- Britische Regierung plant Untersuchung des Befähigungsniveaus der Besatzungen liberischer Schiffe 18

Gewerkschaften

- Britischer Gewerkschaftsbund widersetzt sich südafrikanischer Kampagne zur Anwerbung weisser Arbeitskräfte in Grossbritannien 18
IBFG verurteilt neues Gewerkschaftsgesetz in Spanien 19

Aus der Welt der Arbeit

- Belgien: Neuer Kollektivvertrag für öffentliche Transportarbeiter 19
Bermuda: Streik der Lotsen endet 20
Deutschland: Warnstreik der Lotsen 20
Frankreich: Beilegung des Arbeitskonfliktes in der Luftfahrt 21
Französische Hafentarbeiter-Föderation stellt grundlegende Forderungen 21
Grossbritannien: Eisenbahnverwaltung bietet 9% an 21
Lohnerhöhung für Londoner Autobus-Personal 22
Grossbritannien: Lohnerhöhung für Strassentransportfahrer 22
Streik der Trawler-Besatzungen von Grimsby endet 22
Höhere Löhne für britisches Luftfahrts-Büropersonal 22
Island: Streik der Trawler-Offiziere endet 22
Indien: Hafentarbeiter boykottieren Schiff zufolge des Todes eines ihrer Kollegen 23
Indisches Luftfahrts-Bodenpersonal ausgesperrt 23
Niederlande: Erneuter Rotterdamer Hafenschlepperstreik vermieden 23
USA: Gericht erklärt Streikmassnahmen der Eisenbahner als gesetzwidrig 23

bitte wenden!

PERSOENLICHKEITEN

Seite

24

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

24

Anhang

Bericht (in Englisch) ueber die 23. Sitzung des
Schiffahrts-Sicherheitsausschusses der Zwischenstaatlichen
Beratenden Organisation fuer Seeschifffahrt (IMCO)

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONAL
=====

Unterausschuss des Fair-Practices-Ausschusses der ITF tagt in Stockholm

Der vom Fair-Practices-Ausschuss auf seiner Sitzung am 9. und 10. Februar in London mit der Formulierung einer neuen ITF-Politik für die Bekämpfung der Schattenflaggen beauftragte Unterausschuss tagte am 15. und 16. März in Stockholm. Seine Empfehlungen werden der im Rahmen des 30. ITF-Kongresses in Wien stattfindenden Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafearbeiter vorgelegt werden.

Flugzeugentführungen: Türkische und pakistanische Regierungen handeln

Gegen Ende vorigen Jahres wurde ein sowjetisches Zivilflugzeug, das sich auf einem Binnenflug befand, von zwei litauischen Staatsbürgern nach der Türkei entführt. Während des Entführungsanschlages wurde eine an Bord befindliche Stewardess tödlich verletzt. Als es sich zeigte, dass die türkische Regierung diese Piraterie als ein politisches Vergehen zu behandeln beabsichtigte, so dass die Möglichkeit bestand, dass die Entführer unter Umständen ungestraft entgehen würden, trat die ITF unverzüglich direkt und auch über ihre türkischen Zivilluftfahrtsverbände mit der türkischen Regierung in Verbindung und erklärte, dass die ITF zwar nicht unbedingt auf Auslieferung der beiden Attentäter bestehe, diese jedoch in Griechenland wegen ihres gesetzwidrigen Eingriffes und Mord gerichtlich belangt und bestraft werden sollten.

Auf der Internationalen Diplomatischen Konferenz über Luftfahrtsabotage (den Haag, Dezember 1970) diskutierte die Delegation der ITF diese Angelegenheit erneut mit dem Generaldirektor der Kriminalabteilung des türkischen Justizministeriums. Im Laufe dieser Unterredung wurde erklärt, dass zufolge eines Präzedenzfalles bestimmte juristische Schwierigkeiten bestünden, da im Jahre 1948 der Entführer eines bulgarischen Flugzeugs nach der Türkei aus politischen Gründen freigesprochen wurde. Dennoch wurde uns versichert, dass die Kriminalabteilung des türkischen Justizministeriums alle erforderlichen Schritte unternommen habe, um die Entführer vor Gericht zu bringen, und dass die türkische Regierung um die Bekämpfung der Entführungsgefahr äusserst besorgt sei.

Die diesbezüglichen Bemühungen der türkischen Behörden scheinen inzwischen Früchte getragen zu haben, da das Oberste Berufungsgericht einen früheren Gerichtsbeschluss, dass die beiden Entführer aus politischen Gründen gehandelt hätten, rückgängig gemacht hat. Wir freuen uns, dass es der türkischen Regierung möglich war, in dieser zweifellos sehr komplizierten und schwierigen Angelegenheit verantwortlich zu handeln.

Ferner ist die ITF aufgrund der Entführung und späteren Zerstörung eines Flugzeugs der Indian Airlines nach Lahore mit der pakistanischen Regierung in Verbindung getreten. Nach unseren schriftlichen Protesten sprach eine aus dem stellvertretenden Generalsekretär und dem Kollegen K.A. Golding (ITF-Sekretariat) bestehende Delegation beim Hohen Kommissar für Pakistan in London vor und betonte erneut, dass die an der Entführung schuldigen Personen nicht ungestraft entgehen dürften. Seitdem hat die pakistanische Regierung eine Untersuchung der näheren Umstände dieses Attentats angeordnet.

Generalsekretär überreicht Seeleute-Mission Wohlfahrtsscheck

Anfang d.M. überreichte Generalsekretär Charles Blyth einer im Hafen von Southampton befindlichen britischen Seeleute-Mission (Apostleship of the Sea) einen Scheck über £3,000 als Beitrag des ITF-Seeleute-Wohlfahrtsfonds zu den Kosten eines neuen Seeleuteheimes. Während der letzten zwei Jahre hat die Föderation Zuwendungen in Höhe von insgesamt £35,000 für Seeleute-Wohlfahrt gewährt.

TRANSPORT UND VERKEHR

Die britische Regierung trägt sich mit Plänen zur Untersuchung des Befähigungsniveaus der Besatzungen liberischer Schiffe. Die britische Regierung beabsichtigt, mit der liberischen Regierung die Frage des Befähigungsniveaus der Besatzungen von Schiffen unter liberischer Flagge zu diskutieren, falls der von der liberischen Regierung erstellte Bericht über den Zusammenstoss und den späteren Verlust zweier liberischer Schiffe ("Pacific Glory" und "Allegro") in der Nähe der britischen Küste sie nicht zufriedenstellen sollte.

GEWERKSCHAFTEN

SUEDAFRIKA

Britischer Gewerkschaftsbund widersetzt sich südafrikanischer Kampagne zur Anwerbung weisser Arbeitskräfte in Grossbritannien

Die britische Gewerkschaftsbewegung hat sich dem Versuch der Stadtbehörden von Johannesburg widersetzt, britische Autobusfahrer anzustellen, um freie Arbeitsplätze zu füllen, die entstanden sind, weil die südafrikanische Regierung farbigen Arbeitern die Verrichtung gelernter Arbeiten verweigert. Der britische Gewerkschaftsbund hat dem südafrikanischen Botschafter in London mitgeteilt, dass in Grossbritannien sehr starker Widerstand gegen die Rekrutierung weisser Arbeiter für Südafrika besteht. Gleichzeitig verwies der britische Gewerkschaftsbund auf eine im Jahre 1969 angenommene Entschliessung, in der die ihm angehörenden Organisationen aufgefordert werden, ihren Mitgliedern nahezu legen, keine

Arbeitsplätze in Südafrika anzunehmen. Die ITF trat mit der ihr angeschlossenen Britischen Transportarbeiter-Gewerkschaft in Verbindung, an deren Mitglieder die genannte Regierungskampagne in erster Linie gerichtet ist. Daraufhin verurteilte die Gewerkschaft diese Kampagne mit den Worten: "Wir sind absolut dagegen, dass britische Autobusfahrer für die Besetzung von Arbeitsplätzen benutzt werden, die für weisse Südafrikaner anscheinend nicht attraktiv genug sind und von anderen Arbeitnehmern aufgrund ihrer Hautfarbe nicht besetzt werden können." Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften hat dem Niederländischen Gewerkschaftsbund (NDJ) mitgeteilt, dass in den Niederlanden eine ähnliche Rekrutierungskampagne vorgesehen ist.

SPANIEN

IBFG verurteilt neues Gewerkschaftsgesetz in Spanien

Der Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, Harm G. Buiters, brandmarkte am 17. Februar 1971 das in Spanien verabschiedete Gewerkschaftsgesetz als "nichts anderes als eine Fortsetzung des bestehenden Systems der Unterdrückung".

"Das Gewerkschaftsgesetz, das die Cortes, das spanische Parlament, am 16. Februar verabschiedeten, ist eigentlich nur eine Reform der inneren Struktur der staatlich gelenkten Gewerkschaften. Ein von General Franco ernannter Minister wird das Geschick der offiziellen Gewerkschaftsorganisation, bei der die Mitgliedschaft Pflicht ist und in der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zusammen erfasst sind, wie bisher lenken. Wohl können Gewerkschaftsfunktionäre der unteren Stufe gewählt werden, aber die Regierung behält sich das Recht vor, sie zu entlassen und Beschlüsse von Gewerkschaftsorganen aufzuheben. Streiks sind weiterhin verboten und Strafen für Betätigungen, die in demokratischen Ländern als legitime Gewerkschaftsarbeit angesehen werden, bleiben in Kraft. Mit dem Gesetz werden die wiederholten Appelle und Empfehlungen sowohl der Internationalen Arbeitsorganisation als auch der IAO-Studiengruppe ignoriert, die spanische Gewerkschaftsgesetzgebung und -praktik den Grundsätzen und Normen der IAO anzupassen. Der IBFG verurteilt den vorsätzlichen Winkelzug der spanischen Regierung, die IAO in eine Aktion zu verwickeln, mit der angeblich die Gewerkschaftsrechte in Spanien wiederhergestellt werden sollten, obgleich die Regierung nicht im mindesten daran dachte, dies zu tun. Der IBFG ist entschlossen, das Problem der Gewerkschaftsfreiheit in Spanien bei der IAO und anderen internationalen Organen immer wieder zur Sprache zu bringen."

AUS DER WELT DER ARBEIT

BELGIEN

Neuer Kollektivvertrag für öffentliche Transportarbeiter

Die der ITF angeschlossene Belgische Gewerkschaft des Personals der Öffentlichen Dienste hat einen neuen Kollektivvertrag für die ihr angehörenden Arbeitnehmer der öffentlichen Verkehrsbetriebe

abgeschlossen. Die näheren Einzelheiten des neuen Vertrages sind wie folgt:

- Revision der Gehaltsstruktur bis zum 14. Dienstjahr bei Zahlung einer zusätzlichen Dienstaltersprämie vom 14. Dienstjahre an (dies ist einer Erhöhung des Anfangsstundenlohnes um Bfr. 3,70 gleichbedeutend; diese Erhöhung verringert sich jedoch mit dem Aufrücken in der Gehaltsskala und beträgt vom 14. Dienstjahr an Bfr. 2,18 pro Stunde);
- Verbesserung der Nachtdienstzulage, Arbeit zwischen 21 Uhr und 6 Uhr wird künftig mit einem Zuschlag von 10 % vergütet;
- Erhöhung des Sonntagstarifes von 175 % auf 200 %. Der gleiche Tarif wird für Arbeit an öffentlichen Feiertagen gezahlt;
- Erhöhung des Tarifs für Einmann-Betrieb von Bfr. 5,50 auf Bfr. 6,25 pro Stunde;
- Erhöhung der Leistungszulage von Bfr. 3,200.-- auf Bfr. 3,300.--, zahlbar in vier Raten von Bfr. 825.--;
- Erhöhung der festen monatlichen Dienstzulage von Bfr. 873.-- auf Bfr. 925.--;
- Reduzierung der Arbeitswoche von 43 Stunden auf 41½ Stunden ab 1. September 1971 ohne Lohnverlust. Dies ist einer Erhöhung des Verdienstes um 3,61 % gleichbedeutend.

BERMUDA

Streik der Lotsen endet

Der Arbeitskampf zwischen der der ITF angeschlossenen Bermuda Industrial Union und den zuständigen Instanzen der Regierung von Bermuda ist nach einer Woche aufgrund der Herbeiführung einer provisorischen Einigung, deren Einzelheiten noch nicht vorliegen, eingestellt worden.

DEUTSCHLAND

Warnstreik der deutschen Lotsen

Über 900 deutsche See- und Kanallotsen (Mitglieder der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft OeTV) führten am 13. Februar in Unterstützung einer Tarifforderung einen Warnstreik durch. Die Gewerkschaft OeTV hat gefordert, dass die Höhe der Lotsengeldtarife den Bezügen der Kapitäne in der Grossen Fahrt gleichgestellt werden, die ab 1. Januar 1971 um 15 % erhöht wurden. Gleichzeitig wurde die tarifliche Arbeitszeit der Kapitäne auf wöchentlich 40 Stunden verkürzt. Für die Lotsen soll ein Stufenplan zur Arbeitszeitverkürzung führen.

FRANKREICH

Beilegung des Arbeitskonfliktes in der französischen Luftfahrt

Die seit 3 Wochen andauernde Aussperrung des Flugpersonals der Air France, Air Inter und UTA ist eingestellt worden, und die zuständigen Gewerkschaften haben sich mit den Luftfahrtsgesellschaften über neue Gehälter und Beschäftigungsbedingungen für die insgesamt 2400 Piloten, Bordfunker, Co-Piloten und Bordnavigatoren geeinigt. Die näheren Einzelheiten der getroffenen Vereinbarungen liegen noch nicht vor, aber soweit wir wissen, wurde der Forderung der Flugbesatzungen auf Beibehaltung des Gehaltsunterschiedes zwischen ihnen und dem Bodenpersonal entsprochen. Die Diensterteilung soll künftig so vorgenommen werden, dass das Flugpersonal die Maximalzahl von Ruhetagen geniessen kann. Ferner enthält der neue Vertrag eine Klausel gegen Streiks und Aussperrungen während seiner Laufzeit (5 Jahre). (Siehe auch Nr. 2 der ITF-Nachrichten.)

Hafenarbeiter-Föderation stellt grundlegende Forderungen

Die der ITF angeschlossene Französische Hafenarbeiter-Föderation (FO) hat in einer Grundsatzklärung folgende Verbesserungen der Arbeitsbedingungen beantragt:

- Garantierte Beschäftigungssicherheit für Hafenarbeiter;
- Reduzierung des Rücktrittsalters auf 60 Jahre bei vollem Rentenanspruch;
- Berechnung der Sozialversicherungsbeiträge gemäss dem Nettolohn und nicht, wie z.Zt., gemäss dem Bruttolohn;
- Re-Organisierung der beruflichen Ausbildung der Hafenarbeiter unter der gemeinsamen Kontrolle der Arbeitgeber und Gewerkschaften;
- Abschluss eines grundlegenden Rahmen-Kollektivvertrages für Hafenarbeiter, der die Möglichkeit des Abschlusses zusätzlicher lokaler Verträge bietet,

GROSSBRITANNIEN

Eisenbahnverwaltung bietet 9 % an

Die Verwaltung der Britishen Staatsbahnen hat den drei der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahner-Gewerkschaften -- National Union of Railwaymen (NUR), Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF) and Transport and Salaried Staff's Association (TSSA) ein Angebot auf Erhöhung der Löhne um 9 % gemacht. Die drei Gewerkschaften haben im Namen ihrer 280.000 Mitglieder eine "wesentliche Erhöhung" der Löhne beantragt. Das neue Angebot der Eisenbahnverwaltung liegt 1 % höher als das Ende Februar gemachte. Vonseiten der verhandelnden Gewerkschaftsvertreter wurde auch dieses letzte Angebot

als enttäuschend bezeichnet. Bei Niederschrift der vorliegenden Mitteilung war eine gemeinsame Sitzung der Vorstände der drei genannten Gewerkschaften geplant.

Lohnerhöhung für Londoner Autobus-Personal

Die Löhne der bei den Londoner Verkehrsbetrieben beschäftigten Fahrer und Schaffner sind zufolge einer neuen Tarifvereinbarung um £2.-- pro Woche erhöht worden. Damit beläuft sich der Grundlohn (für eine 40-Stunden-Woche) der Fahrer auf £24.-- und der der Schaffner auf £23,15. Im Einmannbetrieb wird £1.-- der für solche Arbeit zahlbaren Zulage (£5.-- pro Woche) auf Einzeldeckerbussen und £6.-- für Dienst auf Doppeldeckerbussen in den Grundlohn überführt werden. Die erhöhten Löhne treten ab 10. April in Kraft.

Lohnerhöhung für Strassentransportfahrer

Die der ITF angeschlossene Britische Transportarbeiter-Gewerkschaft (TGWU) hat für ihre beim staatlichen Gütertransportunternehmen "British Road Services" beschäftigten Fahrer und sonstigen Arbeiter eine Erhöhung der Löhne um 8 % durchgesetzt. Gleichzeitig wurden die erhöhten Tarife für London abgeschafft, und es wurde eine für ganz England geltende Tarifskala eingeführt. Die neuen Löhne bieten einen Mindestverdienst von £20.-- pro Woche.

Streik der Trawler-Besatzungen von Grimsby endet

Der 2 Wochen lange Streik der Trawler-Besatzungen von Grimsby ist zu Ende, da sich die zuständige Gewerkschaft (TGWU) bereit erklärt hat, die Verhandlungen mit den Reedern unter dem Vorsitz von zwei unabhängigen Schlichtern der Regierung wiederaufzunehmen.

Höhere Löhne für Luftfahrts-Büropersonal

Rund 10.000 Büroangestellte britischer Luftfahrtsgesellschaften (privat und staatlich) haben Lohnerhöhungen zwischen 5 % und 7,5 % erhalten. Dies entspricht einer Erhöhung um £1,50 pro Woche für Arbeitnehmer mit einem wöchentlichen Verdienst von weniger als £30.-- und £1,70 für jene, die mehr verdienen. Die betreffenden Arbeitnehmer gehören dem der ITF angeschlossenen Britischen Transportarbeiterverband (TGWU) und der Clerical and Administrative Workers' Union an. Gleichzeitig vereinbarte der TGWU im Namen von 6.000 Angehörigen des Zivilluftfahrts-Bodenpersonals eine Erhöhung der Löhne um £1,50 pro Woche.

I S L A N D

Streik der Trawler-Offiziere endet

Anfang März endete der 2 Monate lange Streik der 150 auf isländischen Trawlern beschäftigten Offiziere mit dem Abschluss

eines neuen Tarifvertrages, der höhere Prämien für den in ausländischen Fischereihäfen verkauften Fang sowie bessere Renten und höheres Krankengeld vorsieht.

I N D I E N

Hafenarbeiter boykottieren Schiff zufolge des Todes eines ihrer Kollegen

Mitglieder des der ITF angeschlossenen Hafenarbeiterverbandes von Bombay haben die Abfertigung eines Schiffes der Great Eastern Shipping Company Ltd, verweigert, nachdem einer ihrer Kollegen in einem der Laderäume des Schiffes einen tödlichen Unfall erlitt.

Der Präsident der Indischen Hafenarbeiter-Föderation hat mit einem Boykott aller Schiffe der genannten Reederei gedroht, falls sich diese weigert, bestimmte Mindestsicherheitsmassnahmen zu erfüllen. Seines Erachtens war dieser tödliche Unfall darauf zurückzuführen, dass die für Bombay bestimmte Fracht nicht getrennt von der für Kalkutta bestimmten Fracht verstaut worden war.

Indisches Luftfahrts-Bodenpersonal ausgesperrt

Die INDIAN AIRLINES CORPORATION hat rund 14.000 des bei ihr beschäftigten Bodenpersonals ausgesperrt. Während der zwei Wochen vor der Aussperrung arbeitete das betreffende Personal 'strikt nach Vorschrift', was die Stilllegung praktisch aller Flüge der Gesellschaft zur Folge hatte.

NIEDERLANDE

Erneuter Rotterdamer Hafenschlepperstreik vermieden

Ein erneuter Streik der Hafenschlepper von Rotterdam konnte vermieden werden, da die Schlepper-Reeder nur wenige Stunden vor Ablauf der von einem Rotterdamer Bezirksgericht Anfang Februar nach einem viertägigen Schlepperstreik angeordneten Abkühlungsperiode einer Forderung der zuständigen Gewerkschaft (NBV) auf Erhöhung des wöchentlichen Lohnes um fl. 45.-- stattgaben.

U. S. A.

Gericht erklärt Streikmassnahmen der Eisenbahner als gesetzwidrig

Ein amerikanisches Bezirksgericht hat die von der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaft (UTU) angeordneten selektiven Streikmassnahmen als gesetzwidrig erklärt. Die UTU ist die einzige der vier Eisenbahnerorganisationen, die sich mit den Arbeitgebern nicht auf ein von ihnen gemachtes Angebot einigen konnte. Sie wird gegen diese gerichtliche Entscheidung Berufung einlegen. Der Arbeitskonflikt, in den die vier Gewerkschaften (BRAC, UTU, das Wegeinstandhaltungspersonal und das Speisewagenpersonal)

verwickelt waren, begann vor 17 Monaten. Die UTU hat 180.000 Mitglieder und vertritt Lokführer, Heizer, Zugbegleiter, Schaffner und Weichensteller. Der amerikanische Gewerkschaftsbund AFL-CIO unterstützt die von der UTU ergriffenen Massnahmen. Sein Präsident, Kollege George Meany, vertritt den Standpunkt, dass sich die UTU während des 17 Monate langen Arbeitskonfliktes strikt an das gesetzlich vorgeschriebene Verhandlungs- und Schlichtungsverfahren gehalten hat und dass die Arbeitgeber die Bedeutung dieser beschränkten Arbeitsniederlegung krass übertrieben haben, um den Erlass von Notstandsverordnungen zu erwirken.

PERSOENLICHKEITEN

Hans Pfeiffer hat sein Amt als Föderalsekretär des schweizerischen Verbandes des Personals der öffentlichen Dienste (VPOD) wegen Erreichen der Altersgrenze niedergelegt. Kollege Pfeiffer war mehrere Jahre lang intensiv an der Tätigkeit der ITF-Sektion Zivilluftfahrt beteiligt. Wir danken ihm für seine Mitarbeit und wünschen ihm einen glücklichen und angenehmen Ruhestand.

David A. Ligon, Vizepräsident der amerikanischen Brotherhood of Railway Clerks, ist im Alter von 64 Jahren einem Herzinfarkt erlegen. Kollege Ligon spielte eine aktive Rolle auf der letzten Vollkonferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt im November vorigen Jahres in Miami Beach.

Anthony E. Matz, Ehrenpräsident der amerikanischen Gewerkschaft der Heizer und Oeler, ist im Alter von 68 Jahren nach einer kurzen Erkrankung gestorben. Er war bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1965 Vorsitzender seiner Organisation.

Professor Giuseppe Caronia ist zum Vorsitzenden des in Rom stationierten Internationalen Funkberatungsdienstes für die Seeschiffahrt gewählt worden.

BEI REDAKTIONSSCHLUSS

Vom 15. - 19. März fand in London die 23. Sitzung des Schiffahrts-Sicherheitsausschusses der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschiffahrt statt. Die ITF war durch K. Murphy (Britische Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere), D. Seaman (Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) und A. Selander (ITF-Sekretariat) vertreten. Ein Bericht (in Englisch) über die Sitzung liegt, zusammen mit einer Liste der für 1971 vorgesehenen IMCO-Tagungen, bei. (Siehe Anhang.)

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

ITF-Vorstand
30. ITF-Kongress

Wien, 26. und 27. Juli 1971
Wien, 28. Juli - 6. August 1971

WEITERE INFORMATIONEN UEBER DIE IN
DIESER NUMMER ENTHALTENEN MITTEILUNGEN
SIND VOM ITF-SEKRETARIAT AUF ANFRAGE
ERHAELTLICH.

TRAFFIC SEPARATION SCHEMES, TANK SIZE LIMITATION AND MARINE POLLUTION ARE MAIN TOPICS AT 23rd. SESSION OF IMCO MARITIME SAFETY COMMITTEE

The twenty-third Session of the Maritime Safety Committee was held in London from 15 to 19 March. The ITF was represented by K. Murphy, Radio and Electronic Officers' Union and D. Seaman, Merchant Navy and Airline Officers' Association (both U.K. affiliates) and by A. Selander, ITF Secretariat. H. Strichartz, American Radio Association (an ITF affiliate) was a member of the U.S. delegation.

Owing to the heavy agenda several items due to be discussed at this session of the MSC were carried over to the next session (scheduled for September, 1971), among them the proposed amendments to Regulations 6 and 16 (Listening watch on 500 kHz) of Chapter IV of the 1960 Safety Convention (cf. ITF Circulars 11/S 4 and 12/S 5, 1971).

One of the three major issues to be resolved by the MSC was whether or not the use of any operative traffic separation scheme adopted by IMCO should involve compulsory observance of established directions of traffic flow. Many governments expressed their grave concern over recent incidents in the Dover Strait and as a result the MSC adopted the following proposals with a view to improving safety of traffic in the Strait and other congested areas:

(1) Member governments should make it an offence for vessels on their registries to proceed against the established direction of traffic flow when using operative traffic separation schemes adopted by IMCO, (2) the IMCO Assembly should be asked to revise Regulation 8 (concerning routing), Chapter V of the 1960 Safety Convention on the strength of a revised text adopted by the MSC which would be circulated to contracting governments by the Secretary-General of IMCO and according to which contracting governments would endeavour to secure the appropriate use of adopted routes and to ensure adherence to the measures adopted by IMCO concerning routing and vessels using one-way traffic lanes within traffic separation schemes adopted by IMCO would proceed in the specified direction of traffic flow, (3) the Working Group on Revision of Collision Regulations should examine the inclusion of suitable rules in the draft regulations in order that the observance of approved traffic separation schemes could be made mandatory, (4) the Sub-Committee on Safety of Navigation should urgently consider the safety of navigation in the English Channel and make suggestions as to how it could be improved.

The MSC further noted that countries bordering the Channel and adjacent waters would continue to co-operate on necessary hydrographic and traffic surveys and on the surveillance of passing ships in an effort to identify offending ships in order that they could be reported to the State of registry for action as required.

The MSC further instructed the Sub-Committee on Navigation to consider matters related to routing of deep-draught vessels. It realized the need for unification of the buoyage systems used in international waters, particularly those used to mark wrecks and other hazards to shipping, and instructed the Sub-Committee on Navigation to consider also the question of issuing navigational warnings to shipping and to suggest improvements in the present practice of distribution and receipt of such warnings.

The second major issue at stake concerned the limitation of tank sizes of tankers, which although primarily dealt with from the pollution angle engendered certain important decisions from the point of view of safety. The MSC agreed to adopt the approach involving direct control of the hypothetical oil outflow in the case of collisions and strandings respectively and felt that for practical reasons appropriate requirements should be laid down in the form of amendments to the 1954 Oil Pollution Convention. After a careful examination of two draft Assembly resolutions containing amendments to the 1954 Convention (early implementation of requirements, etc.) the MSC agreed to submit the Assembly resolutions together with a redraft of the scope and requirements contained in these resolutions to the next session of the Assembly. The redraft stipulates inter alia that every tanker covered by the Convention for which the building contract is placed on or after the date of coming into force of the requirements shall be constructed according to these requirements and that in addition every tanker for which the contract is placed or, in the absence of a contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction before the date of coming into force of the requirements shall within two years of that date comply with these requirements, provided that such a tanker is either (1) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977 or (2) a tanker to which both the following conditions apply: (a) delivery is not later than 1 January 1977 and (b) the building contract is placed after 1 January 1972, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1972. All tankers concerned shall carry a certificate issued or authorized by the responsible contracting government attesting to such compliance. A contracting government shall not permit such tankers under its flag to trade unless such a certificate has been issued. If a contracting government has good reason to believe that a tanker entering one of its ports does not comply with these requirements and if after having consulted the government with which the tanker is registered or otherwise it is satisfied of the tanker's non-compliance it may deny such a tanker access to ports in its territorial waters or to off-shore terminals under its control.

The MSC further decided to propose to the Assembly that the hypothetical outflow of oil in the case of marine casualties should be limited to 30,000 cu. metres, which in terms of tank sizes corresponds to 30,000 cu. metres capacity for centre tanks and 17,000 cu. metres for wing tanks. In the meantime the present guidelines of 50,000 cu. metres for centre tanks and 30,000 cu. metres for wing tanks are to be observed by the member states.

Finally, under this item of the agenda, the MSC took note of a paper submitted by the International Chamber of Shipping, which indicated that limited progress had been made in the study of explosions in very large tankers and that the ICS proposed to submit a further report on this subject to the next session of the MSC.

Under the heading of marine pollution - the third major item of business - the MSC approved specifications for oily-water separators and oil content meters, expressed the view that governments should be encouraged to implement, nationally, amendments to the 1954 Oil Pollution Convention which were adopted by the Assembly in 1969, noted that a manual concerning practical advice on methods of dealing with oil pollution was being prepared by the competent Sub-Committee, noted further that the United States would soon introduce national regulations concerning sewage disposal aboard vessels and that the ILO was co-operating with IMCO in dealing with this problem generally. It was agreed that the Secretariat should obtain details of any other existing national regulations concerning sewage disposal aboard ships and ask the relevant Sub-Committee to consider this information with the possible issuance of international standards or guidelines in mind. With regard to the U.N. Conference on Human Environment to be held in Stockholm in 1972 and in view of the possible inter-relationship of action in the field of marine pollution between that Conference and the future work of IMCO the MSC agreed that in the technical field IMCO should continue to devote attention to deliberate and accidental pollution from ships carrying oil or other noxious or hazardous cargoes and pollution arising from other equipment operating in the marine environment.

Although most of the time allocated for this session of the MSC was taken up by deliberations on the aforesaid subjects, it was able to deal conclusively with a number of other agenda items. Thus it approved in principle the First Draft of the International Convention for the Safe Intermodal Transport of Containers which is to be discussed by the Joint UN/IMCO Conference on International Container Traffic in 1972. It also approved further amendments to the Dangerous Goods Code, recommendations in respect of the packaging of dangerous goods and a proposed standardized international connection for and a draft resolution on disposal of bilge and ballast waters from ships in port. The MSC also instructed the appropriate Sub-Committee to consider measures at international level for medical examination of crews members of chemical tankers at regular intervals with a view to developing a suitable international instrument. Concerning the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk the MSC,

recognizing the need for further elaboration by the Sub-Committee on Ship Design and Equipment, requested the latter body to proceed with this work. The Recommendation on Safety Measures for Periodically Unattended Machinery Spaces of Cargo Ships Additional to those Normally Considered Necessary for an Attended Machinery Space and the Recommendation on the Steering Gear for Large Ships were both approved by the MSC. In view of the great importance of the ITU World Administrative Radio Conference for Space Telecommunications as regards the allocation of frequencies and the establishing of principles on which the future maritime satellite system would be based the MSC recommended that IMCO should co-operate fully with ITU in the early organization and introduction of such a system.

The Working Programmes of the Maritime Safety Committee and its subordinate bodies were reviewed by a Working Party of the MSC and in the course thereof it was proposed to hold, apart from the meetings of the various Sub-Committees, the following meetings:-

Meetings of the Joint IMCO/ILO Committee on Training in 1972 and 1973;

A Conference on Container Traffic in 1972;

A Conference on the Revision of Collision Regulations in 1972;

A Conference on Marine Pollution in 1973;

An International Conference to revise the 1960 Safety Convention in 1976;

A Preparatory Conference on the Safety of Fishing Vessels in 1974.

Finally, the Working Party proposed the following subjects for international action by IMCO later in the decade: international standards for training and certification (in conjunction with ILO), an international agreement on the SAR system and an international agreement on novel types of craft (air-cushion vehicles, submersibles and other craft operating in the marine environment).

A list of IMCO meetings scheduled for the period from 1971 to 1973 is attached to this supplement.

TENTATIVE PROGRAMME OF MEETINGS 1971

29 March	Sub-Committee on Safety of Fishing Vessels
19-23 April	Legal Committee
26-30 April	Sub-Committee on Fire Protection
3-7 May	Sub-Committee on Containers and Cargoes
10-14 May	Sub-Committee on Marine Pollution
17-21 May	Sub-Committee on Subdivision and Stability
24-28 May	Ad Hoc Working Group on Facilitation
3 June	Working Group on Technical Co-operation
4-5 June	Pre-Council Budgetary Working Group
7-10 June	Council
21-25 June	Working Group on Revision of the Collision Regulations
28 June - 2 July	Sub-Committee on Safety of Navigation
19-23 July	Sub-Committee on the Carriage of Dangerous Goods
6-10 September	Sub-Committee on Marine Pollution
13-17 September	Maritime Safety Committee
20-24 September	Sub-Committee on Ship Design and Equipment
27 September - 4 October	Conference on Special Trade Passenger Ships
5-15 October	Assembly - Council
18-22 October	Working Group on Revision of the Collision Regulations
1-5 November	Working Group of the Legal Committee
8-12 November	Sub-Committee on Fire Protection
15-19 November	Sub-Committee on Safety of Navigation
22-26 November	Sub-Committee on Marine Pollution
6-18 December	Conference on the Establishment of an International Compensation Fund for Oil Pollution Damage (Brussels)

PROPOSED WORK PROGRAMME FOR MSC AND SUB-COMMITTEES

	Number of weeks	
	<u>1972</u>	<u>1973</u>
Maritime Safety Committee	2	2
Sub-Committee on Safety of Navigation	2	2
Working Group on Collision Regulations	1	-
Sub-Committee on Radiocommunications	2	1
Sub-Committee on Life-Saving Appliances	1	1
Sub-Committee on the Carriage of Dangerous Goods	1	2
Sub-Committee on Containers and Cargoes	2	1
Sub-Committee on Fire Protection	1	1
Sub-Committee on Ship Design and Equipment	2	1
Sub-Committee on Subdivision and Stability	1	1
Sub-Committee on Safety of Fishing Vessels	1	2
Sub-Committee on Marine Pollution	<u>2</u>	<u>2</u>
Unallocated meetings	<u>2</u>	<u>2</u>
	<u>20</u>	<u>18</u>