



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. 8

August 1971

## INHALT

Seite

### Neues aus der ITF

Der 30. Kongress der ITF tagt in Wien	71
ITF-Seminar für Arbeitnehmer der Autobusbetriebe in Lagos	72

### Transport und Verkehr

IMCO-Unterausschuss für Seeschifffahrt tagt	73
IMCO-Unterausschuss über die Beförderung gefährlicher Güter tagt	73
Malaysia tritt IMCO bei	74
Island erweitert Fischereigrenzen	74

### Gewerkschaften

Grossbritannien: Leichterschiffer stimmen für Zusammenschluss mit TGWU	74
Amerikanische Gewerkschaften denunzieren Nixons Lohnstopp	75

### Aus der Welt der Arbeit

Australische Funkoffiziere sind gegen alleinige Verwendung der Funktelephonie auf Containerschiff	75
Ghana: Streik der Zugführer endet	
Britische Eisenbahner fordern wesentliche Lohnerhöhungen	76
Lohnerhöhungen für Trawlerfischer in Hull und Grimsby	76
Japanische Seeleute schreiten gegen die Piraterie vor	77
Norwegen: Gewerkschaft protestiert gegen polizeiliche Beschlagnahmung von Führerscheinen	77
Oesterreich: 50% Zuschlag für alle Ueberstunden	78
Oesterreich: Kollektivvertrag für Güterbeförderungsgewerbe abgeschlossen	78
Schweden: Streik der auf Fährschiffen beschäftigten Offiziere vermieden	78
Türkei: 40% Lebenshaltungskostenzulage für Eisenbahner	79
USA: UTU-Streik siegreich beendet	79

### PERSONALIEN

80

---

NEUES AUS DER ITF

---

Der 30. Kongress der ITF tagt in Wien

Der 30. Kongress der Föderation fand im Gewerkschaftshaus der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner vom 28. Juli bis 6. August 1971 in Wien statt. An ihm waren 317 Delegierte und 106 Berater von 171 angeschlossenen Organisationen aus 52 Ländern der Welt vertreten. Die der ITF angeschlossene österreichische Gewerkschaft der Eisenbahner und die Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr handelten als Gastgeber. Der Kongress feierte das 75. Jubiläum der Gründung der ITF im Jahre 1896 und viele Sprecher und offizielle Gäste -- einschliesslich der Bundesminister für Verkehr, Erwin Frühbauer; der Präsident des Oesterreichischen Gewerkschaftsbundes, Anton Benya; und der Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation, Wilfred Jenks -- bezeugten der ITF für ihre erfolgreiche Arbeit und der in ihrer langen Geschichte treugebliebenen Tradition der Solidarität und Kampfbereitschaft ihre Hochachtung.

Der Kongress hatte eine sehr schwer belegte Tagesordnung, die auf den Plenarsitzungen und den Konferenzen der einzelnen ITF-Sektionen erfolgreich abgeschlossen wurde. Einer der Hauptpunkte der Tagesordnung war eine tiefgreifende Analyse der letzten und künftigen Entwicklungen im Transportsektor sowie die sich daraus für die Verkehrspolitik ergebenden Probleme. Das Thema wurde von Fritz Prechtel, Präsident der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, unter dem Titel "Verkehrspolitik in den Siebziger Jahren" behandelt.

Der Wiener Kongress nahm eine Anzahl von Entschliessungen an, die sich unter anderem mit folgenden Themen befassten: Gewerkschaftliche Kampfmassnahmen; Arbeitszeit; Multinationale Unternehmen; Sabotageanschläge und Angriffe auf Schiffe und Besatzungsmitglieder; Erforderliche Zusammenarbeit in der Donauschiffahrt; Arbeitsbedingungen im Strassengüterverkehr; die Lage in Ostbengal; die Entführung einer BOAC-Maschine durch die lybischen Behörden; und Streikrecht der japanischen Arbeitnehmer im öffentlichen Transport.

Der Kongress beschloss, den Mitgliedsbeitrag zur ITF auf 5 New Pence pro Mitglied pro Jahr ab 1. Januar 1972 zu erhöhen, wobei es den angeschlossenen Verbänden freigestellt wurde, diese Erhöhung rückwirkend ab 1. Januar dieses Jahres zu zahlen. Der Kongress beschloss ferner, den Mitgliedsbeitrag pro Mitglied pro Jahr mit Wirkung vom 1. Januar 1973 auf 6 New Pence zu erhöhen.

Als Nachfolger von Hans Düby, der in den Ruhestand tritt und dem für seine Arbeit Anerkennung und Dank gezollt wurde, wählte der Kongress Fritz Prechtl von der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner zum Präsidenten der ITF. Heinz Kluncker, Vorsitzender der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (OeTV), wurde als Nachfolger von Frank Cousins, der ebenfalls von der aktiven Gewerkschaftsarbeit zurücktritt, zum Vizepräsidenten gewählt.

Der Generalsekretär, Charles Blyth, wurde einstimmig wiedergewählt.

Die Zusammensetzung des neugewählten Vorstandes ist wie folgt: F. Prechtl - Präsident (Österreich); H. Kluncker - Vizepräsident (Deutschland); J. Jones (Grossbritannien); S.F. Greene (Grossbritannien); W. Meier (Schweiz); H. Aasarød (Norwegen); E. Svensson (Schweden); G.J. H. Alink (Niederlande); L. Buonaccorsi (Frankreich); W. Cassiers (Belgien); Y. Yagol (Israel); Ph. Seibert (Deutschland); A. Ayoub (Tunesien); J. R. Baiden (Ghana); R.S. Oca (Philippinen); K. Kihata (Japan); L. Gallardo (Mexiko); C. Melgarejo (Argentinien); D.N. Secord (Kanada); W.C.Y. McGregor (Kanada); D.S. Beattie (USA); und J.M. Elliott (USA).

Die Zusammenstellung des Geschäftsführenden Ausschusses ist wie folgt: F. Prechtl (Präsident), H. Kluncker (Vizepräsident), D.S. Beattie, L. Buonaccorsi, S.F. Greene, J.L. Jones, Ph. Seibert und Ch. Blyth (Generalsekretär).

Ein detaillierter Bericht über den Kongress wird in der nächsten Ausgabe der ITF-Zeitung erscheinen.

#### ITF-Seminar für Arbeitnehmer der Autobusbetriebe von Lagos

Am 17. und 18. Juli fand unter den Auspizien der ITF im Gewerkschaftsinstitut für soziale und wirtschaftliche Entwicklung in Lagos ein Seminar statt, an dem 40 Mitglieder der der ITF angeschlossenen Amalgamated Union of Lagos Municipal Bus Workers teilnahmen.

Das Seminar, das ein grosser Erfolg war und von den Teilnehmern als äusserst wertvoll betrachtet wurde, war an Fortgeschrittene gerichtet und behandelte u.a. folgende Themen: Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen, Kollektivverhandlungen, die Rolle des Strassentransports in Entwicklungsländern, Verkehrsstockungen in Lagos, Verkehrsordnungen soweit sie das Buspersonal betreffen, Industrial Relations in den städtischen Verkehrsbetrieben von Lagos, nigerische Arbeitsgesetzgebung und die Rolle der Arbeiterklasse beim Aufbau der Nation sowie die Struktur und Funktion der ITF.

Referenten waren u.a. Vertreter der Universität von Lagos, des Gewerkschaftsinstituts, der Verkehrspolizei, der Städtischen Verkehrsbetriebe von Lagos, des Nigerischen United Labour Congresses, und ITF-Regionalvertreter in Ghana, Ben Udogwu, der für die Organisierung des Seminars verantwortlich war.

Dem Seminar wurde im nigerischen Fernsehen, Radio und der Presse grosse Aufmerksamkeit zuteil.

---

## TRANSPORT UND VERKEHR

---

### INTERNATIONALES

#### IMCO-Unterausschuss für Seeschifffahrt tagt

Vom 5. bis 9. Juli tagte in London die 11. Sitzung des oben genannten Unterausschusses. Zur Diskussion standen hauptsächlich Fragen der Verkehrsteilung und eine Ueberprüfung der bestehenden Vorschriften inbezug auf Schiffszusammenstösse. Der Unterausschuss schlug vor, dass der Schifffahrts-Sicherheitsausschuss eine Anzahl zusätzlicher Vorschriften über die Verkehrsteilung annehmen sollte. Inbezug auf die Frage der Vereinheitlichung der Leistungsspezifikationen elektronischer Navigationshilfen an Bord schlug der Internationale Maritime-Funk-Ausschuss (CIRM) vor, dass im Falle eines Flaggen austausches die von einem Schiff vorschriftsmässig geführte Ausrüstung vom neuen Land akzeptiert werden sollte, vorausgesetzt, dass die vorherige Administration mit dieser einverstanden war. Der Unterausschuss war jedoch der Ansicht, dass dieser Vorschlag verfrüht sei, da bis jetzt noch keine allgemeinen Leistungsspezifikationen beständen. Die Annahme eines solchen Vorschlages würde unserer Ansicht nach einen negativen Einfluss auf das in einigen Ländern bereits bestehende Niveau der Ausrüstung haben. Doppelnormen (d.h. Alternative Vorschriften) wären ebenfalls unerwünscht. D. Seaman vom Britischen Verband der Offiziere in der Zivilluftfahrt und Schifffahrt (MNAOA) vertrat die ITF als Beobachter.

#### IMCO-Unterausschuss über die Beförderung gefährlicher Güter

Vom 19. bis 23. Juli fand im Hauptbüro der IMCO die 19. Sitzung des oben genannten Unterausschusses statt, auf der eine Anzahl von Vorschlägen diskutiert wurden, die sich auf die Aenderung der Internationalen Richtlinien über die Beförderung gefährlicher

Güter bezogen, sowie auf die mögliche Ausdehnung diesbezüglicher Vorschriften den Umschlag gefährlicher Güter im Hafen. Der Unterausschuss erarbeitete ferner einen Entwurf betreffend medizinische Richtlinien für Erste-Hilfe-Leistung (in Zusammenarbeit mit der Welt-Gesundheits-Organisation (WHO) und der Internationalen Arbeits-Organisation (IAO)). Ausserdem stand ein Antrag betreffend die Klassifizierung von Materien gemäss ihren Eigenschaften zur Diskussion, um eine gesonderte Ver- stauung zu ermöglichen. Die Mitgliedsstaaten wurden aufge- fordert, diesbezügliche Diskussionsvorschläge zu unterbreiten.

#### Malaysia tritt IMCO bei

Die Regierung von Malaysia hat nunmehr ihre Annahme der IMCO- Verfassung beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinter- legt und wird somit das 73. Mitglied der IMCO.

#### Island erweitert Fischereigrenzen

Auf einer kürzlichen Sitzung des UNO-Ausschusses über die Ausnutzung der Meere zu Friedenszeiten gab Island bekannt, dass es seine Fischereigrenzen auf 50 bis 70 Meilen erweitern werde. Die neuen Grenzen, so wurde bekanntgegeben, würden noch vor dem 1. September 1972 in Kraft treten. Zur Zeit beschränkt sich die Grenze auf 12 Meilen.

---

### GEWERKSCHAFTEN

---

#### GROSSBRITANNIEN

#### Leichterschiffer stimmen für Zusammenschluss mit TGWU

In einer Abstimmung, deren Ergebnis Anfang August bekanntgemacht wurde, entschieden sich die Mitglieder der 3.300 starken Watermen, Lightermen, Tugmen and Bargemen's Union mit überwiegender Mehrheit für eine Fusion mit dem der ITF angeschlossenen Britischen Transportarbeiterverband (TGWU). Der Grossteil der Mitgliedschaft der Leichterschiffergewerkschaft befindet sich im Raum London.

## USA

### Amerikanische Gewerkschaften denunzieren Nixons Lohnstopp

Die Entscheidung Präsident Nixons, einen 90-Tage-Lohnstopp durchzusetzen, ist von der amerikanischen Gewerkschaftsbewegung scharf verurteilt worden. Der AFL-CIO-Rat, der am 19. August zu einer Dringlichkeitssitzung zusammentrat, bezeichnete die Entscheidung als "ungerecht, unfair und undurchführbar". In einer Erklärung, die einstimmig angenommen wurde, erklärt der Rat ferner: "Wir haben absolut kein Vertrauen in der Fähigkeit Präsident Nixons, die Wirtschaft dieser Nation erfolgreich zugunsten der Mehrheit der Staatsbürger zu verwalten."

Inbezug auf die 10%ige Investitions-Steuer-Vergünstigung an grosse Unternehmen, die ebenfalls Teil von Nixons Programm bildet, erklärt der AFL-CIO: "Er würde dies auf Kosten der Armen tun, auf Kosten des Staates, der lokalen Regierungsbehörden und deren Arbeitnehmer, der Arbeitnehmer der Bundesregierung und der Gehalts- und Lohnempfänger. Er hat Gehälter und Löhne gestoppt und verbot es den Arbeitgebern gleichzeitig, die Profite der Investoren, Geldleiher und Spekulanten zu limitieren."

Der Exekutivrat der der ITF angeschlossene Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) hat darüber abgestimmt, den zwischen ihr und den Eisenbahnen abgeschlossenen Vertrag nichtig zu erklären, falls eine am 1. Oktober fällige fünfprozentige Lohnerhöhung bis zum 13. November, dem Tag nach Ende des Nixon-Lohnstopps, nicht gezahlt wird.

---

## AUS DER WELT DER ARBEIT

---

## AUSTRALIEN

### Australische Funkoffiziere sind gegen alleinige Verwendung der Funktelephonie auf Containerschiff

Das der ITF angeschlossene Australian Professional Radio Employees' Institute ist zur Zeit in einen Streitfall mit der Australian National Line (ANL) verwickelt, und zwar aufgrund einer vom Department of Shipping and Transport genehmigten Ausnahme, die es dem Küstencontainerschiff ECHUCA gestattet, mit Funktelephonie als einziges Verbindungsmittel zu fahren,

Eine Sitzung von Vertretern der Maritimegewerkschaften und des Australischen Gewerkschaftsbundes wird zwecks Diskussion dieser Angelegenheit einberufen werden. Erst kürzlich wurde ein Streik des Instituts gegen alle Schiffe der ANL vermieden. Die ECHUCA wird bis zur Schlichtung des Streitfalles weiterhin in Melbourne liegen.

#### GHANA

##### Streik der Zugführer endet

Zugführer in Ghana nahmen vor kurzem aus Protest gegen Verzögerungen der Einführung einer neuen Gehalts- und Lohnstruktur an einem 10-tägigen Streik teil. Der Streik endete am 15. Juli, nachdem die Regierung versicherte, dass bereits Schritte in Richtung der Abhilfe der bestehenden Missstände in die Wege geleitet worden seien.

#### GROSSBRITANNIEN

##### Britische Eisenbahner fordern wesentliche Lohnerhöhungen

Der Exekutivrat des der ITF angeschlossenen Britischen Eisenbahnerverbandes (NUR) hat beschlossen, im Namen seiner 190.000 Mitglieder eine Forderung auf eine wesentliche Erhöhung der Löhne einzureichen. Die der ITF angeschlossene Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen hat bereits eine ähnliche Forderung gestellt.

##### Lohnerhöhungen für Trawlerfischer in Hull und Grimsby

Der der ITF angeschlossene Britische Transportarbeiterverband (TGWU) hat für 3.000 Trawlerfischer auf Kühl- und Fabrikschiffen, die in den ostenglischen Häfen Hull und Grimsby ein- und auslaufen, neue Lohnerhöhungen ausgehandelt. Unter der neuen Lohnstruktur, die am 1. August in Kraft trat, werden Trawlerfischer an Deck einen wöchentlichen Grundlohn in Höhe von £ 28, plus 25p Tonnagezulage pro Fahrt erhalten. Ferner wurde vereinbart, auf Schiffen, deren Deckbesatzung von 15 auf 14 reduziert wurde, eine Tonnagezulage in Höhe von 27p zu zahlen und weitere Reduzierungen der Besatzung mit entsprechend höheren Tonnagezulagen zu vergüten.

## JAPAN

### Japanische Seeleute schreiten gegen die Piraterie vor

Der der ITF angeschlossene All-Japanische Seeleuteverband, der letzten Monat einen Boykott gegen alle Schiffe, die in philippinischen Gewässern verkehren, einleitete, weil diese Schiffe Piratenangriffen ausgesetzt waren, hat seinen Boykott nunmehr eingestellt, nachdem mit dem japanischen Reederverein Einigung darüber erzielt wurde, eine diesbezügliche Untersuchung in die Wege zu leiten. Der Boykott wurde jedoch nur zeitweilig zurückgezogen, und das Ergebnis des Besuches eines gemeinsamen Seeleute/Reeder-Untersuchungsteams nach Manila wird den weiteren Verlauf bestimmen.

Dieses Jahr allein wurden um die Mindanao-Insel und in der Manila-Bucht 12 japanische Schiffe von Piraten angegriffen.

## NORWEGEN

### Gewerkschaft protestiert gegen polizeiliche Beschlagnahmung von Führerscheinen

Die der ITF angeschlossene Norwegische Transportarbeitergewerkschaft hat öffentlich gegen die in Norwegen übliche polizeiliche Beschlagnahmung der Führerscheine von Berufsfahrern protestiert, die in Verkehrsunfälle verwickelt sind. Die Führerscheine werden normalerweise entzogen bis die gerichtliche Entscheidung über das in Frage kommende Vergehen vorliegt. Die Gewerkschaft hat erklärt, dass sie nicht länger bereit ist, dies zu dulden. Nach Ansicht des Präsidenten der Gewerkschaft, Walter Kolstad, ist die zeitweilige Entziehung der Führerscheine einer Verhängung wirtschaftlicher Sanktionen gegen eine bestimmte Arbeitnehmergruppe gleichbedeutend. Bei der überwiegenden Mehrzahl von Verkehrsunfällen zeigt es sich im Laufe des gerichtlichen Verfahrens, dass der in den Unfall verwickelte Berufsfahrer unschuldig war. Dennoch werden diese Fahrer durch die zeitweilige Entziehung des Führerscheins strenger bestraft als die jeweils schuldigen Personen, da sie durch den Verlust des Führerscheins ihrer Verdienstmöglichkeiten beraubt werden.

Bereits vor einigen Jahren schlug die genannte Gewerkschaft vor, dass separate Gerichtshöfe für die Behandlung von Verkehrsvergehen bereitgestellt werden sollten, um eine schnellere Erledigung derartiger Delikte zu ermöglichen. Ferner sollten diese Gerichte mit den Problemen der Berufsfahrer und den Anstrengungen, denen diese bei der Ausübung ihres Berufs ausgesetzt sind, vertraut sein. Die zuständigen Behörden verfolgten jedoch diesen Vorschlag nicht weiter. Aus diesem Grunde erwägt die Gewerkschaft zur Zeit, ob sie nicht erneut eine diesbezügliche Forderung stellen sollte.

## OESTERREICH

### 50 % Zuschlag für alle Ueberstunden

Das österreichische Parlament hat einem Gesetzesantrag des Bundesrates zugestimmt, der vorsieht, dass ab 1. Januar 1972 für alle Ueberstunden (d.h. auch für die ersten vier Ueberstunden in jeder Arbeitswoche) ein Zuschlag von 50 % zu zahlen ist. Durch die Annahme dieses Gesetzesantrages ist eine alte gewerkschaftliche Forderung nunmehr endlich erfüllt worden. Ferner wurde einstimmig ein Entschliessungsantrag angenommen, gemäss dem die Regierung bis spätestens zum 31. Oktober 1971 dem Parlament eine weitere Gesetzesvorlage unterbreiten soll, die eine Analog-Ueberstunden-Vergütung für die Angestellten im öffentlichen Dienst vorsieht.

### Kollektivvertrag für Güterbeförderungsgewerbe abgeschlossen

Nach zwölf Jahren ist es der Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr (HTV) gelungen, erneut einen Kollektivvertrag für die Beschäftigten im Güterbeförderungsgewerbe abzuschliessen. Dieser neue Vertrag ist nicht nur für die in Frage kommenden Arbeitnehmer wichtig, sondern für die gesamte Oeffentlichkeit, da dieses Gewerbe einen grossen Teil der LKW-Ueberlandtransporte umfasst und das Fehlen eines solchen Vertrages in grossem Masse dazu beigetragen hat, dass es immer wieder zu schweren Unfällen kam, weil die Lenker der Fahrzeuge oft tagelang ohne ausreichenden Schlaf unterwegs waren. Der neue Kollektivvertrag regelt nicht nur die Arbeitszeit, sondern schafft auch erstmalig klare Verhältnisse im Lohnsektor.

## SCHWEDEN

### Streik der auf Fährschiffen beschäftigten Offiziere vermieden

Ein auf den 20. August angesetzter Streik der Mitglieder der schwedischen Gewerkschaft der Schiffsoffiziere und Ingenieure gegen Fährschiff-Reeder, deren Schiffe sowohl zwischen schwedischen Häfen als auch im planmässigen Verkehr nach Grossbritannien, Dänemark, Deutschland und Finnland verkehren, ist verschoben worden, um das Ergebnis erneuter Verhandlungen zwischen den Gewerkschaften und den Arbeitgebern unter der Obhut einer Schlichtungsinstanz abzuwarten. Die Wiederaufnahme der Verhandlungen erfolgte am 25. August. Vor Verschiebung des Streiktermins ersuchte die ITF die angeschlossenen Seeleuteverbände bestimmter Länder, im Falle eines Streiks kein Ersatzpersonal bereitzustellen.

## TUERKEI

### 40% Lebenshaltungskostenzulage für türkische Eisenbahner

Die der ITF angeschlossene Türkische Eisenbahner-Föderation teilt uns mit, dass sie nach Wiederaufnahme der Verhandlungen mit der Eisenbahnverwaltung die Zahlung einer Lebenshaltungskostenzulage in Höhe von 40% des Grundlohnes durchgesetzt hat. Während des Wiener Kongresses berichtete die Delegation der türkischen Eisenbahner auf der Vollkonferenz der Sektion Eisenbahn über ihren Arbeitskonflikt mit der Eisenbahnverwaltung. Die Forderung der Föderation stützte sich auf einen Anstieg der Lebenshaltungskosten um 30% in der Zeit bis zu Beginn des Jahres 1971 und einem voraussichtlichen weiteren Anstieg im Laufe dieses Jahres. In Anbetracht der in der Türkei bestehenden Notstandsgesetzgebung wäre es den Eisenbahnern kaum möglich gewesen, Streikmassnahmen in Unterstützung ihrer Forderung zu ergreifen. Ferner hatten die Arbeitgeber mit Aussperrungsmassnahmen gedroht. Unmittelbar nach dem Kongress entsandte die ITF ein Unterstützungstelegramm an den türkischen Premierminister.

## USA

### UTU-Streik siegreich beendet

Ein zwei Wochen langer Streik der United Transportation Union (UTU) endete am 2. August im Abschluss einer neuen Tarifregelung, die praktisch allen Forderungen der Gewerkschaft gerecht wird. Die Arbeitniederlegung begann am 16. Juli in der Form selektiver Streikmassnahmen gegen zwei amerikanische Eisenbahngesellschaften, nachdem ein Gericht die Behauptung der Arbeitgeber, dass derartige selektive Streiks gesetzwidrig seien, widerlegt hatte. Während der folgenden zwei Wochen wurden acht weitere Unternehmen bestreikt, was am Ende zum Abschluss der bereits erwähnten Tarifregelung führte. In einer Erklärung auf dem jährlichen Kongress der UTU, der Anfang August dieses Jahres stattfand, erklärte UTU-Präsident Charles Luna, dass das Recht auf Ergreifung selektiver Streikmassnahmen den Kollektivverhandlungen erneute Schlagkraft verliehen hatte, und die Gewerkschaft nunmehr wieder normal verhandeln könne, ohne betteln oder sich den Anordnungen der Arbeitgeber fügen zu müssen.

---

PERSONALIEN

---

Joe Attard Kingswell, Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Arbeiterverbandes von Malta (GWU), ist zum Ausserordentlichen Botschafter seines Landes ernannt worden. Er wird unter anderem der ständige Vertreter Malτας auf Tagungen der Vereinten Nationen und der EWG sein. C.S. Consiglio ist als Nachfolger des Kollegen V. Esposito, der vor kurzem zum Amtierenden Generalsekretär des GWU ernannt wurde, zum Stellvertretenden Generalsekretär bestimmt worden.

Harold McRitchie wurde auf der kürzlichen Generalversammlung des der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnverbandes NUR zu dessen Vorsitzenden für das Jahr 1972 gewählt.

Joseph Buchan, Albert Begg und Eric Nevin sind zu Stellvertretenden Generalsekretären der der ITF angeschlossenen Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt (MNAQA) ernannt worden.

Sir Tom Yates, von 1948 bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1960 Generalsekretär des britischen Seeleuteverbandes NUS, feiert am 25. September seinen 75. Geburtstag. Auf internationaler Ebene hat Kollege Yates der ITF als Vorsitzender des früheren Geschäftsführenden Ausschusses und der Seeleutesektion sowie als Mitglied des ehemaligen Exekutivrates (nunmehr Vorstand genannt) und des Generalrates äusserst wertvolle Dienste geleistet. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände wünschen ihm alles Gute.

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

WORTLAUT DER AUF DEM XXX. KONGRESS  
DER ITF ANGENOMMENEN ENTSCHLIESSUNGEN

1. Aenderung der ITF--Satzungen

Der 30. Kongress der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971,

BESCHLIESST, in den Satzungen der ITF folgende Aenderung vorzunehmen:

Artikel XV: MITGLIEDSBEITRAEGE UND ZUSAETZLICHE BEITRAEGE

Absatz 1

Der von den angeschlossenen Organisationen gemäss Artikel II, Absatz 3a) zu zahlende normale Beitrag pro angemeldetes Mitglied wird durch jeden Ordentlichen Kongress festgelegt und gilt bis zum Ende des Jahres, in dem der nächste Ordentliche Kongress stattfindet. Im Falle angeschlossener Organisationen, die nur eine sehr geringe Zahl von beitragszahlenden Mitgliedern haben, legt der Vorstand eine Mindestmitgliederzahl fest, für die Mitgliedsbeiträge an die ITF zu zahlen sind.

Absatz 3

Falls er es für angebracht hält, kann der Vorstand es einer angeschlossenen Organisation gestatten, Beiträge zu einem niedrigeren Satz als dem normalen Satz zu zahlen, wenn er davon überzeugt ist, dass die finanzielle Lage des betreffenden Mitgliedsverbandes oder der niedrige Verdienst seiner Mitglieder ein solches Zugeständnis rechtfertigen.

Artikel IV: KONGRESS

Absatz 6

Abgesehen von den an anderer Stelle des vorliegenden Absatzes angeführten Bestimmungen, entspricht die zahlende Mitgliedschaft normalerweise der Zahl der Mitglieder, für die Beiträge gemäss Artikel II, Absatz 3a und Artikel XV dieser Satzungen gezahlt werden. Diese Definition des Begriffs "zahlende Mitgliedschaft" gilt allgemein bei der Auslegung dieser Satzungen. Der Vorstand kann jedoch die zahlende Mitgliedschaft angeschlossener Organisationen festlegen, denen es aufgrund von Absatz 3 des Artikels XV gestattet wurde, Mitgliedsbeiträge zu einem ermässigten Satz zu zahlen, aber die diesbezüglichen Vollmachten des Vorstandes sind insofern beschränkt, als er in keinem Fall eine zahlende Mitgliedschaft festlegen kann, die:

- a) niedriger ist als die Ziffer, die sich ergibt, wenn man die Zahl der Mitglieder, für die eine Organisation Beiträge zahlt, in gleichem Masse reduziert wie den normalen Mitgliedsbeitrag;  
oder
- b) mehr als das Doppelte dieser Ziffer beträgt;  
oder
- c) mehr als die zahlende Mitgliedschaft beträgt, auf die die Organisation Anspruch hätte, wenn sie Beiträge zum normalen Satz zahlte.

### Artikel XIII: FACHSEKTIONEN UND SONDERABTEILUNGEN

#### Absatz 7

Abstimmungen auf Sektionstagungen finden entweder durch Hand-erheben oder nach Mitgliedschaft statt. Jede der Sektion angehörende Organisation kann eine Abstimmung nach Mitgliedschaft beantragen. Bei Abstimmung nach Mitgliedschaft entspricht die Zahl der Stimmen, auf die eine Organisation Anspruch hat, der zahlenden Mitgliedschaft der in der in Frage kommenden Sektion angemeldeten Arbeitnehmer, gemäss dem am Ende des Vorjahres der Sitzung oder zum Zeitpunkt des Beitritts zur Föderation berechnetem Stand, was immer der spätere Zeitpunkt ist. Jede angeschlossene Organisation ist dafür verantwortlich, die Zahl ihrer Mitglieder in den einzelnen Sektionen anzumelden, wenn sie bei einer Abstimmung nach Mitgliedschaft die entsprechenden Stimmzahl in Anspruch nehmen will. Verbände, die diese Bedingung nicht erfüllen, verlieren dadurch ihr Recht auf Abstimmung nach Mitgliedschaft.

#### 2. Arbeitszeit

Der 30. Kongress der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971,

EMPFIEHLT aus Dringlichkeitsgründen und im Interesse menschenwürdiger Beschäftigungsbedingungen, dass alle angeschlossenen Verbände danach trachten sollten, dass Kollektivverträge und gesetzliche Bestimmungen eine Kontrolle der höchst zulässigen täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit vorsehen, wobei die gesamte Beschäftigungszeit, einschliesslich der Warte- und Bereitschaftszeit, als Arbeitszeit gelten soll.

### 3. Multinationale Unternehmen

Der 30. Kongress der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971,

BEAUFTRAGT im Hinblick auf den beachtlichen Anstieg der Zahl multinationaler Unternehmen den Vorstand, unverzüglich eine gemeinsame Prüfung des diesbezüglichen Sachverhalts mit dem Internationalen Metallarbeiterverband und anderen hierfür in Betracht kommenden Internationalen Berufssekretariaten in die Wege zu leiten;

IST DER ANSICHT, dass sich unsere Mitglieder aufgrund der zunehmenden Bildung solcher Unternehmen grossen Problemen in bezug auf Beschäftigung und Lebensstandard gegenübergestellt sehen.

### 4. Gewerkschaftliche Kampfmassnahmen

Der 30. Kongress der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971,

BETRACHTET gewerkschaftliche Kampfmassnahmen seitens der ITF als ein grundlegendes und praktisches Mittel der internationalen Gewerkschaftspolitik; als eine unentbehrliche Waffe der internationalen Solidarität und eine nützliche gewerkschaftspolitische Massnahme für die Lösung spezifischer ITF-Probleme (Unterdrückung gewerkschaftlicher Rechte und Flugzeugentführungen);

IST ENTSCHLOSSEN: wirksame gewerkschaftspolitische Kampfmassnahmen in die Wege zu leiten, wenn sich gezeigt hat, dass den Mitgliedern der ITF auf gesetzlichem Wege, durch Beeinflussung der öffentlichen Meinung oder geeignete Massnahmen seitens der Regierungen kein Schutz geboten werden kann;

BESCHLIESST in Anbetracht der Tendenz in Richtung einer Reduzierung der Gesamtmitgliedschaft und im Hinblick auf den strukturellen Wandel im Transport und Verkehr, die Position, die Zuständigkeit und das Prestige der ITF durch eine Wiederbelebung der Tradition militanter gewerkschaftlicher Kampfmassnahmen und einer militanten ITF-Politik zu stärken.

### 5. Sabotageanschläge und Angriffe auf Schiffe und Besatzungsmitglieder

Der 30. Kongress der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971,

NIMMT MIT ERNSTER BESORGNIS KENNTNIS von einem Angriff von Terroristen auf den Tanker "CORAL SEA" in der Meeresenge von Bab-el-Mandeb am 10. Mai 1971;

IST FEST ENTSCHLOSSEN, die Seepiraterie und willkürliche Terroraktionen, die die Freiheit der Schifffahrt beeinträchtigen und die Sicherheit der Seeleute gefährden, mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln zu bekämpfen;

ERKLAERT, dass sämtliche Schifffahrtsländer der Welt an der Aufrechterhaltung der Navigationsfreiheit ein gemeinsames Interesse haben und wird daher alle erforderlichen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass alle Schiffe sicher ihren Bestimmungshafen erreichen;

IST AEUSSERST BESORGT darüber, dass der Angriff auf das Schiff "CORAL SEA" einer Ausdehnung der in der Zivilluftfahrt auftretenden Entführungsanschlüsse auf die Schifffahrt und den Seeverkehr gleichbedeutend ist und somit den gesamten Welt-handel und das internationale wirtschaftliche Gedeihen beinträchtigen könnte;

FORDERT gemeinsame Massnahmen seitens der Vereinten Nationen und der Schifffahrtsländer gegen bewaffnete Angriffe auf Handelsschiffe und deren Besatzungen; und

BEVOLLMAECHTIGT den Vorstand der ITF, dringende Massnahmen seitens der ITF gegen Sabotageanschlüsse und Angriffe auf Schiffe und deren Besatzungen in Erwägung zu ziehen, um die Sicherheit der Seeleute, der Mitglieder und Mitgliedsverbände der ITF zu gewährleisten.

## 6. Ostbengal

Der 30. Kongress der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971,

GIBT SEINER TIEFEN BESTUERZUNG über die erschütternden Leiden AUSDRUCK, denen zahllose Tausende von Transportarbeitern und Millionen anderer Menschen ausgesetzt sind, die als unmittelbare Folge der Massnahmen der pakistanischen Regierung, die nach den Wahlen vom Dezember 1970 ein Militärregime über Ostbengal verhängte, ihre Wohnungen und ihren Lebenserwerb verloren haben;

GIBT SEINER ANERKENNUNG über die beispielhaften Bemühungen der indischen Regierung AUSDRUCK, die weder Mühe noch Kosten gescheut hat, um die Not dieser Arbeiter und Millionen von Flüchtlingen zu lindern;

BEKRAEFTIGT erneut die in den Satzungen der ITF enthaltene Erklärung, dass die ITF sich für die Verteidigung der Demokratie und der Freiheit einsetzt und den Kolonialismus, den Totalitarismus und die Aggression in allen ihren Formen bekämpft, um für die Transportarbeiter in aller Welt uneingeschränkte Gewerkschaftsrechte und soziale und wirtschaftliche Gerechtigkeit zu erlangen;

GIBT SEINER BESORGNIS über das Schicksal aller in Haft befindlichen Personen AUSDRUCK und ERSUCHT alle angeschlossenen Verbände, keine militärischen Transporte für Westpakistan zu beladen und die zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder zu ersuchen, die erforderliche wirtschaftliche Hilfe zur Unterstützung der Millionen von Flüchtlingen bereitzustellen; und

BEAUFTRAGT den ITF-Vorstand mit aller Dringlichkeit zu erörtern, wie die ITF am besten zur Linderung der beklagenswerten Situation dieser Transportarbeiter und der übrigen nach Indien geflüchteten Menschen beitragen kann.

#### 7. Entführung eines Flugzeuges der BOAC

Der 30. Kongress der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971,

NIMMT MIT GROSSER BESORGNIS KENNTNIS von der kürzlich erzwungenen Umleitung eines planmässigen BOAC-Fluges (Nr. 045) am 21. Juli von Rom nach Kartum durch die lybischen Behörden sowie von der darauf erfolgten zwangsmässigen Fortbringung bestimmter Fluggäste vom Flugzeug, was eine Verletzung der allgemeinen Bestimmungen und der Absichten des in Den Haag im Dezember 1970 angenommenen Internationalen ICAO-Abkommens darstellt;

VERURTEILT die lybischen Behörden wegen ihrer gesetzwidrigen Einmischung in die Zivilluftfahrt;

ERSUCHT das ITF-Sekretariat, sowie die zuständigen Regierungsinstanzen der Luftfahrtländer über die angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals dieser Länder, die ICAO aufzufordern, der Regierung Lybiens die FS-Kontrollbefugnis zu entziehen, weil sie im vorliegenden Fall diese Befugnis missbraucht hat; und

ERSUCHT die angeschlossenen Verbände, geeignete und schlagkräftige gewerkschaftliche Massnahmen und Demonstrationen gegen die lybischen Behörden durchzuführen, um die Aufmerksamkeit der Weltmeinung auf die Tatsache zu lenken, dass die ITF diesen Akt der Luftpiraterie verurteilt.

#### 8. Streikrecht der japanischen Arbeitnehmer im öffentlichen Transport

IM HINBLICK DARAUF:

dass die Mitglieder des Japanischen Eisenbahnverbandes, der Japanischen Gewerkschaft des Lokpersonals und der Japanischen Föderation der Gewerkschaft des Personals städtischer Verkehrs-

betriebe eine lebenswichtige Rolle in der japanischen Transportarbeiterbewegung spielen; in einen schweren Kampf gegen verschiedene Unterdrückungsmassnahmen der Behörden, die von der Regierung unterstützt werden, verwickelt sind; und, obwohl ihnen das Streikrecht abgesprochen wurde, Streikmassnahmen in Unterstützung ihrer Forderungen auf Verbesserung der Löhne, Arbeits- und Lebensbedingungen sowie gegen sogenannte Rationalisierungsmassnahmen auf Kosten der Arbeiter durchführen;

dass sie fest entschlossen sind, noch schlagkräftigere Streikaktionen zu unternehmen, um das Streikrecht wieder zu gewinnen;

dass Japan im August 1945 die Potsdamer Erklärung ratifiziert hat, und alle Aspekte des öffentlichen Lebens von den Besatzungsmächten demokratisiert wurden, sodass die arbeitende Bevölkerung durch die Empfehlung der Behörden zum Erlass einer Gesetzgebung über die Rechte der Gewerkschaften von der Unterdrückung der Vergangenheit befreit wurde;

dass im Jahre 1947 eine neue demokratische Verfassung erlassen wurde, die drei grundlegende Gewerkschaftsrechte, nämlich das Vereinigungsrecht, das Kollektivverhandlungsrecht und das Streikrecht garantiert;

dass die japanische Regierung im Jahre 1948, auf Befehl der amerikanischen Besatzungstreitkräfte, den bei den japanischen Staatsbahnen beschäftigten Arbeitnehmern das Streikrecht entzogen und ein Antistreikgesetz (über die Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen bei öffentlichen Körperschaften und verstaatlichten Unternehmen) erlassen hat, obwohl das Kollektivverhandlungsrecht gewährt und das genannte Antistreikgesetz im Jahre 1952 auch auf das bei städtischen Verkehrsbetrieben beschäftigte Personal ausgedehnt wurde;

dass dieses Antistreikgesetz schwere Strafen (einschliesslich Entlassung) gegen Personen vorsieht, die es verletzen;

dass die bei nationalen und lokalen öffentlichen Verkehrsunternehmen beschäftigten Arbeitnehmer während der letzten Jahrzehnte eine grosse Anzahl von Streiks durchgeführt haben, um Lohnerhöhungen und Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen durchzusetzen und fest davon überzeugt sind, dass sie die Zurückziehung des Antistreikgesetzes nur durch die Ergreifung von Streikmassnahmen bewirken können, was sie als ihr gutes Recht als Arbeiter betrachten;

dass die Behörden nicht nur die Forderungen der betreffenden Arbeitnehmer konsequent ablehnen, sondern die Protestaktionen der Arbeitnehmer mit zunehmender Brutalität unterdrücken und eine grosse Anzahl von Arbeitern durch die Anwendung des Antistreikgesetzes bestraft haben;

dass bis jetzt 313 Mitglieder des Japanischen Eisenbahnerverbandes entlassen, 2.339 Mitglieder suspendiert wurden und weitere 143.000 Mitglieder anderen Massregelungen wie Lohnkürzungen und Verwarnungen ausgesetzt gewesen sind; dass 160 Mitglieder der Gewerkschaft des Lokpersonals entlassen, 1.284 suspendiert und weitere 30.000 gemassregelt wurden; dass ein Mitglied der Japanischen Föderation der Gewerkschaften des Personals städtischer Verkehrsbetriebe entlassen, 400 suspendiert und 1.000 weitere Mitglieder entweder verwarnt wurden oder Lohnkürzungen erlitten;

dass die drei Gewerkschaften finanzielle Hilfe für die Opfer der Unterdrückungsmassnahmen der Behörden bereitgestellt haben (die Gesamtsumme des Relief-Fonds beläuft sich auf ¥ 35.700.000.000 (etwa \$ 100.000.000)), sodass es für die betreffenden Gewerkschaften schwierig ist, ihre übrige gewerkschaftliche Tätigkeit zulänglich zu finanzieren;

der 30. Kongress der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971,

APPELLIERT an die Mitgliedsverbände aller Welt um Unterstützung und Solidarität mit den japanischen Transportarbeitern in ihrem Kampf um die Wiedererlangung des Streikrechts; und

PROTESTIERT gegen die Unterdrückung grundlegender Gewerkschaftsrechte der Transportarbeiter, ganz gleich, in welchen Teilen der Welt.

#### 9. Arbeitsbedingungen im Strassengüterverkehr

Der 30. Kongress der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971,

IST DER ANSICHT:

dass die Arbeitsbedingungen im Strassengüterverkehr unbedingt einer Anhebung bedürfen und dass die wichtigste diesbezügliche Verbesserung in der strikten Beschränkung der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit bei vollem Lohnausgleich bestehen würde;

dass allen Fahrzeugführern mindestens ein freier Tag pro Woche zu gewähren ist; und

dass Doppelbesetzungen auf Strassengüterfahrzeugen zu langen Arbeitszeiten führen, insbesondere wenn die Fahrzeuge mit Schlafkabinen ausgerüstet sind.

BESCHLIESST aus diesem Grunde, dass die tägliche Gesamtarbeitszeit der Fahrer im Strassengüterverkehr einschliesslich der Ueberstunden nicht mehr als 10 Stunden betragen sollte, bei entsprechender Begrenzung der wöchentlichen Arbeitszeit.

FORDERT alle angeschlossenen Gewerkschaften der Arbeitnehmer im Strassenverkehr AUF:

- sich mit allen Mitteln bei Kollektivverhandlungen und durch geeignete Eingaben an die zuständigen Regierungsinstanzen zwecks Erlasses der erforderlichen Gesetzgebung dafür einzusetzen, dass die Begrenzung der täglichen Arbeitszeit auf 10 Stunden ab 1973 erfolgt, die tägliche Arbeitszeit ab 1975 auf 9 Stunden bei vollem Lohnausgleich reduziert und ferner vorgeschrieben wird, dass jedem Fahrer in jeder Arbeitswoche mindestens ein dienstfreier Tag von 24 Stunden zu gewähren ist;
- die folgende Politik inbezug auf die Doppelbesetzung von Strassengüterfahrzeugen und die Bereitstellung von Schlafkabinen auf solchen Fahrzeugen zu befürworten:

Die Sektion ist sich bewusst, dass die Bereitstellung von Schlafkabinen auf Strassengüterfahrzeugen, was immer die ursprüngliche Rechtfertigung dafür war, zu ernststen Missbräuchen Anlass geben kann. Die Fahrer sollten in keinem Fall gezwungen, noch sollte es ihnen gestattet sein, ihre tägliche Ruhezeit auf dem Fahrzeug zu verbringen. Noch sollten sie gezwungen sein, in irgendeiner Form die Verantwortung für das Fahrzeug oder dessen Ladung während der täglichen Ruhezeit zu übernehmen. Die Bereitstellung von Schlafkabinen an Bord der Fahrzeuge birgt in diesem Zusammenhang unerwünschte Widersprüche in sich, mit denen sich die Sektion nicht einverstanden erklären kann. Aus diesem Grunde sollte mit allen Mitteln versucht werden, der Herstellung von Fahrzeugen mit Schlafkabinen Einhalt zu gebieten und diesen veralteten Aspekt des Strassengüterverkehrs so bald wie möglich abzuwickeln. Mit der Festlegung maximaler täglicher Arbeitszeitgrenzen ist gleichzeitig dafür zu sorgen, dass sämtliche auf dem Fahrzeug verbrachte Zeit sowie alle anderen Zeiten, während der das Fahrpersonal seinem Arbeitgeber zur Verfügung steht, voll als Arbeitszeit gilt. Infolgedessen besteht in der überwiegenden Mehrzahl von Fällen keine Rechtfertigung für die Beibehaltung der Doppelbesetzung mehr, weswegen diese, wenn immer die Betriebsbedingungen es erforderlich machen, durch ein sich auf die Einzelbesetzung von Fahrzeugen stützendes Relay-System ersetzt werden sollte.

Alle angeschlossenen Verbände werden die erforderlichen Schritte unternehmen, um diese Grundsätze im grösstmöglichen Masse anzuwenden, indem sie die Aufnahme geeigneter

Klauseln in ihre Kollektivverträge sowie den Erlass geeigneter Gesetze zwecks einheitlicher Beschränkung der Arbeitszeit beantragen und, wo immer notwendig, die Arbeitgeber von der Verwendung von Fahrzeugen mit Schlafkabinen und die Fahrzeughersteller vom Bau solcher Fahrzeuge abhalten.

#### 10. Erforderliche Zusammenarbeit in der Donauschifffahrt

Die nun auch auf der Donau einsetzende Modernisierung bzw. Umstellung des Flottenparks auf personalsparende Selbstfahrer und Schubeinheiten macht auch eine Vereinheitlichung der Besatzungsstärken dieser Fahrzeuge erforderlich.

Damit in engem Zusammenhang stehend wird es sich als unumgänglich notwendig erweisen, die Arbeitsbedingungen auf der Donau zu koordinieren und schliesslich an diejenigen der übrigen europäischen Ströme - vornehmlich des Rheins - anzugleichen.

Als letzte Etappe dieser Anpassungsmassnahmen wäre sodann eine allmähliche Uebereinstimmung hinsichtlich der Lohngestaltung innerhalb der europäischen Binnenschifffahrt anzustreben.

Der 30. Kongress der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971,

BESCHLIESST, dass die ITF-Sektion Binnenschifffahrt den angeschlossenen Gewerkschaften der Donau-Ufer-Staaten ihre volle Unterstützung bei der Aufnahme der ihres Erachtens erforderlichen Kontakte mit Behörden und anderen Organisationen versichert, um die angeführten Forderungen in der gesamten Donauschifffahrt zu erreichen.