

VI DRIVER VÄRLDEN FRAMÅT

ITF:s KONGRESS 2024

**KONGRESSVISION
OCH RESOLUTIONER**

2024 – 2029



**INTERNATIONELLA
TRANSPORTARBETARE-
FEDERATIONEN**

ITF

**INTERNATIONELLA TRANSPORTARBETARE-
FEDERATIONEN (ITF) ÄR EN DEMOKRATISK,
MEDLEMSFÖRBUNDSLEDD FEDERATION
SOM ANSES VARA VÄRLDENS LEDANDE
AUKTORITET INOM TRANSPORT. VI DRIVER EN
PASSIONERAD KAMP FÖR FÖRBÄTTRINGAR
AV ARBETSTAGARES LIV OCH KNYTER
SAMMAN MER ÄN 700 ANSLUTNA
FACKFÖRBUND FRÅN 150 LÄNDER FÖR
ATT SÄKRA RÄTTIGHETER, JÄMLIKHET OCH
RÄTTVISA FÖR ARBETSTAGARE GLOBALT.
VI TALAR FÖR NÄSTAN 16,5 MILJONER
TRANSPORTARBETARE VÄRLDEN ÖVER.**

INNEHÅLL

KONGRESSVISION	7
AVSNITT 1: TRANSPORTARBETARE LEDER FÖRÄNDRINGSARBETET	8
AVSNITT 2: KRISER OCH MÖJLIGHETER	10
AVSNITT 3: VÅRA KRAV PÅ FÖRÄNDRINGAR	12
A. Transportarbetares rättigheter	12
B. Jämlikhet för transportarbetare	13
C. Arbetsmiljö för transportarbetare	15
D. Vi formar arbetets framtid	17
E. Ansvar i globala leveranskedjor	19
F. Omställning till hållbar transport	20
AVSNITT 4: VÅR STRATEGI FÖR FÖRÄNDRINGAR	22
Öka och aktivera våra medlemmar	23
Innovativt kampanjarbete	24
Påverka global och regional politik	26
SLUTSATS: TRANSPORTARBETARE DRIVER VÄRLDEN FRAMÅT	28

KONGRESSRESOLUTIONER	29
A. RÄTTIGHETER	
A01: Transportarbetares rättigheter	30
A02: Situationen i Palestina och Israel	33
A03: Krisen i östra delarna av Demokratiska Republiken Kongo (DRK)	35
A04: Jemen	36
A05: Krisen i Sahelländerna	37
A06: Rätten till fred och säkerhet för varje människa och för alla folk är en grundläggande skyldighet för stater och mellanstatliga institutioner	38
A07: Nolltolerans för ytterhögern	40
A08: Eswatini	42
A09: Fotbolls-VM 2026 och 2030	44
A10: Stärka transportarbetarförbund i centrala och östra Europa	46
A11: Socialförsäkring – En mänsklig rättighet för alla transportarbetare	48
A12: För vårt kollektiva minne	50
A13: Skala upp organiserandet av gränsöverskridande och informella vägtransportarbetare	51
A14: Flygarbetarnas framtid är i fara	53
A15: Bättre globala regelverk för arbetstagare inom civilflyget	55
A16: Arbetsfrågor och sociala frågor inom flyget måste beaktas i ICAO:s agenda för luftfartens ekonomiska utveckling	57
A17: Stöd för Ukrainas transportarbetare	59
A18: Australiens strategiska flotta	61
A19: Fackliga rättigheter för Pakistans järnvägar	62
B. JÄMLIKHET	
B01: Jämlikhet för transportarbetare	64
B02: Bekämpa diskriminering mot transportarbetare som är HBTQI	67
B03: Jämlikhet för funktionshindrade i transportsektorn över hela världen	69
B04: Stärka unga transportarbetare inom ITF	71
B05: Vägen framöver: ITF:s kvinnor 25 år senare	73
B06: Främja arbetets framtid för unga arbetstagare inom sjöfarten	75
B07: Utbilda våra ungdomar	77

C. ARBETSMILJÖ

C01: Arbetsmiljö för transportarbetare	78
C02: Get Me Home Safely	81
C03: Mildra utmattningsriskerna för flygplansbesättningar – Garanterade efterlevnad av arbetsmiljöbestämmelser och regelverk inom flyget	83
C04: Liberaliseringsmodellen äventyrar arbetsmiljön på flygplatser	85
C05: Anständiga och sunda arbetsmiljöer inom fisket	87

D. ARBETETS FRAMTID

D01: Vi formar arbetets framtid	90
D02: Rekrytera och organisera tjänstemän	93
D03: Kollektiva garantier på hög nivå för plattformarbetare!	94
D04: Bibehålla flygbesättningar med två piloter inom kommersiell flygtransport och tillbakavisa drift med minskad besättning	95
D05: Angående förarlös tågdrift	97
D06: Självstyrande fordon i den vägbundna kollektivtrafiken	99
D07: Mikrotransport	101

E. ANSVARSTAGANDE

E01: Ansvar i globala leveranskedjor	102
E02: Principer för säkra tariffer och att öka det fackliga inflytandet i transportsektorns leveranskedjor	105
E03: Solidaritet i och mellan Maersks leveranskedjor	107
E04: Främja mänskliga rättigheter och arbetsnormer i den globala strategin för hållbar finansiering	109
E05: Panamakanalen som en hörnsten i världens leveranskedjor	111
E06: Att stärka strukturen i vår region för ITF:s arbetsgrupp för insjöfart	113
E07: Ta fram en stadga om flygarbetares rättigheter och friheter	114
E08: Bekämpa effekterna av avreglering och fragmentering av leveranskedjor i flygbranschen	116
E09: Åtgärda P&I-försäkringarnas ineffektivitet	118
E10: Förbättrat samarbete mellan ITF och samförståndsprotokollet som enades om i Paris	120
E11: Stöd för Internationella förhandlingsforumet (IBF)	121
E12: Skydda sjöfartscabotage i Chile	122

F. HÅLLBARHET

F01: Omställning till hållbar transport	124
F02: Investeringar i järnväg för att tackla klimatförändringarna	127
F03: Ingen avveckling av integrerade järnvägsbolag eller privatisering av kollektivtrafiksektorn	128
F04: Granskning av ITF:s policy för offshore kontinentalsockel	130

KONGRESS- VISION

AVSNITT 1:

TRANSPORTARBETARE LEDER FÖRÄNDRINGS- ARBETET

Transportarbetare sätter världen i rörelse. Vi är chaufförer, bud, sjöfolk, hamnarbetare, fiskare, piloter, kabinpersonal, ingenjörer, städare, cateringpersonal, biljettförsäljare, flygplatsarbetare och lagerarbetare. Vi är de kvinnliga arbetare, unga arbetare, formella och informella arbetare som förflyttar människor, varor och tjänster till och från alla tänkbara platser och orter. Handeln omsätter [totalt 14 biljoner USD per år](#), och nittio procent av allt gods som flyttas transporteras av sjöfolk. Miljarder passagerare transporteras säkert varje dag i städer, inom länder och över gränser, på land, till sjöss och i luften. [Nio av tio](#) tillfrågade personer identifierar transport som en viktig offentlig service.

När världen stängde ner under Covid-19-pandemin fortsatte transportarbetarna att hålla världen i rörelse under utomordentligt svåra förhållanden. Vi höll mediciner, passagerare, läkare, studenter, lärare, samhällskritiska arbetare, leveranskedjor, handeln, samhället och hela världen i rörelse.

Transportarbetare är den globala ekonomins motor som kopplar samman kritiska leveranskedjor, marknader och samhällen. Det betyder att vi har en unik förhandlingsposition för att kräva och leda förändringar. Transport är vårt liv, vår försörjning och vår framtid.

I över 130 år har transportarbetare organiserat sig och visat solidaritet över landsgränserna för att försvara sina ekonomiska och sociala intressen och uppmärksamma transportsektorns samhällskritiska roll. ITF och dess medlemsförbund står enade i uppbyggnaden av en internationell arbetarrörelse. Vår kraft kommer från vårt arbete och vår mångfald. Våra stadgar uttrycker våra värderingar om fred, rättvisa, respekt och jämlikhet, och vårt mål att bygga en bättre värld.

Här beskriver vi vår vision 2024-2029 för vår devis "Transportarbetare driver världen framåt". Dessa är våra krav och vår strategi för att omvandla transportbranschen och skapa ett säkrare, rättvisare och mer hållbart samhälle för alla med en säkrare, rättvisare och mer hållbar ekonomi. Vi tror på en värld med social, ekonomisk och miljömässig rättvisa; där alla arbetare behandlas lika – med värdighet och respekt. Där alla kan arbeta i en säker miljö utan rädsla och diskriminering, och där varje arbetare får en lön som reflekterar deras viktiga roll i samhället som en av drivkrafterna för ekonomiskt välstånd.

Vi har alltid förenat arbetare. Vi har kämpat mot auktoritarianism, girighet och strävat efter att minska lidande; vi har överlevt krig, hot om kärnkraftvapen och en global pandemi, och vi har stridit för rättigheter, jämlikhet och rättvisa under perioder med social och industriella förändringar.



I över 130 år har transportarbetare organiserat sig och visat solidaritet över landsgränserna för att försvara sina ekonomiska och sociala intressen och uppmärksamma transportsektorns samhällskritiska roll.

Nu, i en värld med växande klyftor, och på gränsen till en klimatkatastrof, är vi förenade i solidaritet mot det ökande antalet attacker mot mänskliga rättigheter, auktoritarianism, korruption och giriga företag.

Vi står enade i vårt svar på de industriella, sociala och miljörelaterade utmaningarna vi står inför. Vi organiserar och driver kampanjer, kämpar för våra rättigheter och flyttar makten från kapitalet tillbaka till arbetarna.

ITF är en unik, demokratisk, internationell facklig federation av transportarbetareförbund. Våra demokratiska strukturer ger våra kollektiva aktioner styrka. Vårt inflytande i industrin ger oss kraft att kämpa för bättre rättigheter och

arbetsförhållanden. Vi är djupt stolta över att vårt sjöfolk har världens enda globala kollektivavtal. Vi måste lära oss av våra erfarenheter och av historien och bygga upp nya modeller för globalt industriellt inflytande för alla transportarbetare.

Vår styrka är styrkan hos de unga transportarbetare, kvinnliga transportarbetare, HBTQI-arbetare, migrantarbetare, arbetare från ursprungsbefolkningar, arbetare med funktionsnedsättningar, arbetare med minoritetsbakgrund, informella arbetare, och marginaliserade samhällen och arbetarsamhällen som vi representerar.

Med vår kollektiva kraft rör vi oss alla tillsammans mot en bättre framtid.

AVSNITT 2:

KRISER OCH MÖJLIGHETER

Idag står vi inför konvergerande ekonomiska, politiska, sociala och klimatrelaterade kriser som hotar arbetande människor runt om i världen. Dessa kriser kan potentiellt förvärra de klyftor som redan finns. Fackförbunden svarar på förtvivlan med hopp, och leder en global rörelse som väcker solidaritet, aktualiserar stridsåtgärder och visar arbetarnas kraft. Att engagera sig i ITF är den rätta vägen för transportarbetare som vill ansluta sig till en global rörelse och ta denna sällsynta chans att vara med och förändra världen till det bättre.

Vi är inne i en hälsokris. [Nästan tre miljoner arbetares](#) liv och nära 4 % av BNP går till spillo varje år på grund av undermåliga arbetsmiljöstandarder. Sjunkande löner, informalisering av arbeten, nedskärningar, försämrade sociala skyddsnät, användning av underleverantörer och andra negativa ekonomiska påfrestningar har en direkt påverkan på arbetsmiljön och gör arbetare mer sårbara för skador, våld och trakasserier på jobbet, i hemmet och under pendlingen till jobbet.

Vi är inne i en finanskris. Den fria marknaden har drivit på inflation, skatteundandragande och skatteflykt, privatisering, avreglering, skuldsättning, lönesänkningar, attacker mot arbetsnormer, arbetskraftsbrist, brist på anständigt arbete, exploatering av migrantarbetare, ökat risken för tvångsarbete och modernt slaveri, och givit upphov till växande ojämlikhet i förmögenhet, osäkert arbete och den kris vi står inför idag i

leveranskedjorna. Systematisk exkludering och undervärdering av kvinnliga transportarbetare påverkar den ekonomiska tillväxten negativt. Fragmentering av leveranskedjor och ojämlikhet i och mellan länder fortsätter att driva isär arbetare och skapar monopol högst upp i pyramiden.

Transportarbetarna får inte bli de som i slutändan betalar priset för denna ohållbara modell. Fackförbunden är de enda aktörerna i leveranskedjan som förstår arbetsmiljön och har den representation som krävs för att ersätta girighet med en ny modell för internationell handel som bygger på transparens, ansvar, jämlikhet, lika rättigheter och hållbarhet.

Vi är inne i en politisk kris. Den fria marknadens misslyckande, ökande klyftor och berövandet av arbetares medborgerliga rättigheter har skapat en politisk plattform för auktoritarianism, extremhögerrörelser och främlingsfientlighet. Detta har lett till en attack mot rättigheterna i många demokratier och ökat det politiska förtrycket i [alla regioner](#). Som vi har sett genom historien är det fackligt aktiva, migranter, kvinnor, HBTQI-grupper, ursprungsbefolkningar, personer med funktionsnedsättningar och andra minoritetsgrupper som blir de första offren för hatet, rasismen och våldet. Återigen står transportarbetare, fackföreningar och ITF i frontlinjen i kampen mot dessa auktoritära rörelser.

Fragmentering av leveranskedjor och ojämlikhet i och mellan länder fortsätter att driva isär arbetare och skapar monopol högst upp i pyramiden.



Foto: REUTERS

Sedan 2018 har det förekommit [konflikter](#) i alla regioner. Miljoners har tvingats fly från sina länder och [tjotals miljoner](#) fler är på flykt i sina länder – de flesta på det södra halvklotet. Klimatförändringarna driver fram konflikter och tvingar människor att migrera i många delar av världen. Uppskattningsvis har i genomsnitt [21,5 miljoner människor](#) om året tvingats att fly från sina hem på grund av naturkatastrofer sedan 2008. Hotet om kärnvapenkrig är fortfarande reellt, och multilaterala institutioner är försvagade i sin förmåga att svara på eskalerande spänningar mellan nationer. ITF och dess medlemsorganisationer står tillsammans för fred, jämlikhet och ömsesidig förståelse.

Vi är mitt uppe i en klimatkris. Om vi inte agerar nu kommer världen att drabbas av förödande och oåterkalleliga förändringar om den globala genomsnittstemperaturen stiger mer än [1,5 °C över förindustriella nivåer](#). Klimatförändringarna och förlusten av biologisk mångfald fortsätter i

samma takt, vilket hotar de naturliga förhållanden som allt mänskligt liv är beroende av. Detta kommer att påverka länderna i det globala syd oproportionerligt mycket, där skuldskriser fortsätter att allvarligt [begränsa kapaciteten för offentlig finansiering](#) av sociala och miljömässiga prioriteringar. Länderna på norra halvklotet håller inte sina löften.

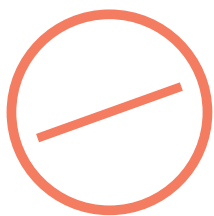
Vi måste tillsammans bemöta dessa kriser och utmana politikernas och företagsledningens strategi att sätta vinst före människor. Fackförbunden växer, leder förändringsarbetet och vinner segrar över hela världen. Vi bevittnar början på ett nytt kapitel i vår stolta historia. Vi arbetar tillsammans med ansvariga arbetsgivare och politiker för att ta fram ett bättre alternativ. ITF är rörelsen som leder denna utveckling genom styrkan hos transportarbetarna och våra medlemsförbund. Vi kommer att möta utmaningarna, och vi kommer att vinna.

AVSNITT 3:

VÅRA KRAV PÅ FÖRÄNDRINGAR

Som en global kollektiv röst för transportarbetare fokuserar ITF på de stora problem som påverkar transportarbetarnas liv och försörjning. Vi måste vidta åtgärder för att ta itu med de utmaningar vi står inför, och proaktivt forma vår framtid genom att bland annat förbättra lönerna och villkoren för transportarbetare och lösa strukturella problem som sviker vår industri och samhället i stort.

Våra sex krav är en färdplan vi ska använda för att stå starka tillsammans. Transportarbetare är problemlösare, de första på plats och experter på sin bransch. Dessa är våra kollektiva krav på regeringar, arbetsgivare, investerare och andra institutioner.



TRANSPORT- ARBETARES RÄTTIGHETER

Arbetsplatserna är frontlinjen i kampen för rättigheter och demokrati. Attacker på arbetares grundläggande arbetsrättigheter kombinerat med de växande hoten om avreglering, tillfälliga anställningsformer och andra okonventionella och osäkra arbetsformer sätter arbetarnas liv och sysselsättning på spel. Kollektivförhandlingar och rätten till facklig organisering håller på att urholkas i många länder.

Strejkrätten är inskriven i internationell lagstiftning, men den är under attack. Vi är tydliga med vårt budskap – arbetare har rätt att lägga ned arbetet. Rätten att protestera, strejka och delta i fackliga stridsåtgärder är grunden till internationell solidaritet. Vi måste stå tillsammans med alla arbetare och deras fackförbund och kräva universell respekt för ILO-konvention 87 (Konventionen angående föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten) och 98 (Konventionen angående organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten). Lön och villkor måste primärt bestämmas genom kollektiva förhandlingar.

Vi ifrågasätter attacker mot transportarbetares rättigheter för att säkerställa att företagens girighet inte kan underminera de skydd vi kämpat så hårt för. Vi kommer att försvara och främja strejkrätten och rätten att driva kampanjer för att säkerställa anständigt arbete, inklusive skäliga och anständiga levnadslöner och socialt skydd för transportarbetare på en global skala. Vi kräver tillräcklig finansiering för och utvidgning av det sociala skyddet till alla transportarbetare.

Alla arbetstagare, inklusive migrantarbetare, måste ha samma rättigheter, oavsett anställningsstatus eller om de är en del av den formella eller informella ekonomin. Återkommande visstidsanställningar måste omvandlas till vanliga tillsvidareanställningar.

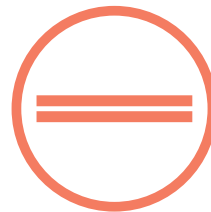
Alla arbetstagare, inklusive migrantarbetare, måste ha samma rättigheter, oavsett anställningsstatus eller om de är en del av den formella eller informella ekonomin.

Internationella arbetsnormer måste respekteras, förbättras och utökas. Vi behöver samordnad aktion för att hjälpa transportarbetare med övergången från den informella ekonomin till den formella då vi erkänner vikten av ILO:s rekommendation 204.

När de överväger förändringar i ständigt föränderliga transportverksamheter (inklusive de som resulterar av sammanslagningar, övertaganden eller överlåtelse) som kan ha stora effekter på sysselsättningen måste arbetsgivare ge skälig varsel till fackförbund för att behålla anställningsvillkor och för att till största möjliga grad mildra negativa effekter.

En arbetstagare vars anställning kommer att avslutas skall vara berättigad till rimlig uppsägningstid eller ersättning i stället för sådan.

Vi kommer att driva kampanjer för transportarbetares rättigheter i alla våra aktiviteter. Vi kommer att utöva solidaritet. Vi kommer att stödja medlemsförbundens organiseringsarbete och kampanjarbete för att försvara och främja våra rättigheter. Vi kommer att kämpa mot tvångsarbete och barnarbete överallt inom transportsektorn. Genom vårt engagemang med regeringar, företag, investerare och andra institutioner kommer vi att leverera ett meddelande: våra grundläggande rättigheter, inklusive föreningsfrihet, kollektivförhandlingar och strejkrätt, är inte förhandlingsbara.



JÄMLIKHET FÖR TRANSPORT- ARBETARE

Globalt fortsätter transportarbetsgivarna att styra över en mycket könssegregerad bransch, där kvinnor utgör mindre än en femtedel av den globala arbetsstyrkan men är överrepresenterade i de mest otrygga anställningsformerna. I den mansdominerade transportindustrin möts kvinnor av strukturella hinder för inträde och karriärutveckling, utsätts i större utsträckning för våld och trakasserier och är ofta underrepresenterade i beslutsfattandeprocesser. Kvinnors reproduktiva rättigheter hotas i många länder, vilket påverkar kvinnors roll på arbetsmarknaden i oproportionerligt hög grad.

Unga människor kommer in på en arbetsmarknad som präglas av ökad osäkerhet, sänkta löner, försämrade anställningsvillkor och en osäker framtid. Det uppskattas att omkring 77 % av unga transportarbetare globalt har informella sysselsättningsformer utan socialt skydd och andra former av skydd, och att den informella sysselsättningen bland unga ökar i särskilt hög grad inom transportsektorn.

Migrantarbetare utsätts oftare för våld och exploatering, och har tillgång till mindre socialt skydd i en allt mer fientlig värld. Transportarbetare

med funktionsnedsättningar diskrimineras. HBTQI-arbetare tvingas fortfarande dölja sin identitet i många länder, och utsätts för diskriminering, våld och till och med dödsstraff. Vi måste konfrontera ojämlikhet, rasism, diskriminering och stigma på alla nivåer, exponera orättvisor och ställa de ansvariga till svars. Transportarbetare som arbetar över gränser är särskilt utsatta för effekterna av dessa beteenden, men att bekämpa ojämlikhet stärker alla arbetstagares rättigheter.

Vi strävar efter lika möjligheter för alla, jämställdhet mellan könen, och efter ett inkluderande och demokratiskt beslutsfattande och representativt ledarskap. Vi konfronterar rasism, misogyni, patriarkaliska strukturer, stereotyper, diskriminering och stigmatisering på arbetsplatsen. Vi främjar lika möjligheter för och behandling av arbetstagare, oavsett ålder, och vi vidtar åtgärder för att förhindra diskriminering av äldre arbetare vad gäller anställning och sysselsättning.

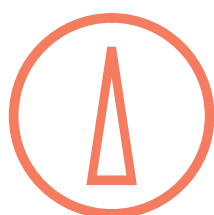
Vi behöver förändra könsstereotyper och könsfördelning inom transportnäringen. Vi kommer att fortsätta utmana och vidta åtgärder mot diskriminering, inklusive intersektionella former av diskriminering, av vår industris kultur och praxis, inklusive inom vår egen rörelse. Jämställdhet mellan könen är avgörande för att transportsektorerna ska bli hållbara och motståndskraftiga. Jämställdhet måste integreras i transportdagordningen, och för att vi ska uppnå detta är det avgörande med kvinnliga ledare inom transportbranschen och i vår rörelse. Vi har åtagit oss att förbättra synligheten, statusen och arbetsvillkoren för kvinnliga transportarbetare. Vår ambition är att säkerställa en arbetsmiljö där alla kvinnor arbetar under jämställda villkor. Starka fackförbund behöver kvinnor. Vi kommer att stärka kvinnlig aktivism, stödja och tillsätta kvinnliga transportarbetarledare och bygga aktiviteter som ger resultat för kvinnliga transportarbetare, och bygga starkare och mer jämställda fackföreningar för att åstadkomma bredare förändringar inom industrin och samhället.

Arbetstagare med familjeförpliktelser måste i linje med ILO-konvention 156 kunna utöva sin rätt att fullgöra dessa utan att bli föremål för diskriminering och, i den mån det är möjligt, utan konflikt mellan anställningsansvar och familjeförpliktelserna. Arbetsgivare inom transport måste införa åtgärder för att gynna arbetstagare med familjeförpliktelser, inklusive tillförlitliga och flexibla arbetstider, gränser för arbetstiden samt skydd mot uppsägning. Längden på arbetstider måste regleras, om möjligt, genom kollektivavtal.

Starka fackförbund behöver unga arbetstagare. Vi måste mobilisera nästa generation för att vi ska kunna växa. Vi måste rekrytera fler unga arbetstagare, skapa dedikerade strukturer och utrymme för unga människor i förbunden, och stödja ungdomars ledarskap, inklusive när det handlar om till exempel klimaträttvisa, jämställdhet mellan könen, migration och psykisk hälsa. Vi kommer att stödja unga arbetstagares representation i beslutsfattandeprocesser och ungas ledarskap för våra kampanjer, och stödja kampen mot exploatering, tillfälliga anställningsformer och otrygg sysselsättning.

Vi bygger upp vår kraft, och formar en framtid utan ojämlikheter och diskriminering i alla former, både på arbetsplatsen och i hela samhället.

Försumliga arbetsgivare måste ställas till svars, och regeringar måste införa lagstiftning, ratificera ILO-konventionerna och upprätthålla anständiga normer.



ARBETSMILJÖ FÖR TRANSPORT- ARBETARE

ILO uppskattar att 2,93 miljoner arbetare globalt dog under 2019 på grund av arbetsrelaterade faktorer, och ytterligare [395 miljoner drabbades av icke dödliga arbetsskador](#). Inom transportnäringen tvingas miljontals fler arbeta i miljöer där försumlighet, trakasserier, tvång, våld och brist på de mest grundläggande behoven – som säker [tillgång till anständig sanitet](#) och säkra arbetstider – vilket resulterar i skador och sjukdomar som kan förebyggas. Nonchalans och bristande prioritering av säkerhetsstandarder på arbetet fortsätter att sätta transportarbetares liv, hälsa och välbefinnande på spel.

Att skydda arbetares liv, förebygga skador och kräva säkra arbetsplatser har alltid varit kärnan i fackrörelsen, i vår organisering och våra kampanjer, och kommer alltid att vara det. För ITF är vår främsta prioritet att skydda arbetarnas liv och försörjning och att säkerställa att transportarbetare är aktivt engagerade i att etablera yrkesstandarder för säkra arbetsmiljöer.

Det universella [erkännandet av säker arbetsmiljö som en grundläggande rättighet](#) var en enorm vinst för den globala fackföreningsrörelsen och innebär en otrolig möjlighet. Försumliga arbetsgivare måste ställas till svars, och regeringar måste införa lagstiftning, ratificera ILO-konventionerna och upprätthålla anständiga normer.

Arbetsgivarna är ansvariga för arbetsmiljön. Policyer ska utvecklas och implementeras tillsammans med arbetstagarna genom deras fackförbund. Arbetares deltagande är en

nödvändig del av ett effektivt ledningssystem för arbetsmiljö. Arbetstagare och fackförbund måste rådfrågas, informeras och utbildas angående samtliga arbetsmiljöaspekter, inklusive riskbedömningar, via gemensamma arbetsmiljökommittéer.

Transportarbetare är en av de grupper i samhället som löper högst risk att drabbas av sjukdomar, virus, psykisk ohälsa, skador och dödsfall, och de utför ett svårt och farligt arbete under alla dygnets timmar. [Klimatkrisen förvärrar dessa risker](#), inklusive värmestress, psykiska hälsorisker och konsekvenserna av den ökade frekvensen av extrem väderlek.

Passagerar- och godstransport är endast säkert om personalen är väl utbildad, utbildad och inte stressad. Detta inkluderar att man säkerställer att man har tillräcklig personal för säker drift och för att förhindra att arbetsmiljön påverkas negativt.

Ledningssystem för arbetsmiljö bör särskilt uppmärksamma arbetstid och dennas effekt på arbetstagarnas hälsa och säkerhet, inklusive för de som är delaktiga i skift- och nattarbete, och arbetsgivare måste säkerställa att arbetstagarna får tillräcklig ersättning.

Många unga arbetstagare kommer in på arbetsmarknaden [utan säkerhetsutbildning](#). De är mer utsatta för faror på arbetsplatsen och mer benägna att råka ut för allvarliga olyckor på arbetstid. Kvinnliga transportarbetare är ofta osynliga när det talas om säkerhet på arbetsplatsen, och tvingas till exempel att använda illasittande personlig skyddsutrustning. Om ett

så kallat könsneutralt (i praktiken mansfokuserat) förhållningssätt appliceras vid arbetsmiljöarbete kommer det sannolikt att leda till missade möjligheter att förebygga olyckor och ohälsa. En storlek passar inte alla och det är viktigt att ha en säker, hälsosam och värdig arbetsmiljö som stödjer kvinnors hälsa utan negativ särbehandling.

Transportarbetare upplever dagligen våld och trakasserier, och kvinnliga transportarbetare i oproportionerligt hög grad. För att skydda våra familjer, vänner och samhällen måste vi skydda alla transportarbetare från hot mot deras hälsa och säkerhet. ILO-konvention 190 om våld och trakasserier ger en grund för fackföreningar och andra intressenter för att hantera dessa problem, och för att bygga en transportsektor som fungerar för alla och stödjer rekryteringen och kvarhållandet av fler kvinnliga transportarbetare. Regeringarna måste ratificera konventionen, och arbetsgivarna måste arbeta tillsammans med fackförbunden för att omsätta bestämmelserna i konventionen till verklighet för transportarbetarna.

Regeringar och arbetsgivare behöver transportarbetare och fackförbund som har mandat för att ta upp arbetsmiljöfrågor på arbetsplatserna och gör detta aktivt. Vi måste delta i processen för att identifiera, kontrollera och åtgärda arbetsmiljöproblem. Vi håller regeringar och arbetsgivare till svars för deras ansvar och driver kampanjer för säkra och trygga arbetsmiljöer för alla arbetare.



VI FORMAR ARBETETS FRAMTID

Tekniken förändrar hur vi transporterar varor och förflyttar människor runt om i världen. Med rätt förutsättningar kan den förbättra arbetarnas jobb, höja livskvaliteten och möjliggöra bättre beslut. Med arbetarengagemang genom fackliga aktiviteter, utbildning, fortbildning och omskolning har den nya tekniken potential att hjälpa till att ta itu med kritiska samhällsfrågor som utsläpp av koldioxid och förbättringar av arbetstagarnas liv.

Införandet av ny teknik behöver väl övervägd tillämpning, tillräcklig reglering och övervakning, samt implementeras genom social dialog och med ökat deltagande från och samråd med arbetstagarna. Utan adekvat reglering och tillsyn kan tekniken skapa flaskhalsar, bli ett övervakningsverktyg, kränka grundläggande rättigheter och diskriminera arbetare, fackförbund och användare av transportsystem. Teknik används allt oftare för att neka arbetstagare fast, formell sysselsättning, och de rättigheter och arbetsvillkor de har rätt till.

För de flesta transportarbetare innebar Covid-19 att användningen av data och teknik på arbetsplatserna, i hemmet och i samhället ökade, vilket [förvärrade de befintliga ojämlikheterna](#). Arbeten som huvudsakligen utförs av kvinnliga transportarbetare är mer benägna att vara sårbara för effekterna av automatisering och digitalisering. Ny teknik, nya transportformer och nya former av otryggt arbete införs ofta [utan att ta hänsyn till kvinnliga arbetstagare](#) som intressenter.

Facklig aktion behövs för att se till att ny teknik inte förvärrar diskriminering och exkludering utan gynnar kvinnliga transportarbetare. Det måste innefatta en "rättvis övergång" för att stödja kvinnliga transportarbetare och potentiella kvinnliga transportarbetare i alla åldrar.

Unga som kommer in på arbetsmarknaden kommer att vara mer utsatta för effekterna av

automatisering och digitalisering. Vi kommer att aktivt stödja unga arbetstagares förståelse för digitala trender och vidareutveckla deras kompetens så att de ska kunna fortsätta arbeta i samklang med nya tekniker. Andra grupper av arbetare kan också påverkas negativt, inklusive [äldre arbetare och arbetare från etniska minoritetsgrupper](#). Vi ska tillhandahålla dedikerad finansiering för att utveckla våra egna initiativ under ledning av våra unga arbetare, med målet att erbjuda utbildningar i och tillgång till digitala verktyg för alla arbetare som påverkas, med målet att stärka fackförbundens organiserings- och mobiliseringsstrategier.

Genom enorma skattefördelar har transnationella digitala plattformar [ökat sitt fotavtryck](#), sina vinster och sitt inflytande inom transportsektorn, ekonomin och samhället, ofta på bekostnad av arbetarna, samtidigt som de främjar övervakning, automatisering och det som plattformarna kallar "flexibla arbetsalternativ och anställningsmöjligheter". E-handeln har accelererat utsuddningen av gränser mellan sektorer, länder och arbetsplatser och har ökat produktionstrycket. Transportplattformarnas lokala exploaterande algoritmer påverkar transportarbetare över hela världen. Dessa hot mot anständiga villkor och en säker arbetsmiljö kräver ett internationellt svar. Samtliga plattformsföretag bör betala sina skatter, inte missbruka kontroller och övervakning, samt garantera att arbetstagarnas uppgifter skyddas.

Transportarbetare [övervakas, kontrolleras](#) och pressas på sätt vi inte ens kunde ha föreställt oss för tio år sedan. Rapporter visar att över [35 % av transportföretagen inom EU](#) övervakar sina anställda. I vissa länder gäller detta nästan hälften av alla transportföretag. Unga arbetare kommer i stor utsträckning att utsättas för nya system för övervakning, betygssättning och benchmarking som bygger på [insamlade data och algoritmer](#). Algoritmer används utan hänsyn till mångfald och arbetstagares olika förutsättningar. De är konstruerade med inbyggd systematisk bias som inte registrerar exkludering och ojämlik lönesättning. Algoritmerna upprätthåller och förstärker befintlig diskriminering. För kvinnliga

Unga arbetare kommer i stor utsträckning att utsättas för nya system för övervakning, betygssättning och benchmarking som bygger på insamlade data och algoritmer.

Arbetstagare beror denna bias på att algoritmerna inte tar hänsyn till systematisk exkludering och ojämlik lönesättning på arbetsplatserna, vilket innebär en ökad diskriminering, exkludering, färre karriärmöjligheter och lägre löner. För många arbetare kommer ny teknik på arbetsplatsen huvudsakligen att bestå av teknik för övervakning och kontroll. Det måste finnas tydliga gränser: Notifierings- och spårningssystem får inte missbrukas för att övervaka beteende och prestation; sådana bedömningar måste förhindras. Överlag måste man garantera att anställdas uppgifter skyddas.

Vi kan inte låta de nya techjättarna skriva sina egna regler för den digitala ekonomin och de data som transportindustrin förlitar sig på och därigenom egga på en kapplöpning mot botten i hela industrin. De bör regleras och beskattas enligt samma villkor som andra företag. Vi kräver reglering av införandet och utvecklingen av all artificiell intelligens (AI) inom transport, vilket innefattar integrering av kvinnors engagemang och ledarskap, och eliminering av diskriminering.

Fackförbunden måste vara aktiva deltagare i beslutsprocessen om tekniska förändringar på arbetsplatsen. Erkännandet av arbetarnas roll i produktionen av data, arbetarnas deltagande och effektiva engagemang är avgörande för en säker arbetsmiljö och för att ta itu med problem som påverkar anställning och arbetsvillkor. Facklig verksamhet och social dialog är de mest effektiva strategierna för att identifiera och svara på fördelarna och farorna med införandet av ny teknik på arbetsplatsen. Tillsammans med regeringar och ansvarsfulla arbetsgivare måste vi leda reformen av reglering som styr transporter, arbetets framtid och försörjningskedjor.

Målet med omvandling och digitalisering måste vara att skapa bättre jobb, inte att skära ned på antalet jobb. Det måste finnas kollektivavtal och lagbestämmelser kring omvandling och digitalisering för att styra omvandlingen och inkludera arbetstagarens perspektiv. Fackförbund och organ som representerar arbetstagare måste involveras i ett tidigt skede och inkluderas i beslutsprocesser. Det åligger arbetsgivarna att hitta en skräddarsydd lösning för varje anställd. Fragmenteringen av uppgifter får inte leda till att yrkesprofiler devalveras och därmed förlorad inkomst.

I dagens värld är åtkomst till internet en grundläggande rättighet och måste göras tillgänglig för samtliga transportarbetare, särskilt de som tillbringar långa perioder hemifrån och är beroende av det för att hålla social kontakt.



ANSVAR I GLOBALA LEVERANS- KEDJOR

Årtionden av avreglering, outsourcing, användning av underleverantörer, underinvestering och exploatering av arbetare har lett till en kapplöpning mot botten i transportleveranskedjorna.

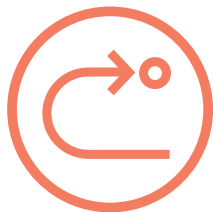
Pandemin blottade denna struktur. Blockeringar i leveranskedjan uppstod. Arbetarna påverkades i stor utsträckning; när pandemin var som värst var hundratusentals sjöfolk fast på fartyg i flera månader efter att deras kontrakt löpte ut, vilket orsakade stress och andra hälsoproblem. Problemen i leveranskedjorna har sedan dess förvärrats av konflikter runt om i världen som förvärrats. I brist på en annan modell har strävan efter vinster skapat inflation, begränsat energi- och livsmedelsförsörjningen och möjliggjort opportunistisk finansiell spekulation.

Inom vissa sektorer är vinster och makt koncentrerade till ett litet antal stora multinationella företag i toppen av leveranskedjorna. När de lägger ut sina transportkontrakt till lägre priser tvingas ett stort antal transportföretag och arbetare på botten att konkurrera om löner, säkerhet och mänskliga rättigheter. Outsourcing påverkar kollektivavtalsstrukturer, arbetsgivarpolicyer, jämställdhetsåtgärder och möjligheter.

Utöver transportföretagen är det investerare, transportkunder, regeringar och tillsynsmyndigheter som sitter på makten. Vi måste hålla de som har makten ansvariga för efterlevnaden av arbetsnormer i deras investeringar och leveranskedjor. Oavsett om arbetare är direktanställda, underleverantörer eller informella arbetare så måste de ha ett anständigt arbete, grundläggande mänskliga rättigheter och arbetsrättigheter och tillgång till genuina sociala skyddsmekanismer. Vi måste bekämpa dolda anställningar, som ofta används för att neka arbetstagare de rättigheter och arbetsvillkor de har rätt till.

Sysselsättningspolitik och anständigt arbete för unga människor måste stå i centrum för företagets, regeringarnas och tillsynsmyndigheternas planer för att vända den nuvarande trenden med förlust av sysselsättning, otrygga arbeten, osäkerhet, diskriminering och dåliga arbetsförhållanden. Villkor som tar upp anständigt arbete och arbetsrättigheter måste förhandlas fram i kontrakt mellan företag, och detta ska inkludera jämställdhetsåtgärder, såsom policyer för sexuella trakasserier, processer för befordran och tillgång till utbildningsmöjligheter.

Med fotavtryck längs hela de globala leveranskedjorna – ända från lagret och ut på vägarna och järnvägarna till hamnar och flygplatser, över havet och genom luften – är vår hävstångseffekt enorm. Vi har en otroligt sällsynt möjlighet att utnyttja denna makt, leda den förändring vi behöver i våra leveranskedjor och återföra makten och den demokratiska kontrollen tillbaka till arbetarna.



OMSTÄLLNING TILL HÅLLBAR TRANSPORT

Det kan inte finnas någon ekonomisk, industriell eller politisk rättvisa utan en hållbar miljö; det innebär att det krävs en arbetarcentrerad återhämtning med målet att skapa ett rättvisare och grönare samhälle. Transport står för nästan en [nästan en fjärdedel](#) av utsläppen av globala växthusgaser. Vår makt ska påverka transportplaneringen, klimatfinansiering och beslutsfattandet.

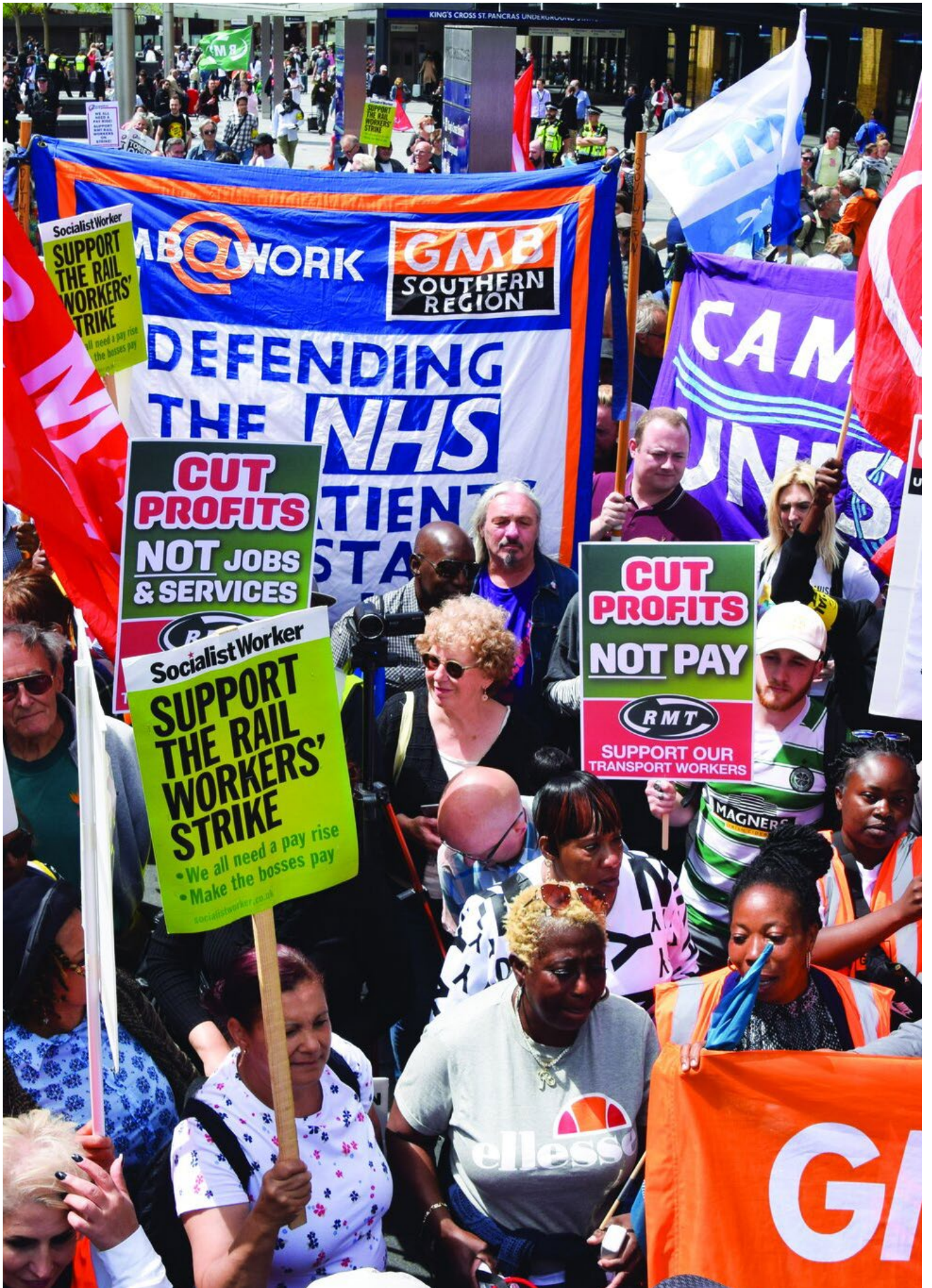
Regeringar och arbetsgivare runt om i världen har visat sig oförmögna att bygga och underhålla transportsystem som är kompatibla med samhällets krav och den naturliga miljön. Det behövs en rättvis övergång till en hållbar framtid utan koldioxidutsläpp. Vi behöver omgående gå över till kollektivtrafik och snabbt bygga ut produktionen av förnybar energi, alternativa bränslen och koldioxidfria energikällor, baserat på anständigt arbete, demokrati och offentliga investeringar.

Transportarbetare utsätts i allt högre grad för eskalerande klimatrelaterade risker, från värmestress och stormar till översvämningar och turbulens. Investeringar och planering för att säkerställa att [transportsystemen är anpassade för ett förändrat klimat](#) är kritiska för att skydda transportarbetarna mot dessa faror. Satsningarna på att minska utsläppen medför stora förändringar, bland annat införandet av ny teknik, vilket kan innebära stora risker för sysselsättning och arbetsvillkor. Utan tillräcklig involvering av arbetarna kan dessa förändringar få [allvarliga följder](#). En rättvis övergång måste ge transportarbetarna en aktiv röst för att hantera alla dessa utmaningar och erkänna transportarbetarna som medskapare av klimatlösningar.

Vi behöver branschomfattande planer på sektornivå, nationell nivå, regional och internationell nivå som förankras med investeringar och planer för en rättvis övergång i alla transportsektorer. Vi behöver jämlika, offentligt ägda och välfinansierade transporter.

Arbetarnas rättvisa övergång till en hållbar framtid måste byggas på fackliga rättigheter, anständigt arbete, formaliserat arbete och en aktiv röst i alla beslutsfattandeprocesser som rör klimatåtgärder. Detta innefattar behovet att utbilda och rusta alla arbetare för att anpassa sina kompetenser och utveckla nya kompetenser som behövs för att driva och underhålla ny och grönare teknik. Unga arbetstagare med informella anställningsformer löper större risk att förlora sina jobb på grund av en övergång till transportsystem med lägre koldioxidutsläpp. Vi måste utveckla en ny generation av unga klimatledare som går i bräschen för en rättvis övergång för transportarbetare.

Jämlikhet mellan könen både vad gäller tillgången till arbete och till tjänster behövs för en hållbar framtid. Detta måste inkludera ansträngningar för att bättre engagera och representera kvinnor i beslutsfattandeprocesser i transportsektorn – inklusive konsekvensanalys för arbetsmarknaden med hjälp av könsuppdelade data och könsanpassad planering.



AVSNITT 4:

VÅR STRATEGI FÖR FÖRÄNDRINGAR

Leverans av vision och strategi: ITF:s sekretariat

ITF:s verksamhet måste vara ändamålsenligt för att möta och upprätthålla kraven från våra medlemsförbund och medlemmar. De operativa funktionerna inom ITF-sekretariatet har genomgått en översynsprocess och reformering för att säkerställa att vi kan leverera resultat för medlemsförbunden både nu och i framtiden.

Efter översynsprocessen kommer vi att vidta alla åtgärder för att säkerställa en rättvis fördelning av resurserna, inklusive en ökning av andelen av de totala utgifterna för aktiviteter. Operativa utgifter, som inkluderar kostnader för sekretariatet, kommer att prioritera ITF:s regioner för att bättre möta medlemsförbundens behov och hjälpa till att säkra ITF:s långsiktiga ekonomiska hållbarhet.

Våra yrkessektioner och avdelningar vägleder och implementerar denna vision och strategi för alla

transportslag, för kvinnliga transportarbetare och för unga transportarbetare. ITF:s regioner tar ledningen i regionala frågor, möter globala utmaningar, samordnar regionala aktiviteter, stödjer medlemsförbunden dagligen med nationella, regionala och internationella prioriteringar och tillhandahåller förbindelser för att koppla samman internationella och nationella åtgärder.

ITF:s kampanjteam, kommunikationsansvariga, forskare, juridiska avdelningar, mänskliga resurser, ekonomiska team, administratörer, systemteam och språktjänster arbetar tillsammans med sektionerna, regionerna och avdelningarna för att leverera vår kongressvision och strategi. Vi kommer att fortsätta att förbättra medlemsförbundens engagemang med dessa tjänster och ha nära samarbete med medlemsförbundens egna sekretariat för att leverera dessa.

ITF:s tre strategiska roller	Hur vi mäter påverkan
Öka medlemsantalet och aktivera medlemmarna – stödja medlemmarna i arbetet för att öka sitt medlemsantal och ITF:s medlemsantal	<ul style="list-style-type: none"> • Procentuell ökning av medlemsförbundens medlemsantal och ITF:s deklarerade medlemskap • Procentuell ökning av kvinnliga medlemmar och antalet unga medlemmar
Innovativt kampanjarbete – riktat mot multinationella företag, regeringar, investerare och andra aktörer för att öka antalet kollektivförhandlingar och stärka medlemsförbundens förhandlingspositioner	<ul style="list-style-type: none"> • Antal ITF-policyer som avtalats med multinationella företag • Antalet möjligheter till kollektivförhandlingar för medlemsförbunden
Påverka global och regional politik – etablering av internationella standarder för alla transportarbetare som stärker medlemsförbunden i arbetet för att förbättra regionala, nationella och lokala standarder.	<ul style="list-style-type: none"> • Antalet avtalade internationella standarder • Antalet internationella standarder som ratificeras av regeringar

ÖKA OCH AKTIVERA VÅRA MEDLEMMAR

Mål: Öka ITF:s deklarerade medlemsantal med över 1 miljon

Vårt gemensamma uppdrag är att bygga upp transportarbetarnas kraft. För att göra detta måste vi först öka vårt medlemsantal. Vi satte upp ett nytt mål för att öka ITF:s deklarerade medlemskap, inklusive ett ökat deklarerat medlemsantal från befintliga medlemsförbund och nya medlemsförbund med över 1 miljon transportarbetare till vår nästa kongress – vilket skulle representera en ökning med 14 % av vårt medlemsantal för år 2024. Med ett globalt [behov av passagerartransport som förväntas öka med 79 % till 2050, och en fördubbling av fraktbehoven](#), är detta viktigt för att hålla jämna steg med den förväntade tillväxten inom transportsektorn.

Medlemsförbunden organiserar arbetarna och ITF stödjer detta arbete. ITF måste tillhandahålla de resurser och verktyg som behövs, inklusive analyser med stora mängder data och strategisk forskning för att stödja medlemsförbundens organiseringsstrategier, engagemang i olika grupper, tillhandahållandet av relaterade tjänster och andra aktiviteter som ökar medlemsantalet.

Vi kommer att nå vårt mål genom att besluta och rapportera om målet om medlemstillväxt på 14 % för ITF:s alla sektioner, regioner och avdelningar. Ökningen kommer att stödjas av riktade organiseringsprojekt och uppbyggnad av facklig kapacitet, med särskilt fokus på organisering av unga arbetstagare och kvinnliga arbetstagare, vilket innefattar finansiering av aktiviteter som leder till mätbara ökningar av antalet kvinnliga transportarbetare och unga transportarbetare.

Facklig uppbyggnad

ITF:s team för facklig uppbyggnad kommer att stödja detta arbete och leda vårt samarbete med fackliga solidaritetsstödjande organisationer (TUSSO). Det värdefulla bidraget från de fackliga solidaritetsstödjande organisationerna (TUSSO) har stärkt fackförbundens medlemskap och strukturer. En stark och aktiv relation med de fackliga solidaritetsstödjande organisationerna är en kritisk del av vår leverans av medlemskapsstrategin, på samma sätt som relationerna i vårt arbete med bilaterala projektpartners. Vi kommer att sträva efter att fördjupa relationen med befintliga partners och bredda och utforska nya relationer baserat på våra delade värderingar. ITF:s medlemsförbund som själva ofta engagerar sig med fackliga solidaritetsstödjande organisationer i sina hemländer är en tredje aktiv partner i denna

Fragmentering av leveranskedjor och ojämlikhet i och mellan länder fortsätter att driva isär arbetare och skapar monopol högst upp i pyramiden.



Foto: REUTERS

starka trepartsrelation som bygger upp transportarbetarnas inflytande. Vi kommer att fortsätta att stärka och bygga upp dess relationer.

Aktivera medlemmarna

Aktiva och engagerade medlemmar är grunden till ITF:s styrka. Vi kommer att mobilisera och öka aktivismen bland alla transportarbetare genom utbildningar och globala aktioner och kampanjer, där alla aktiviteter involverar kvinnliga arbetstagare och unga arbetstagare. Detta innefattar industriarbetare, underleverantörer, arbetsledare och andra arbetare vars arbeten förändras av ny teknik och andra strukturella förändringar inom transport. Vi kommer att sträva efter aktiviteter som stödjer medlemsförbundens tillväxt, vilket i sin tur stärker vårt kampanjarbete och vår lobbying. Nationella samordningskommittéer (NSK:er) är också ett viktigt verktyg för att aktivera våra medlemmar.

Vår globala aktivistgrupp är en drivande kraft bakom vår aktivism och våra globala kampanjer. De digitala aktivisterna, bestående av både fackligt anslutna personer och allmänheten, som stödjer transportarbetare och transportrelaterade frågor kan sättas in för att stödja medlemsförbundens kampanjer. En digital internationell gemenskap med massdeltagande kan fokusera på företag och på att hålla regeringar ansvariga i kampen för lagstiftning som arbetarna kräver. Till nästa kongress siktar vi på att online-gemenskapen ska växa till 150 000 personer.

INNOVATIVT KAMPANJARBETE

Målet: Att sluta avtal med multinationella företag i yrkessektioner och avdelningar som leder till fler organiseringsmöjligheter, större inflytande och kollektivförhandlingar för medlemsförbunden.

Kampanjarbete och aktivism är centralt för transportförbundens arbete. Vi lever i en

sammankopplad värld där ett regeringsbeslut i ett land kan påverka arbetare i en helt annan del av världen. Kampanjer för förändring leder till framsteg – och det gäller för allt ifrån social rättvisa, arbetares rättigheter och rätten till kollektivavtal, till kampen för förändringar av nationella och internationella lagar.

Vi stödjer transportförbundens industriella och politiska makt genom att koppla arbetsplats- och industrirelaterade problem till krav på politiska lösningar. Att koppla samman transportarbetares säkerhet med klimatpolitik bygger upp transportarbetarnas industriella och politiska makt både globalt och nationellt.

Vi kommer att utöva vårt inflytande med globala kampanjer genom att samordna och koppla samman nationella och regionala kampanjer inom ramarna för tre globala kampanjer, med målet att påverka internationell politik:

01. Klimaträttvisa, Rättvisa för arbetarna – stoppa farliga klimatförändringar och trygga transportjobben med hjälp av planer för en Rättvis övergång.
02. Stoppa företagets vinstintresse – rensa upp i globala leveranskedjor och hålla företagen och de multinationella kunderna i toppen ansvariga för alla transport- och logistik- och lagerarbetare i deras leveranskedjor.
03. Demokrati och rättigheter – fackliga rättigheter, inklusive kampanjen för att försvara strejkrätten.

Den globala fackrörelsen

Genom Globala fackens råd (CGU) och pågående samarbete med andra GFF:er och Internationella fackliga samorganisationen (IFS) kommer ITF att fortsätta stödja den globala fackrörelsens dagordning och samarbeta kring organisering, kampanjer mot multinationella företags otillbörliga metoder och girighet, samt påverkan av den globala politiska och ekonomiska dagordningen.

Att förena arbetare i olika branscher på en global nivå stärker vårt inflytande i leveranskedjan och i våra transportsektorer.

Allianser

Många organisationer, inklusive frivilligorganisationer och sociala och progressiva rörelser delar våra gemensamma värden och målsättningar. Samarbete med dessa organisationer har bidragit till att föra fram transportarbetarnas agenda. Detta samarbete, inklusive deltagande i initiativ med flera intressenter (MSIs), kommer att fortsätta samtidigt som vi erkänner vår egen roll som en medlemsbaserad och medlemsdriven organisation som representerar världens transportarbetare.

Kampanjarbete med medlemsförbund

För att hantera tvister inom industrin, arresteringar av fackligt aktiva personer eller andra allvarliga kränkningar av mänskliga rättigheter och arbetarrättigheter har ITF upprättat en guide för att samordna och leverera solidaritetsstöd till medlemsförbund (ITF Solidarity Action Response). Vi samordnar solidaritetsstöd för att stödja transportarbetare som påverkas av konflikter och naturkatastrofer och digitala insamlingskampanjer för att samla in pengar.

Vi omfördelar de multinationella företagens makt genom att ge arbetarna en global röst. Vi kommer att stödja våra medlemsförbunds organiseringsarbete, kampanjer och branschrelationer och arbeta tillsammans med ansvariga regeringar och företag under förutsättning att detta samarbete stödjer tillväxt och ökar arbetarnas inflytande. ITF:s yrkessektioner och avdelningskommittéer kommer att få stöd för att utveckla formella relationer med ansvariga multinationella företag för att skapa organiseringsmöjligheter, öka inflytandet och utöka kollektivförhandlingarna för medlemsförbunden.

Där regeringar och företag vägrar att engagera sig och misslyckas med att sätta stopp för exploatering kommer vi att driva kampanjer mot dem – och vinna. Vi kommer att kräva en plats vid bordet med beslutsfattarna, med förhandlingsrättigheter för transportarbetare i alla multinationella företag, och öka vårt inflytande i globala leveranskedjor. Detta kommer att innefatta att konfrontera de multinationella kunderna

i toppen av leveranskedjorna för att förbättra villkoren för transportarbetare och arbeta för förändringar som påverkar hela industrin.

Vi kommer att utöva vårt inflytande med globala kampanjer genom att utöka vår kampanjkapacitet för att leverera globala kampanjer, stödja kampanjer i sektionerna, regionerna och avdelningarna och arbeta för varaktiga förändringar i industrin, inklusive genom att:

01. Mobilisera vår globala aktivistgemenskap.
02. Utöka och förfina användningen av strategierna för arbetarkapital, och uppmuntra medlemsförbunden att stödja eller gå med i Kommittén för arbetarkapital, och sprida information och bästa praxis kopplat till ansvarsfull investering.
03. Stödja medlemsförbundens engagemang i nationella politiska processer, inklusive val.
04. Stödja nätverk och plattformar för utbyte av information och god praxis för transportarbetare i multinationella företag.
05. Se till att ITF erkänns som världens ledande förespråkare för transportarbetare, baserat på högkvalitativa finansiella analyser, strategisk forskning, publikationer och rapporter.
06. Använda ITF:s globala undersökning för att övervaka trender i den globala opinionen och allmänhetens stöd för transportarbetares krav.
07. Utveckla banbrytande användningsmöjligheter och analys av stora datamängder för att stödja kampanjer.
08. Utnyttja kommunikationsstrategier och -verktyg på bästa möjliga sätt för att stödja kampanjer och påverka politiken.

PÅVERKA GLOBAL OCH REGIONAL POLITIK

Målet: Stärka global lagstiftning och branschstandarder i alla transportsektorer

Politisk påverkan handlar om att höja industrins standarder genom att:

- Utveckla problembaserade policyer för att stödja våra medlems- och kampanjstrategier.
- Säkra arbetstagarnas rättigheter och villkor i industriell lagstiftning och reglering på global, regional och nationell nivå.
- Påverka arbetsgivargrupper, branschforum och internationella handels- och investeringsinstitutioner.

Utvecklingen av problembaserade policyer som definierar lösningar på problemen i transportindustrin är grunden för vårt organiseringsarbete och kampanjarbete. Oavsett om det handlar om säkerhet, hållbarhet, teknik, leveranskedjor, offentligt ägande, investeringar, sanitära rättigheter eller den systematiska exkluderingen av kvinnor och unga arbetare från anständigt och säkert arbete så kommer vi att fortsätta utveckla policyer som förenar våra medlemmar och gör det möjligt för oss att utmana industriaktörerna och uppnå förändring.

Debatter och engagemang med medlemsförbund och medlemmar utgör grunden för utvecklingen av alla våra policypositioner och säkerställer att de är informerade om hur verkligheten ser ut på arbetsplatserna. Genom att nå gemensamma ståndpunkter i specifika frågor strävar vi efter att både förena transportarbetare och driva kampanjer för deras räkning med full befogenhet.

Stark lagstiftning är kärnan i alla våra krav. Det hjälper oss att hålla arbetsgivarna ansvariga. I en global ekonomi som domineras av företagens strävan efter att avreglera och undergräva villkoren för transportarbetare som arbetar både inom och över gränserna, så är det kritiskt att vi använder FN:s regelsystem för att försvara och främja våra medlemmars intressen, via regionala mellanstatliga organisationer med makten att reglera och genom lagstiftning på nationell nivå.

Efter årtionden av nyliberal privatisering och avreglering har offentliga investeringar och offentligt ägarskap ökat starkt under de senaste åren. Transportindustrin behöver nästan [50 miljarder USD i investeringar fram till 2040](#) för att möta den växande efterfrågan. Kinas initiativ Ett bälte, en väg (BRI), USA:s plan för att återuppbygga och förbättra, och elektrifieringen av transport världen över representerar miljarder dollar av investeringar i offentligt ägande inom nationell och internationell transport och skapar miljontals arbeten. ITF kommer att arbeta med medlemsförbunden för att se till att denna offentliga investering respekterar mänskliga rättigheter, inklusive arbetsrättigheter, och ökar tillgången på anständigt arbete.

Vi kommer att driva kampanjer, lobba och organisera för att skriva om reglerna för internationella investeringar, internationella finansiella institutionernas och regeringarnas inköspolicier. Det omfattar samarbete med regeringar som stödjer våra positioner för att visa fördelarna med att respektera och utöka fackliga rättigheter. Vi kommer att försvara anständigt arbete, och öka tillgången till anständigt arbete, och kämpa för säkra, demokratiska, rättvisa och öppna investeringar som säkerställer lokal, kompetensanpassad sysselsättning för transportarbetare.

Slutligen, genom att samarbeta med arbetsgivar-grupper, branschforum och internationella handels- och investeringsinstitutioner kommer vi att framföra våra krav till alla grupper som påverkar transporter och transportarbetares villkor. Vi kommer att hävda att hållbara affärsmodeller måste bygga på stark lagstiftning och social dialog. Vi kommer att bygga upp ett konsensus om behovet av utveckling och effektiv tillämpning av standarder för transportarbetare, och säkerställa erkännandet av föreningsfrihet och kollektivförhandlingar på vägen.

Inom sjötransport har ITF 140 inspektörer och kontakter i 120 hamnar i 57 länder över hela världen, vars uppgift det är att inspektera fartyg som anlöper i hamnar för att säkerställa att sjöfolk har anständiga löner och anständiga arbets- och levnadsvillkor som en del av kampanjen om bekvämlighetsflagg (FOC). Inspektörerna säkerställer först huruvida FOC-fartygen omfattas av ett ITF-avtal och kontrollerar därefter om villkoren i avtalet implementeras. Vi kommer att lära av utvecklingen av FOC-kampanjen, inklusive Internationella förhandlingsforumet (IBF) och inspektoratets roll för att titta på hur modeller för utveckling och effektiv tillämpning av standarder skulle kunna se ut i andra transportsektorer, som en del i processen för att försvara transportarbetares rättigheter och arbetsvillkor.

För att möta uppmaningarna om aktion i våra 6 krav kommer vi att influera politik som påverkar transportarbetare genom att:

01. Utveckla och implementera internationella instrument genom FN:s system.
02. Identifiera och dela bästa praxis för nationell lagstiftning och regeringspolitik.
03. Tillhandahålla juridisk rådgivning och stöd till medlemsförbund och implementera juridiska strategier för att stödja transportarbetares rättigheter.
04. Tillhandahålla forskning och analys av ändrad lagstiftning som påverkar transportarbetare.
05. Samarbeta med arbetsgivargrupper när sådana relationer är till nytta för transportarbetare.
06. Ta lärdom av FOC-kampanjen för att utveckla modeller för effektiv tillämpning i andra transportsektorer.
07. Utveckla bästa praxis för branschrelationer för att stödja kollektivförhandlingar om förbättrade arbetsvillkor.

SLUTSATS:

TRANSPORTARBETARE DRIVER VÄRLDEN FRAMÅT

Denna kongressvision är en färdplan för en bättre framtid för transportindustrin och arbetarna som håller världen i rörelse. Vi står enade i våra sex krav som vi kommer att uppfylla med hjälp av våra medlemmar, vårt kampanjarbete och våra policystrategier. Tillsammans kommer vi att bygga upp vårt industriella inflytande och forma framtiden för våra transportsektorer.

Transportarbetarnas vision, makt och ledarskap kommer att göra transporter säkrare och rättvisare och realisera transportindustrins potential som en drivkraft för jämlikhet och ekonomisk och social rättvisa för alla. Vi sätter världen i rörelse. Vi är framtiden. Vi är ITF.

KONGRESS- RESOLUTIONER



A01: TRANSPORTARBETARES RÄTTIGHETER

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar åtagandena i de resolutioner som antogs av ITF:s 44:e kongress 2018 för att:
 - stödja freden på den koreanska halvön och fackförbundens roll (resolution 6);
 - stödja transportarbetareförbund i Palestina (resolution 7);
 - motsätta sig hot mot iranska lastbilschaufförers strejker (resolution 11);
 - stödja kampanjer för facklig frihet i Argentina (resolution 12);
 - motsätta sig angrepp på kollektivförhandlingar genom konkurrenslagstiftning (resolution 13);
 - underlätta globala politiska riktlinjer gällande visum för sjöfolk (resolution 16);
 - förbättra sjöfolks rättigheter och arbetsstandarder (resolution 17);
 - skydda ungt sjöfolks och hamnarbetares rättigheter (resolution 20);
 - förbättra standarderna för insjöfartbesättningar som arbetar i utvecklingsländer (resolution 22);
 - och stödja kampanjer för föreningsfrihet och kollektivförhandlingar inom Delta Air Lines och dess leveranskedja (resolution 26).
02. Noterar åtagandena från:
 - a. Asien/Stillahavsområdets regional konferens, okt. 2022, om kampanjarbete mot de falska anklagelserna mot fackliga ledare i Filippinerna (brådskande motion 1).
 - b. Fiskerisektionens konferens, dec. 2022, om att utöka nätverket för fiskares rättigheter (FRN) i Sydostasien, och om att organisera arbetare i kampen mot olagligt, oregistrerat och oreglerat fiske i Latinamerika.
 - c. Insjöfartsektionens konferens, dec. 2022, om att driva kampanj för internationella minimistandarder vid ILO:s sektormöte 2023 (resolution 22).
 - d. Konferensen för stadstransport, mars 2023, om att samordna solidaritet för att försvara demokratiska rättigheter och kräva offentligt ägande av och investeringar i stadstransport (resolution 2).
 - e. Vägtransportsektionens konferens, mars 2023, om att skydda rättigheter, säkerhet och hållbarhet inom passagerartransport över långa sträckor (resolution 2); och om att återställa transiträtt för palestinska vägtransportarbetare (resolution 5).
 - f. Järnvägssektionens konferens, mars 2023, om globala kampanjer för jämlikhet för funktionshindrade på järnvägsarbetsplatser (resolution 2); att arbeta tillsammans med grupper som organiserar funktionsnedsatta personer, pensionärer och pendlare för att kämpa mot personalnedskärningar och stängning av biljettkontor; och om att stödja pakistanska järnvägsarbetares kampanj för grundläggande arbetsrättigheter kopplat till klimatkrisen.
 - g. Konferensen för kvinnliga transportarbetare, sept. 2023, om att bekämpa tillbakagången av jämställdhet och kvinnors rättigheter som orsakats av högerextrema ideologier.
 - h. Sjöfolkssektionens konferens, dec. 2023, som uppmanade medlemsförbund att välkomna granskningen av Mexico City-policyn samt att samarbeta för att säkerställa att policyn tillämpas rättvist och jämlikt för alla.

- i. Sjöfolkssektionens konferens, dec. 2023, om att stödja medlemsförbunden i efterlevnaden av ITF:s Aten-policy om färjerutter, och dela information om konventioner och nationell lagstiftning kring korta sjöfartsrutter (resolution 9).
 - j. Fair Practices-kommittén (FPC), dec. 2023, om att agera mot företag som samarbetar eller har avtal med International Seafarers Union (ISU); och till stöd för FOC-kampanjen, inklusive förstärkning av artikel 91 i FN:s havsrättskonvention, främjandet av att den genuina kopplingen ska definieras av sunt förnuft i enlighet med artikel 94 i FN:s havsrättskonvention, samt att uppmana till en granskning av fartygsregistreringspraxis och FN:s konvention om fartygsregistrering (1986) (Resolutionen till ära av FOC-kampanjens 75-årsdag).
03. Erkänner att arbetsrättigheter och fackliga rättigheter är mänskliga rättigheter. Internationellt försvar, främjande och utvidgning av dessa rättigheter för transportarbetare – och därmed alla arbetare – har varit kärnan i ITF:s globala roll under 128 år.
 04. Noterar att attackerna på arbetstagares rättigheter runt om i världen, inklusive grundläggande principer och rättigheter på arbetet, urholkar demokratin och ansvarsskyldigheten, främjar splittring, konkurrens mellan arbetare och extremhögerens ökade framgångar; och att fackförbundens kollektiva makt är den mest potenta motkraften mot dessa trender.
 05. Noterar arbetet som utförs av [Internationella arbetsorganisationen \(ILO\)](#), [Internationella fackliga samorganisationen \(IFS\)](#), [Globala fackens råd \(CGU\)](#), och den globala arbetarrörelsens kamp och uppoffringar för att försvara och utöka arbetsrättigheterna som har gagnat och kommer att gagna alla transportarbetare även i framtiden.
 06. Noterar försvagningen av strejkrätten i många länder, sektorer och leveranskedjor, arbetsgivarnas attacker mot strejkrätten vid ILO, och behovet av att arbeta med den bredare globala arbetarrörelsen för att vända denna trend.
 07. Noterar antagandet av lagstiftning för företagsansvar i flera länder, inklusive obligatoriska lagar om due diligence för mänskliga rättigheter i leveranskedjan som ett direkt svar på fackliga och civila samhällets krav.
 08. Noterar att för att hantera tvister inom industrin, arresteringar av fackligt aktiva personer eller andra allvarliga kränkningar av mänskliga rättigheter och arbetarrättigheter har ITF upprättat en guide för att samordna och leverera solidaritetsstöd till medlemsförbund (ITF Solidarity Action Response). ITF har tillhandahållit solidaritetsstöd för att stödja transportarbetare som påverkas av konflikter och naturkatastrofer, och har inrättat digitala insamlingskampanjer för att samla in pengar.
 09. Noterar rättvis beskattning som ett sätt att säkra investeringar i offentliga tjänster, arbetsinspektionssystem och socialt skydd för alla.
 10. Uppmanar regeringar att uppfylla och, arbetsgivare, investerare, multinationella kunder och alla aktörer att respektera grundläggande principer och rättigheter på arbetet inklusive föreningsfrihet, kollektiva förhandlingar, organiseringsrätten så väl som strejkrätten; och att ratificera, effektivt implementera och respektera [ILO-konvention 87](#) och [ILO-konvention 98](#) och andra relevanta ILO-instrument som omfattar fackliga rättigheter.
 11. Uppmanar ITF att:
 - a. Utveckla en strategi för medlemskap och organisering för migrantarbetare och icke-standardiserade anställningsformer i transportleveranskedjan.
 - b. Samordna globala solidaritetsåtgärder bland transportförbund, transportarbetare, allierade och våra supportrar.

- c. Samordna en global kampanj för demokrati och rättigheter, en global ITF-kampanj med solidaritetsåtgärder för fackliga rättigheter, inklusive kampanjen för att försvara strejkrätten.
- d. Stödja medlemsförbundens rättsprocesser och strävan efter lagreformer.
- e. Stödja större samarbete mellan Förenta nationernas fackorgan, i synnerhet att uppmana ILO att vara närmare involverade med dess systemorgan.
- f. Utveckla, implementera och sträva efter kontinuerlig förbättring av internationella instrument genom FN:s system, inklusive:
 - i. Etablering av ILO-instrument för globala leveranskedjor och plattformarbete.
 - ii. Ett FN-fördrag om företag och mänskliga rättigheter.
 - iii. Befintliga ILO-standards, inklusive C190 och standards för arbetsmiljö.
 - iv. FN:s ramkonvention om klimatförändring (UNFCCC).
 - v. Arbete på sektornivå, vilket omfattar Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Internationella civilflygorganisationen (ICAO).
 - vi. FN:s 2030-mål för hållbar utveckling.
- g. Stödja medlemsförbund och att fullt ut utnyttja ILO:s övervakningssystem, FN-kommissioner, skyddsåtgärder för internationella finansinstitutioner, handelsmekanismer, regionala mekanismer för mänskliga rättigheter och icke-normativa affärs- och människorättsverktyg.



A02: SITUATIONEN I PALESTINA OCH ISRAEL

ITF:s 46:e kongress, som samlas i Marrakech, den 13–19 oktober 2024:

01. Med tanke på de många åren av brott mot mänskligheten och internationell humanitär rätt i Palestina och Israel, hur allvarlig situationen varit sedan 7 oktober 2023, samt vikten av att främja fred och att skydda arbetstagares rättigheter i regionen.
02. Med tanke på Internationella Transportarbetarefederationens (ITF) uppmaning till omedelbart och permanent vapenstillestånd och att samtliga gisslan och andra personer som hålles utan korrekt rättsförfarande omedelbart ska frigges, med FN:s garantier och tillsyn, och om ärliga försök att finna en hållbar fred.
03. Efterlyser etablerandet av nya och upprätthållandet av befintliga humanitära korridorer med ökade leveranser av livsviktigt humanitärt bistånd för att förhindra fler humanitära katastrofer och civila dödsfall.
04. Med tanke på Internationella domstolens indikationer om provisoriska åtgärder den 26 januari 2024 i målet Sydafrika mot Israel.
05. Med tanke på att FN:s generalförsamling antog en resolution den 18 september 2024 som uppmanar staten Israel att, bland annat, helt följa Internationella domstolens rådgivande yttrande från 19 juli 2024 angående de rättsliga följderna av Israels politik och praxis i det ockuperade palestinska territoriet, inklusive östra Jerusalem.
06. Med tanke på Internationella brottmålsdomstolens åklagares utredning kring Staten Palestinas situation.
07. Med beklagan för konfliktens negativa inverkan på transportarbetare, inklusive transportarbetare som arbetar över gränser, och ny bekräftelse om behovet av att skydda samtliga viktiga arbetstagare mot våld och att garantera dessas säkerhet och välbefinnande.
08. Då vi minns att vi som transportarbetarförbund har en stolt historia av att stå vid de förtrycktas sida, då vi har principer om fred, rättvisa, lika möjligheter, antiimperialism, demokrati och suveränitet i våra stadgar och policyer.
09. Speciellt med tanke på ITF:s stadgar, som uppmanar till försvar av demokrati och frihet, samt att motsätta sig kolonialvälde, imperialism, totalitära styrelseformer och aggression i alla dess former samt till varje åtskillnad på grundval av kön, nationalitet, hudfärg, ålder, sexuell inriktning, funktionsnedsättning eller trosbekännelse.
10. Då vi erkänner det brådskande behovet av att stödja och agera i solidaritet med de arbetstagare, kvinnor, barn och gamla som påverkas av konflikten.
11. Uppmanar ITF att stödja:
 - a. Ett omedelbart och permanent vapenstillestånd i Palestina och Israel för att förhindra en humanitär katastrof och undvika att fler civila dör.
 - b. Det omedelbara frigivandet av samtliga gisslan och andra personer som frihetsberövas utan korrekt rättsförfarande, i enlighet med internationell rätt, inklusive sjöfolk som i tjänst kidnappats i Röda havet.
 - c. Etablerandet av nya och upprätthållandet av befintliga humanitära korridorer med ökade leveranser av livsviktigt humanitärt

bistånd för att tillgodose miljontals människors behov och förhindra en humanitär katastrof i Gaza.

- d. Samarbete med det internationella samfundet, industrin och fackförbunden för att minska de risker konflikten utsätter transportarbetare för.
 - e. Samtliga parter respekt för internationell rätt, i synnerhet för mänskliga rättigheter och humanitär rätt, för att skydda civila.
 - f. Att Internationella brottmålsdomstolen och Förenta nationerna aktiverar mekanismer för att förhindra och sätta stopp för internationella brott.
 - g. Åtgärder från länder för att öka förtroendet för den internationella rättsordningen och för att stödja internationella rättsinstanser.
 - h. Politiska utfästelser och politiskt stöd från samtliga regeringar för att åstadkomma en förhandlad fred genom en tvåstatslösning, få slut på våldet, olagliga bosättningar och ockupation utifrån resolutioner 242 och 338 från FN:s säkerhetsråd.
 - i. Ökade ansträngningar för att organisera arbetstagare och säkerställa att deras rättigheter respekteras.
12. Kongressen uppmanar även ITF att:
- j. Uppmana regeringar att fördöma attackerna mot samt brådskande förnya och stärka finansieringen för Förenta nationernas hjälporganisation för palestinska flyktingar i Mellanöstern (UNRWA).
 - k. Uppmuntra och pressa regeringar att sluta sälja, överföra och avleda vapen, ammunition och annan militär utrustning vars användning kan leda till ytterligare kränkningar av internationell humanitär rätt samt brott mot mänskliga rättigheter.
 - l. Fortsätta att uppmuntra donationer till ITF:s solidaritetsfond för palestinska fackförbund och att överväga att
- omfördela en del av medlen för återuppbyggandet av Gaza och dess återhämtning efter kriget.
- m. Bedriva kampanjarbete för att Gaza snabbt och effektivt ska återuppbyggas och återhämta sig, inklusive återuppbyggandet eller restaurerandet av förstörd infrastruktur, på nytt fastslå vikten av ILO:s rekommendation 205 om sysselsättning och anständigt arbete för fred och motståndskraft som antogs 2017 för att möjliggöra återhämtning och skapandet av motståndskraft, samt aktivera anständigt arbete i Gaza, inklusive genom att på nytt utveckla den lokala ekonomin för att eftersträva projekt som främjar demokrati, mänskliga rättigheter och fred.
 - n. Bedriva kampanjarbete för att staten Palestina ska beviljas fullvärdigt medlemskap i Internationella arbetsorganisationen (ILO).
 - o. Uppmuntra medlemsförbund att vidta åtgärder på nationell nivå för att få resolutionen implementerad.
13. Kongressen upprepar även kraven i de globala fackförbundens uttalande från 11 juli 2023:
- Kräver att Förenta nationerna ingriper för att skydda människors liv i Palestina och Israel, inklusive nyttjandet av fredsbevarande styrkor.
 - Uppmanar den globala fackliga rörelsen att under de globala fackförbundens ledning överväga och eftersträva alla möjliga alternativ för att pressa företag, arbetsgivare och investerare som är inblandade i expansionen och fortsättandet av olagliga israeliska bosättningar i de ockuperade territorierna.

Vi erbjuder vår solidaritet och vårt stöd till de barn, kvinnor, gamla, samtliga civila och arbetstagare som påverkas av våldet i Palestina och Israel, samt till alla våra medlemsförbunds medlemmar som påverkas av konflikten.



A03: KRISEN I ÖSTRA DELARNA AV DEMOKRATISKA REPUBLIKEN KONGO (DRK)

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Det finns en djup oro över de väpnade gruppernas fortsatta offensiver, däribland M23, och närvaron av utländska väpnade styrkor i de östra delarna av Demokratiska republiken Kongo, vilket har lett till att den humanitära krisen fortsätter att förvärras med 2,5 miljoner fördrivna personer, tusentals dödsfall och barbariska våldtäkter av flickor och kvinnor, med potential att sprida sig till alla länder i området kring de stora sjöarna.
02. Beklagar den storskaliga plundringen av Demokratiska republiken Kongos mineraler och naturresurser av väpnade grupper som betjänar grannländer och multinationella företag.
03. Noterar bittert de allvarliga kränkningarna av de mänskliga rättigheterna och arbetarnas rättigheter, särskilt inom transportsektorn, och svårigheterna att flytta människor och varor i strategiska delar av Centralafrika. Förlisningen av en båt i Goma den 3 oktober, med över 125 dödsfall, är en sorglig illustration av detta.
04. Hänvisar till de brådskande varningarna från ITF:s medlemsförbund i Demokratiska republiken Kongo, Abidjan-deklarationen som antogs av den senaste afrikanska regional konferensen och hänskjutandet till ITF:s generalsekreterare av ITF-anslutna RMT i Storbritannien.
05. Uppmanar ITF att:
 - a. Kräva respekt för Demokratiska republiken Kongos suveränitet och territoriella integritet och ett villkorslöst tillbakadragande av utländska väpnade styrkor.
 - b. Förespråka att regionala och underregionala institutioner ska göra allt som står i deras makt för att de väpnade gruppernas verksamhet omedelbart ska upphöra och freden och den fria rörligheten för varor och personer snabbt återupptas.
 - c. Förespråka skydd av civilbefolkningen, särskilt transportarbetare, deras familjer och samhällen.
 - d. Uppmana det internationella samfundet att ge massivt humanitärt bistånd till fördrivna och utsatta befolkningsgrupper, däribland kvinnor och flickor.
 - e. Ålägga ITF:s generalsekreterare och medlemsförbund att fortsätta påverkans- och lobbyarbetet för transportarbetares rättigheter, fred och rättvisa i Afrika, särskilt i östra Demokratiska republiken Kongo.



A04: JEMEN

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Konstaterar att:

- a. Fyra Yemenia Airways-flygplan vid Sana'a International Airport i Sana'a beslagtogs av regeringen i juni 2024.
- b. De senaste veckorna har Jemen även bombats som ett resultat av den eskalerande konflikten i regionen.
- c. Dessutom har landet i årtal härjats av krig och konflikter som har medfört lidande för transportarbetare, deras familjer och samhällen.

02. Uppmanar ITF att:

- a. Fortsätta att trycka på att det internationella samfundet ska pressa konfliktens samtliga parter att nå en lösning och sätta stopp för det orättvisa kriget mot Jemens arbetstagare och befolkning.
- b. Fortsätta att via internationella organisationer skapa påtryckningar för att hålla Jemens transportsektor neutral från krigets och konflikternas gissel, samt öppna samtliga landvägar, hamnar och flygplatser i humanitärt syfte.
- c. Stödja krav om att regeringen i Sana'a ska återlämna Yemenia Airways flygplan från Sana'a International Airport, samt frigöra företagets tillgångar i Sana'as banker så att företaget kan återuppta sin verksamhet som det enda nationella flygbolaget som har avgångar från samtliga av Republiken Jemens flygplatser.



A05: KRISEN I SAHELLÄNDERNA

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Uttrycker sin djupa förbittring över de många massakrer som begåtts av väpnade terroristgrupper i Sahelländerna (Mali, Niger och Burkina Faso), varav den senaste avslutades den 24 augusti med mordet på nästan 400 civila i Barsalogo i norra centrala Burkina Faso.
02. Djupt oroad över den massiva och ohejdade osäkerhet som råder i Sahel, särskilt i Burkina Faso, Mali och Niger, och den allvarliga humanitära kris som följer av detta.
03. Även oroad över de allvarliga riskerna för att denna kris sprider sig till alla andra västafrikanska länder på grund av närvaron och ökningen av väpnade grupper, separatist-rörelser och kriminella rörelser och människohandlare av alla slag.
04. Medveten om de allvarliga konsekvenserna av den verksamhet som bedrivs av kriminella grupper som är verksamma i Sahelländerna, såsom handel med människor, narkotika och varor samt hoten mot freden, säkerheten och stabiliteten i alla västafrikanska länder.
05. Allvarligt oroad över den minskade respekten för mänskliga rättigheter och arbetares rättigheter på grund av prioriteringen av kampen mot otrygghet.
06. Djupt nedslagen av attackerna mot transportarbetare som riskerar sina liv när de försöker säkerställa försörjningen av förnödenheter till befolkningar och rörlighet för människor.
07. Mäter risken för störningar av underregionala institutioner (ECOWAS och WAEMU) och förintelsen av alla integrationsinsatser som inleddes för nästan ett halvt sekel sedan.
08. Följer rekommendationen från ITF:s medlemsförbund i Burkina Faso, Mali och Niger samt Abidjan-deklarationen som antogs vid den senaste afrikanska regionala konferensen.
09. Uppmanar ITF att:
 - a. Uttrycka allt sitt stöd och all sin solidaritet med människorna och transportarbetarna i Sahelländerna, särskilt i Burkina Faso, Mali och Niger.
 - b. Skarpt fördöma de barbariska och avskyvärda handlingar som begåtts av kriminella grupper, separatistgrupper och terroristgrupper.
 - c. Utöva påtryckningar på regeringarna i Burkina Faso, Mali och Niger för att stärka säkerheten och skyddet för transportarbetare när de utför sitt dagliga arbete.
 - d. Utöva påtryckningar på det internationella samfundet, regionala och underregionala institutioner för att ge orubbligt stöd till arbetare och kampen mot kriminella grupper, separatistgrupper och terroristgrupper.



A06: RÄTTEN TILL FRED OCH SÄKERHET FÖR VARJE MÄNNISKA OCH FÖR ALLA FOLK ÄR EN GRUNDLÄGGANDE SKYLDIGHET FÖR STATER OCH MELLANSTATLIGA INSTITUTIONER

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

Vår observation:

01. Fred är inte bara avsaknad av krig, utan också principen om mänskliga relationer som bygger på allas fria samarbete för det gemensamma bästa. Varaktig fred är en förutsättning för att alla mänskliga rättigheter ska kunna tillgodoses och skyldigheter uppfyllas. Det är alltid arbetare, oavsett ursprung, som är de första offren för krig och den fattigdom som de skapar.
02. Fattigdom, förtvivlan, arbetslöshet och bekymmer ger näring åt konflikter. Att utplåna dessa är en av förutsättningarna för fred.

Våra värderingar:

03. Fackföreningsrörelsen har därför en roll att spela, ett särskilt bidrag att ge, i strävan efter fred. Social rättvisa är en byggsten i strävan efter och upprätthållandet av fred.
04. Vi motsätter oss all form av krigisk logik, och insatserna måste inriktas på ett hållbart upprätthållande av fred. Hållbart konfliktförebyggande kräver engagemang i fredskulturer samt institutioner och strukturer som är inriktade på konfliktlösning genom ickevåld.

05. Vi fördömer ockupationen av alla territorier i strid med internationell rätt. Militär ockupation av territorier är den värsta formen av våld. Sådana orättvisor är ett allvarligt hot mot världsfreden.

06. Vi upprepar vårt motstånd mot alla former av våld, oavsett vilka de är, och mot kollektiv bestraffning av civilbefolkningen. ITF bekräftar sitt engagemang för en värld fri från massförstörelsevapen och förespråkar nedrustning, i synnerhet avskaffandet av kärnvapen.

07. Även om det inte finns något substitut för medborgarnas demokratiska legitimitet när det gäller att garantera fred och rättvisa och dialogens roll i konfliktlösning, får vi inte glömma bort vikten av internationell rätt och Förenta nationernas (FN) viktiga roll i konfliktförebyggande.

08. När freden är hotad, när freden bryts eller en angreppshandling begås måste FN:s säkerhetsråds kollektiva åtgärder enligt kapitel VII i Förenta Nationernas stadga ha företräde framför alla unilaterala ingripanden.

Våra farhågor:

09. Som facklig organisation är vi oroade över situationen för arbetstagare och deras familjer som lever i länder som är i krig, precis som vi är mycket oroade över att internationell rätt överträds och att konflikter fortsätter att göra att befolkningar drabbas av elände och underblåser hat mellan folk samt den ökande fanatismen.
10. Vapen och ammunition bör inte längre betraktas som varor som alla andra av stater. Bristen på verklig demokratisk kontroll över överföringen och kommersialiseringen av dem är en viktig destabiliserande faktor som blåser på de många konflikter som förpestar vår jord.
11. Det finns många texter, fördrag och konventioner. Det är viktigt att kräva att de tillämpas på ett effektivt sätt och att internationella jurisdiktioner respekteras.
12. Vi uppmanar ITF att:
 - Driva en kampanj för en genomgripande reform av FN-systemet, inbegripet en reform av säkerhetsrådet, som skulle genomdriva den rättvisa geografiska fördelning av beslutsfattandet som krävs enligt FN-stadgan samt avskaffandet av de permanenta medlemmarnas faktiska veto rätt.
 - Mobilisera den allmänna opinionen och integrera kampanjer och åtgärder rörande nedrustningsprocessen samt främja en dialog- och fredskultur.
13. Arbetet med dialog måste bedrivas inom vår organisation eftersom vi tror att det är genom dialog och debatt som fredskrafterna kan göra framsteg. Det handlar därför om att alltid sträva efter att arbeta för att stärka fredsläget och främja närmanden och relationer med andra arbetstagarorganisationer men också med det civila samhället i stort.
14. I detta sammanhang uppmanar vi till utveckling av åtgärder som är så enhetliga som möjligt på alla nivåer och som bygger på och bidrar till framgång för:
 - a. Internationella fredsdagen den 21 september
 - b. FN:s internationella dag för totalt avskaffande av kärnvapen den 26 september
 - c. Internationella ickevåldsdagen den 2 oktober
 - d. Världsdagen för vetenskap för fred och utveckling den 10 november



A07: NOLLTOLERANS FÖR YTTERHÖGERN

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Internationella Transportarbetarefederationen lever solidaritet.
02. Vi motsätter oss starkt alla former av hat och exkludering och är oroadade över att högerradikala och högerpopulistiska partier och rörelser stärks över hela världen.
03. De värderingar och mål som de olika högerpopulistiska och högerradikala grupperna har är inte förenliga med våra fackföreningars värderingar och mål.
04. Fascismen har aldrig varit särskilt långt borta, men under lång tid har den oftast förvisats till det demokratiska samhällets yttersta utkanter. Den har – med rätta – marginaliserats. Men idag är den tillbaka i förgrunden och den är internationellt orienterad, vilket förvåras av högerextrema åsikter på sociala medier. Ledare från den extrema och radikala högern ges ett omfattande forum i mainstreammedia. Den politiska världen implementerar i allt högre grad högerextrema idéer och politik. Regeringar – med eller utan deltagande av högerextrema partier – vidtar åtgärder som inspirerats av extremhögern (bakslag, byggande av murar eller stängsel, ...). Extremhögern är aktiv igen och verkar ha blivit "normaliserad".
05. Högerextrema och högerpopulistiska organisationer visar sig allt mer öppna i den offentliga debatten idag, både via sociala medier och i den traditionella pressen. De blir allt mer arroganta och aggressiva och undergräver demokratin genom att organisera en våg av provocerande tal, uppmaningar till hat och våld. Vår välfärdsstat och dess demokratiska funktioner är under attack.
06. Samtidigt är fackföreningar ofta måltavlor för eller blir till och med bokstavligen attackerade av extremhögern, som är antifacklig och representerar motsatsen till det vi står för som fackföreningar. Den sociala modell som de sprider är en modell som bygger på individualism, utanförskap och "de egna först".
07. ITF:s fackförbund är engagerade i principerna för den demokratiska och sociala rättsstaten och motsätter sig antidemokratiska, fascistiska och extremistiska strävanden. De står för sammanhållning, mångfald, respekt och uppskattning.
08. ITF står i nära solidaritet med det civila samhället, demokratiska initiativ och människorättsgrupper som står upp mot hat och exkludering samt för demokratiska principer och rättsstatsprincipen globalt.
09. Fackföreningarna måste stå i skottlinjen mot högerns antidemokratiska krafter. Högerpopulism och extremhögern måste fördömas och bekämpas med kraft. ITF och alla dess medlemmar måste ta ledningen i kampen mot extremhögern.

10. Kongressen uppmanar därför ITF och dess medlemsorganisationer att utveckla en kraftfull politik mot extremhögern genom att:

- Säga ifrån offentligt och tydligt mot alla uttryck för högerpopulism, högerextremism och fascism.
- Upprätta ett handlingsprogram för att föra kampen mot extremhögern för att som fackförbund identifiera alla former av högerextremism och samordna detta på internationell nivå. Uppmuntra utbyte mellan medlemsförbunden om bästa praxis i kampen mot extremhögern.
- Utveckla eller låta utveckla utbildningsverktyg, inbegripet en onlinestrategi, för att göra fackföreningarnas medlemmar medvetna om farorna med fascism och mobilisera dem i kampen mot fascism. förstärka ungdomsutbytet mellan våra medlemsförbund för att stärka den internationella sammanhållningen. En central del i detta är att avslöja och punktera den "sociala" demagogi som extremhögern använder för att vilseleda människor och samla allmänheten bakom sig.
- Stödja och utveckla ett hoppfullt, inkluderande och socialt narrativ som erbjuder ett alternativ till den högerextrema diskursen som bygger på bilden av att vara fiender, exkludering och falska nyheter.



A08: ESWATINI

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Emedan ITF:s 46:e kongress som hölls i Marrakech, Marocko den 13–19 oktober 2024 bestod av över 2 000 ombud som representerade fackförbund med 18,5 miljoner medlemmar världen över som reflekterade över Eswatini.
02. Emedan kongressen noterade det försämrade tillståndet för mänskliga och fackliga rättigheter i Eswatini präglad av alarmerande fall av statligt våld och utomrättsliga avrättningar, oroade dessa djupt ITF. För exakt 21 månader sedan dödades en framstående advokat för fackliga rättigheter, Thulani Rudolf Maseko, i sitt hem enligt uppgift av statliga styrkor. Det avskyvärda mordet möttes av ökade krav på en oberoende utredning och straff av anstiftarna. En uppmaning som inte hörsammats av myndigheterna.
03. Emedan såg Eswatinis regerings fortsatta angrepp på mänskliga och fackliga rättigheter landet fortsatt på ITUC Global Rights Index som ett av de tio värsta länderna när det gäller respekt för arbetarnas rättigheter under ett par år. Än värre är att år 2021 dödades minst 40 demonstranter, flera andra överlevde skottskador och hundratals fängslades i demokratiprotester. I processen fängslade och dömde regimen två parlamentsledamöter och dömde dem till sammanlagt 68 års fängelse och en parlamentsledamot flydde landet och förblir i exil, bara för att ha visat stöd för kravet på demokrati.
04. Medveten om en fortsatt påtryckning med en progressiv uppsättning krav från transportarbetare för förbättrade arbetsrättigheter, social rättvisa och demokratisering av landet svarade regeringen därefter genom ett misslyckat mordförsök på SWATCAWU:s generalsekreterare, Sticks Nkambule, som fortfarande befinner sig i exil. Som ett resultat bad den 112:e ILO-konferensen nyligen regeringen att vidta drastiska åtgärder för respekt av mänskliga och fackliga rättigheter, inklusive att släppa de falska anklagelser som riktats mot Sticks Nkambule. Regeringens rapport från september 2024 till ILO presenterar dock summariskt en direkt vägran att genomföra nämnda rekommendationer.
05. Medveten om att protester och politiska partier fortfarande är förbjudna i Swaziland går kvävningen av politisk aktivism tillbaka till kungens proklamation den 12 april 1973 som centraliserade all rättslig, verkställande och lagstiftande statsmakt till monarkens institution.
06. Emedan fortsätter situationen i Eswatini att förvärras så att EU och USA nyligen antog specifika resolutioner mot regeringen, bland dess åtgärder syftar de till att se över och/eller minska stödet för Eswatini och genomföra riktade sanktioner mot vissa högre regeringstjänstemän.

07. Nu beslutade därför ITF:s 46:e kongress enhälligt;
- a. Att ITF ska upprätthålla en orubblig solidaritet med SWATCAWU, ett medlemsförbund som verkar från den förtryckta arbetarklassen i Eswatini som har levt under en diktatur sedan 1973, vilket markerar 51 år av vanstyre till dags dato.
 - b. Att ITF ska tillhandahålla allt tekniskt och motståndskraftigt stöd till SWATCAWU för att genomföra program som ska bidra till fullt åtnjutande av alla rättigheter som skyddas av ILO tillsammans med FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna från 1948.
 - c. Att kongressen ska uppmana ITF:s medlemsförbund att lobba sina regeringar och det internationella samfundet för att sätta press på Eswatinis regering att följa slutsatserna och rekommendationerna till fullo från ILO:s kommitté för tillämpningar för 2024 angående Eswatinis tillämpning av konvention 87 i juridisk praxis
 - d. Att ITF ska fortsätta att tillhandahålla allt nödvändigt stöd som krävs för SWATCAWU:s effektiva verksamhet, skydd av dess ledare och upprätthålla kampen för ett säkert återvändande av dess generalsekreterare Sticks Nkambule som befinner sig i landsflykt.
 - e. Att ITF tillsammans med globala fackliga federationer (GUF:er) ska kämpa för fallet med de förtryckta arbetarna i Eswatini globalt, i syfte att isolera den repressiva regimen och genomdriva riktade sanktioner mot högre statstjänstemän som är direkt eller indirekt ansvariga för kränkningar av mänskliga och fackliga rättigheter.
 - f. Att ITF ska ge allt nödvändigt stöd och solidaritet som syftar till att säkerställa att det förtryckta folket i Eswatini lever i och/eller uppnår demokrati för att praktiskt åtnjutande av mänskliga och fackliga rättigheter ska kunna förverkligas.



A09: FOTBOLLS-VM 2026 OCH 2030

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Erkänner vikten av respekt för mänskliga rättigheter, inklusive grundläggande rättigheter för arbetstagare, inom idrottsvärlden och internationella sportevenemang, i enlighet med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter samt OECD:s riktlinjer för multinationella företag.
02. Erkänner den avgörande roll transportarbetare har i planeringen och verkställandet av internationella sportevenemang, inklusive logistiken och genomförandet, turism, supportrarnas resor till och från evenemanget, samt deltagarnas och supportrarnas säkerhet och hälsa.
03. Noterar arbetet som görs av Internationella fackliga samorganisationen (IFS), Globala fackens råd (CGU) samt Sport & Rights Alliance (SRA) för att främja rättigheterna för alla som påverkas av sport, inklusive arbetstagare.
04. Noterar ITF:s krav Transportarbetares rättigheter i kongressvisionen för 2024–2029.
05. Erkänner vikten av ILO-konvention 190 om våld och trakasserier i arbetslivet, och det ökade hot om våld och trakasserier kvinnliga transportarbetare, unga transportarbetare, HBT-arbetare och alla arbetstagare under internationella evenemang står inför, samt den ökade användningen av kollektivtrafik och flyg, ökad turism, ökade godstransporter och ökad logistik som dessa medför.
06. Erkänner vikten av transportarbetares rätt till sanitetsanläggningar, särskilt vid internationella evenemang som kräver att arbetstagarna utför sitt arbete på obekanta, avlägsna och/eller mycket mobila arbetsplatser, samt under stor press.
07. Erkänner det växande problemet med människotraficking av både arbetstagare och passagerare inom transportsektorn, särskilt före och under internationella evenemang, vilket består av ett antal problem som inkluderar:
 - a. Transportsektorn som en rekryteringsplats – människohandlare riktar ofta in sig på transportnav för att rekrytera utsatta och unga personer till tvångsarbete.
 - b. Transportsektorn som ett sätt att bedriva människohandel – avreglerade och dåligt kontrollerade transportnät utnyttjas av människohandlare för att förflytta offren mellan olika platser.
 - c. Transportarbetare som offer – mobila och avreglerade transportverksamheter (t.ex. sjöfart, lastbilstransporter) använder sig av och utnyttjar till allt högre grad arbetstagare som är offer för människohandel.
 - d. Kränkningar av arbetstagares rättigheter som kännetecken – kränkningar av arbetstagares rättigheter som fackförbundet tar itu med kännetecknar ofta möjlig människohandel och brott mot mänskliga rättigheter.
 - e. Kvinnliga och unga arbetare och passagerare på transportnav, knutpunkter och i leveranskedjor drabbas oproportionerligt.
08. Noterar de kränkningar av transportarbetares och andra arbetstagares mänskliga rättigheter, inklusive arbetarrättigheter, som ägde rum under 2022 års fotbolls-VM i Qatar.

- 09. Noterar att 2026 års fotbolls-VM ska hållas i sexton städer i tre nordamerikanska länder: Kanada, Mexiko och USA. De tre ländernas gemensamma ansökan påstod att evenemanget kan generera 14 miljarder dollar i intäkter och 11 miljarder dollar vinst för FIFA.
- 10. Noterar att 2030 års fotbolls-VM kommer att arrangeras gemensamt av Marocko, Portugal och Spanien.
- 11. Noterar att 5 miljarder dollar värt av kortvarig ekonomisk aktivitet uppskattas genereras genom värdskapet för 2026 års fotbolls-VM, inklusive cirka 40 000 arbetstillfällen och 1 miljard dollar i ökade inkomster för arbetstagare i Nordamerika (Boston Consulting Group, 2018).
- 12. Noterar att FIFA har åtagit sig att minska sitt koldioxidavtryck med 50 % till 2030 och att nå nettonollutsläpp till 2050, i enlighet med Parisavtalet från 2015.
- 13. Uppmanar FIFA, regeringar, arbetsgivare, investerare, multinationella kunder och andra aktörer, under planeringen, genomförandet och verkställandet av 2026 års och 2030 års fotbolls-VM, inklusive i leveranskedjorna, att:
 - a. Främja och respektera mänskliga rättigheter, inklusive rätten till föreningsfrihet och kollektivförhandlingar, samt tillämpliga bransch- och arbetsavtal.
 - b. Prioritera och investera i överkomlig och säker kollektivtrafik för evenemanget som skapar anständiga jobb och har positiva effekter på lång sikt för värdstädernas arbetstagare och invånare, för att hjälpa till att säkerställa att FIFA lyckas minska sina utsläpp med 50 % till 2030, i enlighet med Parisavtalet.
 - c. Respektera ITF:s principer för ansvar i leveranskedjan och garantera att alla direkt och indirekt anställda transportarbetare, inklusive underleverantörers arbetare och de med icke-standardiserade anställningsformer, har tillgång till likvärdiga arbetsvillkor.
 - d. Samarbeta med och förse fackförbund med resurser för att tillhandahålla arbetsmiljöutbildning, inklusive utbildning om våld och trakasserier, säker pendling till och från jobbet samt respekt för ITF:s sanitetsstadga.
 - e. Samarbeta med ITF och dess medlemsförbund för att göra due diligence för mänskliga rättigheter (HRDD) för att säkerställa att mänskliga rättigheter respekteras genom hela leveranskedjan; och,
 - f. Erkänna och förse med resurser den roll välutbildade transportarbetare och deras fackförbund har som potentiella första räddare för personer som fallit offer för människotrafficking.
- 14. Uppmanar ITF att:
 - a. Samarbeta och koordinera med IFS, CGU och Sport & Rights Alliance för att bedriva kampanjarbete för att mänskliga rättigheter ska respekteras, inklusive arbetarrättigheter, under 2026 och 2030 års fotbolls-VM.
 - b. Bistå framtagandet av ett protokoll för att ta itu med och förebygga människotrafficking av transportarbetare och passagerare.
 - c. Upprätta ett nätverk för regelbunden kommunikation och solidaritet genom ITF:s nationella samordningskommittéer i Kanada, Mexiko och USA för att stödja medlemsförbunds kampanjer och förhandlingar inom kollektivtrafiken, på flygplatser och andra nav.
 - d. Upprätta ett nätverk för regelbunden kommunikation och solidaritet med medlemsförbund i Marocko, Portugal och Spanien för att stödja medlemsförbunds kampanjer och förhandlingar inom kollektivtrafiken, på flygplatser och andra nav.



A10: STÄRKA TRANSPORT- ARBETARFÖRBUND I CENTRALA OCH ÖSTRA EUROPA

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Konstaterar att:

- På beslut av ITF:s styrelse i november 2019 inledde ITF tillsammans med ETF ett gemensamt organiseringsprojekt i Central- och Östeuropa (CEE) på grund av de sjunkande medlemskapssiffror som har drabbat fackförbund i regionen sedan tidigt 2000-tal.
 - Detta projekt gav konkreta resultat i form av stärkta befintliga medlemsförbund till ITF/ETF, i deras organiseringsstrategier and politiska inflytande på internationell nivå, vilket har bidragit till att väsentligt förbättra deras aktiva engagemang inom ETF och ITF.
 - Den gemensamma insatsen möjliggjorde även byggandet av nya fackförbund inom flyget, sjöfart, hamnarbete, insjöfart, järnväg och vägtransport.
 - Samtidigt identifierade projektet vissa hinder för facklig organisering, inklusive fackförbunds finansieringssystem, samt för än mer aktivt deltagande inom ETF och ITF såsom språkbarriärer och brist på medvetenhet om vikten av europeisk solidaritet och åtgärder på EU-nivå.
- Det finns ett stort antal multinationella företag som är verksamma i CEE-regionen och med hemvist i länder med starka mekanismer för arbetares deltagande och hög facklig organisationsgrad.
 - Efter EU-valet i juni 2024 kommer Europaparlamentets majoritets förskjutning åt höger att ytterligare försvåra situationen för transportarbetare och deras fackförbund, vilket förvärrar problemen kring arbetskraftens rörlighet.

02. Uppmanar ITF att:

- På nytt bekräfta åtagandet om samarbete mellan ITF och ETF för att främja facklig uppbyggnad, organisering och kollektivförhandling i CEE-regionen som ITF:s styrelse gav uttryck för i november 2019 och på nytt bekräftade vid ETF:s kongress i Budapest i maj 2022.
- Uppdra ITF:s och ETF:s sekretariat att förbereda ett konkret förslag för den andra fasen i det gemensamma organiseringsprojektet för CEE-regionen, inklusive finansieringsaspekter.
- Begära att samtliga av ITF:s och ETF:s sektioner och kommittéer ägnar särskild uppmärksamhet till de frågor som specifikt rör CEE-regionen.
- Stödja facklig organisering och kapacitetsuppbyggnad bland förbunden i CEE-regionen, inklusive medlemsförbunds kollektivavtal om ny teknik, arbetsmiljö och frågor rörande rättvis övergång.

-
- Minnas att denna organiseringsinsats bör vara knuten till andra av ITF:s/ETF:s aktiviteter, i synnerhet arbetet med europeiska företagsråd, företagsnät och due diligence för mänskliga rättigheter, samt för att öka kvinnors och unga arbetstagares deltagande i fackförbund.
 - Mobilisera medlemsförbunden i CEE-regionen för att aktivt delta i ITF:s och ETF:s arbete, inklusive i den europeiska sociala dialogen inom olika sektorer.



A11: SOCIALFÖRSÄKRING – EN MÄNSKLIG RÄTTIGHET FÖR ALLA TRANSPORTARBETARE

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Erkänner att det sociala skyddet globalt förblir oacceptabelt lågt även 76 år efter FN:s universella deklaration om mänskliga rättigheter år 1948 som fastslog detta som en rättighet för alla. Enligt ILO:s rapport om det sociala skyddet i världen 2020–2022 saknar över fyra miljarder människor fortfarande någon form av socialt skydd.
02. Noterar att trots att varje land upprättar sitt eget socialförsäkringssystem med olika metoder utefter dess nationella, ekonomiska och politiska förutsättningar så överskrider behovet av social trygghet både gränser och omständigheter. Det är det skydd samhället ger individer och hushåll för att säkerställa tillgång till vård och för att garantera säker inkomst, särskilt vid hög ålder, arbetslöshet, sjukdom, funktionshinder, arbetsskada, moderskap eller förlorad familjeförsörjare. Samtliga arbetstagare drabbas av en eller flera av dessa situationer vid olika skeden under livets gång och ofta utan förvarning.
03. Noterar att, enligt ILO, har HIV/AIDS och Covid-19-pandemin förvärrat klyftorna i det sociala skyddet mellan länder med höga och låga inkomster, och då ökad utsatthet orsakad av klimatförändringar eller naturkatastrofer såsom jordbävningar eller tsunamier oproportionerligt drabbar de mest marginaliserade är detta ett nödvändigt komplement till den gröna politiken och annan aktiv arbetsmarknadspolitik för att åstadkomma en rättvis övergång.
04. Erkänner den särskilda klyfta i det sociala skyddet för transportarbetare verksamma i den informella ekonomin och med icke-standardiserade anställningsformer, samt moderniseringen av sociala skyddssystem som krävs för att åtgärda denna klyfta och övergå till en framtid för arbete baserad på social och ekonomisk rättvisa.
05. Noterar likväl den fortsatta relevansen av en uppsättning befintliga ILO-konventioner om socialt skydd och stödjer ett rättighetsbaserat tillvägagångssätt angående socialt skydd som upprepas i ILO:s rekommendation från 2012 om socialt grundskydd (nr 202), som kan skydda människor mot framtida kriser och ge arbetstagare och verksamheter den trygghet som behövs för att med självförtroende och hopp ta sig an flera väntande omställningar.
06. Hävdar på nytt att socialt skydd är nödvändigt i kampen mot fattigdom och orättvisa, vilket garanterar social inkludering och rätten till ett värdigt liv.
07. Uppmanar ITF att:
 - Stödja medlemsförbund i samtliga transportsektorer och transportarbetare med formella, informella eller icke-standardiserade anställningsformer, inklusive förtäckt anställning och plattformarbete, i offentlig och privat sektor, i att kräva vittomspännande och icke diskriminerande sociala trygghetssystem som omfattar, som minimikrav, tillgång till nödvändig vård och grundläggande inkomsttrygghet för alla, inklusive för äldre personer, migrantarbetare och för alla kön, oberoende av de nationella, ekonomiska och politiska omständigheterna.

- Delta i internationella fackliga kampanjer för att implementera ett socialt grundskydd – nationellt fastställda garantier för grundläggande social trygghet med avsikt att förhindra eller minska fattigdom, utsatthet och socialt utanförskap – som en del av strategier för att progressivt öka den sociala tryggheten för så många transportarbetare som möjligt.
- Stödja medlemsförbund i kampanjer för att deras regeringar ska ratificera och effektivt implementera befintliga och aktuella ILO-konventioner om socialt skydd, inklusive: 1952 års konvention angående minimistandard för social trygghet (nr 102); samt 1964 års konvention angående förmåner vid yrkesskada (nr 121); 1967 års konvention om invaliditets-, ålders- och efterlevandeförmåner (nr 128); 1969 års konvention om läkarvård och kontanta sjukförmåner (nr 130); 1988 års konvention om främjande av sysselsättning och skydd vid arbetslöshet (nr 168); 2000 års konvention om skydd vid havandeskap och barnstöd (nr 183), och deras stödjande rekommendationer; inklusive 1982 års konvention om upprättande av ett internationellt system för bevarande av rättigheter inom den sociala tryggheten (nr 157), 1949 års reviderade konvention angående migrerande arbetare (nr 97) och 1975 års konvention (tilläggsbestämmelserna) om socialt skydd för migrerande arbetstagare (nr 143).
- Förespråka omfattande socialt skydd inom relevanta internationella institutioner i vilka ITF företräder transportarbetare, inklusive ILO och andra FN-organ, och i andra globala relationer med arbetsgivare.
- Strategiskt arbeta med och förmå internationella finansinstitutioner (IFI:er) – vars uttalade mål är att främja hållbar ekonomisk utveckling och minska fattigdomen i låg- och medelinkomstländer – att inkludera krav på omfattande sociala skyddssystem i sina "standarder" och låneavtal med statliga låntagare.
- Samordna med andra globala fackliga federationer för att stärka organisering och kampanjarbete angående samtliga arbetares tillgång till omfattande social trygghet.
- Förespråka och samarbeta internationellt för upprättandet av en fond för universellt socialt skydd som ska ge partiellt stöd till låg- och medelinkomstländers sociala skyddssystem och säkerställa ett socialt grundskydd för de fattigaste länderna.
- Organisera en global aktionsdag då man kräver att samtliga transportarbetare i världen ska kunna leva ett värdigt liv med ett säkerhetsnät av omfattande sociala skyddssystem, inklusive socialt grundskydd.



A12: FÖR VÅRT KOLLEKTIVA MINNE

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar att ITF grundades 1896 och har en 128 år lång historia. Den internationella fackföreningsrörelsen har genomgått omvälvningar under mer än ett århundrade, inklusive två världskrig. Vår organisations historia kräver att vi samlar in och bevarar våra gemensamma arkiv. För om ni inte känner till er historia är ni dömda att återuppleva den!
02. Noterar att forskning genomfördes inför ITF:s 100-årsjubileum 1996. Korta historiska påminnelser noteras i vissa dokument, men utan någon verklig analys av specialister. I ett allt mer kaotiskt globalt sammanhang är det nödvändigt att förstå transportarbetarnas historia och deras skiften under historiska perioder som är specifika för det globala eller nationella sammanhanget. Att analysera tidigare beslut i ljuset av aktuella händelser verkar vara nödvändigt eftersom man lär sig av sitt förflutna för att bättre förstå framtiden!
03. Är medvetna om att vi inte måste börja från noll, då ITF redan har ett arkiv vid University of Warwick och våra medlemsförbund har institut för socialhistoria, arkiv och publikationer.
04. Vi uppmanar ITF att:
 - Överväga ytterligare ekonomiska resurser för att skapa en avdelning för "socialhistoria" som skulle kunna utföra arbetet med att samla in och bevara arkiv för att analysera och främja vår socialhistoria i form av temafilmer eller dokument som skulle kunna publiceras regelbundet. Det kräver att vi anställer arkivarier, samarbetar med University of Warwick och ingår partnerskap med föreningar och akademiker, som exempelvis International Institute of Social History i Amsterdam och dess nätverk IALHI: International Association of Labour History Institution (@IALHI).
 - Undersöka möjligheten att få ett erkännande av ackreditering för att validera våra publikationer som en del av transportarbetarnas globala historia.
05. Den här utmaningen kommer att vara en merit för vår organisation.



A13: SKALA UPP ORGANISERANDET AV GRÄNSÖVERSKRIDANDE OCH INFORMELLA VÄGTRANSPORT-ARBETARE

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar att vägtransportarbetare världen över har informella och otrygga anställningsformer och nekas tillgång till sjukförsäkringar, sociala trygghetssystem, kompensation vid arbetsskada och andra sociala försäkringar, samtidigt som de inte skyddas av arbetslagstiftning. Särskilt i kontexter av ekonomisk utveckling ser man dessa problem inte bara hos enskilda företag och leveranskedjor, utan i hela sektorn. De har sina rötter i vägtransportbranschens struktur och arbetsmarknad, vilka är mycket oorganiserade och informella.
02. Noterar att villkoren är särskilt trängande för migrantarbetare och gränsöverskridande förare som arbetar betydande perioder i länder andra än de som de är medborgare i och/eller är anställda i. Förare verksamma i gränsöverskridande korridorer utsätts för våld och trakasserier, utpressning, exploatering, diskriminering, låga, oregelbundet utbetalda eller uteblivna löner, samt ohållbara arbets- och levnadsvillkor. Trots detta saknar de sällan tillgång till facklig representation eller andra former av stöd.
03. Betonar att lösningen på dessa problem börjar med att arbetstagarna förenas i fackförbund för att bygga och utöva kollektiv styrka och stärka solidariteten över gränserna.
04. Noterar att ITF och dess medlemsförbund i vissa regioner har gjort framsteg angående den gränsöverskridande solidariteten samt vad gäller organiseringen av gränsöverskridande, migrant-, och informella vägtransportförare och deras rättigheter. Till exempel:
 - a. I januari 2023 tecknade Nepal Petrol Tanker Driver's Union, som är anslutet till NETWON i Nepal, och indiska TEU Bihar Tanker Chalak Upchalak Union en samförståndspremeroria i vilken de två förbunden åtar sig att stödja förare från varandras länder som arbetar över gränsen i fall av olycka, sjukhusvistelse, polistrakasserier, utpressning och svårigheter att använda parkerings- och rastplatser, samt att upprätta en struktur för samarbete och genomförande.
 - b. Sedan samförståndsprotokollet undertecknades 2023 har fackförbunden i Nepal och centrala Indien ägnat sig åt gränsöverskridande solidaritetsarbete och att skydda rättigheterna för de förare som arbetar över gränsen. Tack vare detta fackliga arbete har 35 arbetstagare fått hjälp och fler än 136 nya medlemmar har gått med ITF:s medlemsförbund i regionen.
05. Erkänner behovet av att ytterligare öka dessa ansträngningar samt av att tillämpa lärdomar från detta i andra regioner.

06. Uppmanar ITF att:

- a. Kalla till globala och regionala möten mellan fackförbund som organiserar gränsöverskridande, migrant- och informella vägtransportarbetare för att dela sina erfarenheter och bästa praxis samt ge ITF råd om framgångsrika strategier för att företräda dessa arbetstagare.
- b. Tillhandahålla utbildning och kapacitetsbyggande för förbund som aktivt organiserar gränsöverskridande, migrant- och informella vägtransportarbetare.
- c. Koordinera med dessa förbund för att säkra kollektivavtal, socialförsäkringsskydd och förbättra det övergripande regelverket som täcker dessa arbetstagare, utifrån ILO:s riktlinjer om främjande av anständigt arbete och trafiksäkerhet i transportsektorn, säkra tariffer och obligatoriska due diligence-system för mänskliga rättigheter.
- d. Stärka och genomarbeta klausuler om gränsöverskridande solidaritet i samförståndspromemorior.
- e. Ta fram ett tillfälligt administrativt förarkort för gränsöverskridande förare för att minska trakasserierna från polisen.



A14: FLYGARBEARNAS FRAMTID ÄR I FARA

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

Noterar att:

01. Åtalet nyligen mot Pablo Biro, general-sekreterare för APLA, pilotfacket i Argentina och ett ITF-medlemsförbund, är ett försök att skrämma flygarbetare i vårt land och stoppa facklig verksamhet inom sektorn.
02. Försöken att illegalisera flygarbetarnas rätt att strejka genom presidentdekret, som nu kommer att behandlas av det argentinska parlamentet, innebär en betydande försvagning av flygarbetarnas rättigheter.
03. Sammanhanget där detta sker, där flygförbunden konfronterar:
 - a. Avslag att höja lönerna för att möta de höga inflationsnivåerna.
 - b. Försöken att privatisera det nationella flygbolaget, Aerolíneas Argentinas och Intercargo, den eventuella privatiseringen av det argentinska flygtrafikföretaget och fusionsprojekten från luftfartsmyndigheten.
 - c. Samordnade försök att avreglera det argentinska luftrummet genom open skies-avtal som kommer att äventyra anställningsförhållanden och arbetares rättigheter inom den argentinska flygindustrin.
04. Detta är en del av en bredare attack mot fackförbund i landet. Regeringen försöker att få igenom lagar om väsentliga tjänster vilka kommer att begränsa arbetstagares rätt att vidta fackliga stridsåtgärder.

05. ITF:s globala kongress är det största evenemanget för transportförbund världen över och koncentrerar därför uppmärksamheten hos miljontals arbetare runt om i världen. I dag är högerregeringar på uppgång i många länder som står inför en tydlig antifacklig och antirättighetsagenda.

Konstaterar att:

06. De attacker som upplevs i Argentina mot luftfartsförbund av den nationella regeringsadministrationen, kallat anarcho-libertarian, tar Argentina till oroande nivåer i den sociala och ekonomiska situationen. Mer än 54 % av befolkningen är fattig och fattigdomen ökar varje dag.
07. De fackförbund som är anslutna till ITF har startat ett krav på lönejusteringar, eftersom det finns en klyfta på mer än 80 % mellan löner och ekonomisk verklighet. Regeringen använder denna protestsituation för att skapa ett kaotiskt scenario som syftar till att stigmatisera fackförbunden och deras ledare med officiell propaganda. De försöker skapa avslag i den allmänna opinionen och från det ögonblicket kan de främja en total attack mot rätten till protest och fackliga friheter.
08. Detta är privatiseringsstrategin: att skära ner budgetar för att se till att saker inte fungerar, människor blir upprörda, och detta används som en ursäkt för att överföra det till privat kapital.
09. Fackförbunden kommer inte att tillåta nya privatiseringar som skadar arbetarna och landet. Transportförbunden i Argentina har bestämt sig för att bekämpa attackerna mot sina medlemmars rättigheter genom att bilda en koalition kallad "Mesa del Transporte".

10. Nationella ledare som Edgardo Llano från APA, Pablo Biro från APLA och Juan Pablo Brey från AAA är tydliga mål för förföljelse och trakasserier från regeringen. Under falska argument försöker de disciplinera och tysta arbetarnas anspråk. Rättssystemet har avvisat alla dessa anklagelser mot ledarna och inget av de många anklagelserna har varit framgångsrika.
11. Men lögnerna och falskheten mot ledarna och deras organisationer upphör inte. Det tydliga målet är att disciplinera och tysta protesternas röster. Under den senaste månaden har situationen förvärrats på grund av den ihållande propagandan mot arbetarna och deras organisationer.
12. Baserat på Open Skies-policyn som införts av regeringen för att motivera privatiseringen av de två viktigaste företagen inom den argentinska kommersiella luftfartssektorn, Aerolíneas Argentinas och Intercargo som är statligt ägda företag och ekonomiskt lönsamma för staten, men under argumentet om den fria marknaden de tänker privatisera för att göra privata affärer. Så även den eventuella privatiseringen av flygtrafiktjänster i hela det argentinska luftrummet (EANA), där operativ säkerhet är den argentinska statens ansvar, liksom suveräniteten och försvaret av vårt luftrum.
13. Om denna högerextrema och liberala regering lyckas bryta med de argentinska luftfartsförbundens kamp, kommer det att bli prejudikat att avancera inte bara i Argentina och Latinamerika i förstörelsen av fackförbund, utan över hela världen.
14. Uppmanar ITF att:
 - a. Samordna den globala solidariteten med de argentinska luftfartsförbundens kamp mot den attack de utsätts för.
 - b. Organisera och stödja, med alla medel, från ITF:s flygsektion, strategier för att konfrontera detta nya scenario av liberal politik som förföljer och stigmatiserar fackliga kamper inom luftfartssektorn runt om i världen.
 - c. Samordna mellan fackförbund som konfronterar eller har konfronterat privatisering av sina statligt ägda flygbolag och/eller open skies-politik, för att stärka nationella och globala insatser mot dessa trender.



A15: BÄTTRE GLOBALA REGELVERK FÖR ARBETSTAGARE INOM CIVILFLYGET

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Neoliberal politik och avreglering har lett till en nedåtgående spiral som negativt påverkar arbets kvaliteten och balansen mellan arbetsliv och privatliv för kabinpersonalen. Som ett resultat av detta har flygbolag utvecklat affärsmodeller med nya anställningsformer och nya sätt för att organisera sina verksamheter, där särskilt lågkostnadsföretag sätter några av de lägre standarderna. Där flygbolag tidigare konkurrerade med biljettpriser konkurrerar de nu med arbets- och lönevillkor. Resultaten blir försämrade arbets- och livskvalitet för anställda inom civilflyget.
02. I takt med att arbets- och levnadsvillkoren försämrats äventyras säkerheten. När nyttjandet av oskyddad arbetskraft ökar, vem vågar lyfta säkerhets- och arbetsmiljöproblem när man riskerar att förlora jobbet? I en undersökning gjord av Kollega, Unionens fackliga tidning, uppgav 40 procent av kabinpersonalen att de inte vågar anmäla säkerhetsbrister då de är rädda för att arbetsgivaren ska tycka att de är besvärliga och i slutändan förlora jobbet.
03. Det är väl etablerat att hög arbetsbörda, oskyddat arbete och otrygga anställningar samt frekventa organisatoriska förändringar leder till ett klimat som kännetecknas av otillräcklig rapportering och otillräckligt lärande, dålig kommunikation och dåligt säkerhetsengagemang, otillräckliga resurser för bra säkerhetsarbete, samt fel i det systematiska säkerhetsarbetet.
04. Dessa högriskfaktorer är vanligare bland lågprisflygbolag, där kabinpersonalen ofta anställs via någon form av förmedlande bemanningsföretag. Den höga komplexiteten i några av dessa avtal medför i vissa fall utmaningen att fastställa den faktiska arbetsgivaren då flygplansbesättningsmedlemmar som anställs via förmedlingsföretag ofta har svårigheter med att identifiera vem den faktiska arbetsgivaren är, vilket förvärrar riskerna. Flygbolag nyttjar även otrygga anställningsformer för att undvika sina skyldigheter gällande skatt och socialförsäkringar som normal skulle gälla för dem och som andra flygbolag uppfyller.
05. Det är hög tid att sätta stopp för dessa metoder som äventyrar inte bara kabinpersonalens arbetsmiljö utan även passagerarnas säkerhet. Bristen på globala regelverk, utelämnandet av flygarbetare från många internationella arbetsnormers omfattning samt otillräckliga kontroller leder till utbredd förekomst av arbetsmiljörisker samt våld och trakasserier.
06. Unionen uppmanar ITF:s civilflygssektion och ITF:s kongress att arbeta för lika konkurrensvillkor och anständiga arbetsvillkor inom civilflygssektorn genom att:
 - Stärka och utöka nyttjandet av solidaritetsåtgärder och globala, regionala, multilaterala och nationella mekanismer för att förmå företag och länder att till fullo respektera rätten till föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar inom civilflygssektorn.

-
- Framställa konkreta förslag för att bättre reglera civilflygssektorn och säkerställa anständiga arbetsvillkor under den kommande kongressperioden.
 - Upprätta en permanent mekanism för trepartssamarbeten mellan internationella organisationer såsom ILO, ICAO och ITF, för att stärka vårt inflytande på regeringar och för att möjliggöra lagändringar som främjar arbetstagares rättigheter. Detta samarbete låter oss driva igenom våra krav på ett mer effektivt sätt samt säkerställa konkreta åtaganden med avseende på anständigt arbete och reglering av branschen. Bygga vidare på slutsatserna från ILO:s tekniska möte om en grön, hållbar och inkluderande ekonomisk återhämtning för civilflygssektorn, som hölls i april 2023, för att lägga grunden för detta fortsatta trepartssamarbete.



A16: ARBETSFRÅGOR OCH SOCIALA FRÅGOR INOM FLYGET MÅSTE BEAKTAS I ICAO:s AGENDA FÖR LUFTFARTENS EKONOMISKA UTVECKLING

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Erkänner att:

- a. Den nya given ("New Deal") för flyget, som antogs vid ITF:s civilflygsektions konferens i Montreal 2023, står fast vid: "Covid förvärrade den ekonomiska ojämlikheten, och flygpersonal befann sig på frontlinjerna..." och "pressen att sänka kostnaderna för att hålla flygbolag konkurrenskraftiga påverkar även flygbolagens arbetstagare... i en alltmer global miljö". Det är exakt i dessa frågor som ITF, tillsammans med Internationella arbetsorganisationen (ILO), har en fundamental roll för att skydda arbetstagares villkor världen över.
- b. 2022 års avtal mellan Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och ILO hoppades ta itu med arbetsfrågor inom flyget. ILO:s tekniska möte 2023 föreslog åtgärder som skulle gynna framtiden för jobb inom flyget.
- c. ITF och International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) har i över ett årtionde deltagit i ICAO:s Air Transport Regulation Panel (ATRP) med goda resultat inom förespråkandet av att arbetarskydd måste ingå i alla förslag om liberaliserad reglering. Sedan april 2024, efter ett misslyckat försök från ATRP att fortsätta arbetet med en liberaliserande multilateral konvention om flygbolags

ägande som skulle ha utelämnat klausuler om rättvis konkurrens, arbetsfrågor och sociala frågor, har ATRP lagt ned arbetet för att åstadkomma ett multilateralt avtal och kommer i stället att utarbeta frivilliga klausuler som länder skulle kunna anta i sina egna bilaterala luftfartsavtal. Det är dock oklart huruvida klausuler om arbetsfrågor, sociala frågor och rättvis konkurrens kommer att inkluderas.

- d. ITF:s fortsatta arbete med ATRP, i nära samordning med IFALPA, är avgörande för att åstadkomma ett slutgiltigt resultat som tar itu med arbetsproblematik.
- e. ICAO debatterar även ett annat projekt med arbetsmässiga och sociala konsekvenser: Cooperative Oversight of Cross-Border Operations (COCBO) som skulle möjliggöra mycket kortfristig leasing av flygplan genom att låta säkerhetsmyndigheter väldigt snabbt delegera tillsynen mellan varandra när leasingavtalen ingås och löper ut. Förslaget skulle även tillåta "crew interoperability", vilket innebär att piloter och kabinpersonal kan byta arbetsgivare i takt med att flygplanet byter ägare med mycket kortfristiga leasingavtal. Förslaget saknar dock för närvarande någon meningsfull hänsyn till ekonomiska, arbetsmässiga och sociala farhågor som direkt kan påverka säkerheten. IFALPA har uppmärksammat dessa farhågor i COCBO-projekt.

f. Utöver ICAO:s ATRP och COCBO har ITF utvecklat sitt inflytande i ICAO:s Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP). För att stödja dessa ansträngningar har ITF öppnat ett kontor i Montreal nära ICAO:s huvudkontor vilket har varit avgörande för ITF:s inflytande i ICAO, som möjliggjorts av att många av ITF:s medlemsorganisationer deltagit, gett resurser och skickat experter för att stödja ITF:s opinionsbildning i ICAO:s arbetsgrupper, paneler och sammanträden.

02. Uppmanar ITF att:

- a. Fortsätta att förespråka att ICAO:s initiativ för ekonomisk utveckling noggrant måste ta hänsyn till de arbetsmässiga och sociala konsekvenserna och följderna av ICAO:s arbete, samt inkludera bestämmelser som åtgärdar arbetsfrågor och sociala frågor där detta är lämpligt.
- b. Fortsätta att utarbeta en strategi för samtliga flygarbetare för att varsko dem om dessa av ICAO:s initiativ för ekonomisk utveckling, och fortsätta att samordna informationsinsatser med International Federation of Air Line Pilots Associations med stöd från båda organisationers gemensamma medlemsförbund.

- c. Tilldela nödvändiga resurser för att göra ITF:s röst hörd inom ICAO, som en plats för ett kollektivt skapande av en socialt hållbar framtid för luftfarten och dess arbetare.
- d. Fortsätta att samordna med IFALPA och andra internationella branschorganisationer, i ICAO:s ATMOPSP-panel och i andra delar av ICAO:s organisation.
- e. Bibehålla ITF:s kontor i Montreal nära ICAO för att säkerställa att dess medlemsförbunds närvaro förblir stark och flygarbetares röst stärks.
- f. Beslutar vidare att ITF ska använda alla lämpliga resurser för att uppmana regeringar världen över att erkänna och inkludera bestämmelser som tar itu med arbetsfrågor och sociala frågor där detta är lämpligt.



A17: STÖD FÖR UKRAINAS TRANSPORTARBETARE

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Lovordar det betydande stöd och lägliga humanitära bistånd ITF och dess medlemsförbund givit ukrainska transportarbetare och fackförbund sedan början på Rysslands intrång i Ukraina.
02. Fördömer Rysslands agerande som resulterat i att civil infrastruktur och transportinfrastruktur förstörts, inklusive havs- och flodhamnar, bangårdar, stationer och spår samt passagerarvagnar.
03. Bekräftar att demoleringen av industri- anläggningar och urban infrastruktur har spridit livsfarliga föroreningar, äventyrat folkhälsan och orsakat en miljökatastrof och miljömord.
04. Förstår de svåra, ofta mycket oförutsägbara och riskabla förhållanden under vilka ukrainska hamnarbetare, hamnanställda, järnvägsarbetare och andra transportarbetare utför sina uppgifter och tillhandahåller sina tjänster.
05. Erkänner den viktiga roll ukrainskt sjöfolk har i upprätthållandet av globala leveranskedjor, som ukrainska hamnarbetare har i last- hantering, och som järnvägsarbetare och andra ukrainska transportarbetare i allmänhet har i frakten av livsviktigt spannmål för att förhindra svält, för att hålla igång Världslivsmedelsprogrammets humanitära insatser samt för att stödja Ukrainas ekonomi.
06. Sörjer förlusten av alla transportarbetare som fallit offer för Rysslands fasansfulla krig mot Ukraina och hedrar deras familjer, samhällen och förbund.
07. Ställer sig bakom ukrainska transport- arbetares ansträngningar för att upprätthålla stabil och sömlös drift av Ukrainas transport- infrastruktur.
08. Uttrycker oro angående den begränsade omfattningen i vilken arbetstagare inom kritisk infrastruktur undantas från militär tjänstgöring.
09. Uppmanar ITF att:
 - Formulera en omfattande strategi för att stödja och skydda ukrainska transportarbetare, som omfattar:
 - Främjande av en högnivådelegation från ITF till Ukraina under kommande kongressperiod och uppmuntrande av andra av ITF:s medlemsförbund att genomföra undersökningsuppdrag för att bedöma situationen i Ukraina.
 - Prioritering av Ukraina som pilotland för programmet om kunskapsråd för rättvis övergång inom sjöfartssektorn, för att säkerställa att möjligheter erbjuds för att främja utbildning och tillgång till sjöfartsindustrin.
 - Skapandet av praktiska rekommendationer och utforskandet av möjligheter med stöd och engagemang från ILO för att ytterligare stärka stödet och skyddet för ukrainska transportarbetare.

- Engagemang med sekretariaten för samförståndsmemorier som ingicks i Paris och den om Svarta havet för att säkerställa att sjöfolks avtalsenliga rättigheter inspekteras, tillsammans med fartygets säkerhet, för att möjliggöra skapandet av data rörande den rådande situationen för sjöfarten och sjöfolket i regionen.
- Bibehålla ITF:s/ETF:s solidaritetsfond som finansieras av ITF och dess medlemsförbund för att stärka den transportfackliga rörelsen i Ukraina och hjälpa dess medlemmar med humanitära insatser som pågår nu samt efter kriget, utbildningsinitiativ, och projekt.
- Göra ett uttalande till Ukrainas regering om att erkänna sjöfolk och järnvägsarbetare som samhällsviktiga arbetstagare på nationell nivå och vidta åtgärder för att säkerställa ytterligare skydd
 - av ukrainskt sjöfolks rättigheter till arbete, inklusive införandet av transparenta rutiner vid gränsövergångar för att underlätta fjärrinhämtning av behörighetshandlingar, sjöfolks identitetshandlingar, samt utländska pass genom elektroniska tjänster för att upprätthålla oavbruten drift av den globala sjöfartsleveranskedjan.
 - av ukrainska järnvägsarbetares rättigheter till arbete, inklusive tillämpning av ytterligare skydd och motivation för när de utför arbetsuppgifter under förhållanden med ökad risk för liv och hälsa.



A18: AUSTRALIENS STRATEGISKA FLOTTA

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Erinrar om effekten av det ökande nyttjandet av bekvämlighetsflaggade fartyg inom australisk sjöfart och dess effekter på Australiens ekonomi, inklusive underminering av den lokala arbetsmarknaden, kompetenser och ungt sjöfolks utbildningsmöjligheter.
02. Välkomnar den australiska regeringens åtagande och finansiering för att upprätta en australisk strategisk flotta för att främja framväxten av en nationell flotta av fartyg som kan stödja nationella leveranskedjor behov med långsiktig stabilitet. Den australiska strategiska flottan kan dessutom rekvireras i fall av naturkatastrofer, konflikter eller andra krissituationer.
03. Noterar att infrastruktur- och transportministern har gjort en utfästelse om att ha de första av pilotprojektets fartyg i drift under kalenderåret 2024 med en målsättning om att skaffa tolv fartyg för den strategiska flottan under de kommande åren.
04. Erkänner att planen om att leverera tolv fartyg för den strategiska flottan kommer att vara den största ökningen av australiskt cabotage under de senaste 40 åren och dubblar storleken på den australiskt registrerade kustnära handelsflottan.
05. Bekräftar att detta program är ett viktigt första steg för att säkerställa att fartyg med australisk flagg och besättning förblir ett gångbart val för den australiska kustnära handeln som kommer att öka motståndskraften i Australiens leveranskedjor och skapa mer jämlika konkurrensvillkor med bekvämlighetsflaggade fartyg och rederier.
06. Uppmanar därför ITF att tillhandahålla stöd och opinionsbildning för att Australian Institute of Marine and Power Engineers (AIMPE), Australian Maritime Officers Union (AMOU) och Maritime Union of Australia (MUA) ska arbeta med Australiens regering för att fullt ut implementera Strategic Fleet Taskforces rekommendationer och åta sig att säkerställa att pilotprojektet lyckas genom att ändra och implementera den lagstiftning som behövs för att stödja det. Detta innefattar:
 - Att täppa igen kryphålen i 2012 års Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act och 1981 års Shipping Registration Act, som uppmuntrar till användningen av tillfälliga sjöfartslicenser för att underminera fartyg med australiska ägare och besättningar.
 - Relaterad lagstiftning och reglering, inklusive Navigation Act 2012, Customs Act 1901, Maritime Transport and Offshore Facilities Security Act 2003, Australian Broder Force Act 2015, samt Maritime Crew Visa och Fair Work Regulations 2009.
 - Förbättring av incitamenten för sjöfartsbeskattning.
 - Införandet av en strategisk flotta-avgift och utbildningsavgift.
 - Stöd för kompetensutveckling och utbildning för att skapa karriärmöjligheter för sjöfolk. för att stärka arbetsstyrkans kapacitet i enlighet med regel 2.8 i 2006 års sjöarbetskonvention (MLC). Dessa utbildningsprogram bör tas fram med stöd från de tre parterna och dessa bör samarbeta för att ta fram planer för rekrytering och kvarhållning av arbetskraft som främjar en karriär till sjöss för underrepresenterade grupper i branschen såsom kvinnliga och unga arbetstagare.



A19: FACKLIGA RÄTTIGHETER FÖR PAKISTANS JÄRNVÄGAR

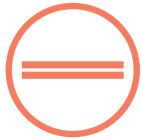
ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Transportarbetares rättigheter**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Railway Workers' Union (Open Line) Pakistan är ett av ITF:s medlemsförbund och bedriver facklig föreningsverksamhet för att skydda arbetarnas rättigheter trots det olagliga förbud som Pakistans regering infört sedan 1993 mot fackföreningsverksamhet. Det är inte bara en kränkning av artikel 17 i Islamiska republiken Pakistans konstitution som ger frihet för föreningar och fackförbund, utan också en ren kränkning av ILO:s grundläggande stadgar nummer 87 och 98 (ratificerad av Pakistans regering) som också ger föreningsfrihet, organisationsfrihet och kollektiva förhandlingar.
02. I ett fortsättande av fackliga aktiviteter organiserade vårt fackförbund en fredlig demonstration framför Diesel Shed Shops Karachi den 30 september 2024. Demonstrerande arbetare reste plakat som innehöll slogans om att alla allmännyttiga tjänster, dvs. tillhandahållande av vatten, el och gas, ska tillhandahållas i de bostadskvarter som tilldelats dem av järnvägen i närheten av arbetsplatsen. Dessutom krävde arbetarna att de ska frigöra innehållna löner och avgifter efter pensionering samt att sluta minska arbetsstyrkan hos nuvarande arbetskraft under förevändning av outsourcing, tillfällig arbetskraft och utkontraktering.
03. Divisionschefen i Karachi besökte de demonstrerande arbetarna och beordrade dem att avbryta demonstrationen och lämna platsen. Han hotade fackets ledning med ödesdigra konsekvenser om demonstrationen

inte avbröts. Ordförande, VD och DS lämnade lokalerna utan att lyssna på våra klagomål. Tyvärr utfärdades nästa dag ett cirkulär av DS Karachi som införde ett fullständigt förbud för fackförbundets huvudledning att besöka/gå in i alla järnvägslokaler inklusive järnvägssjukhus och tre fackliga tjänstemän förflyttades för att skapa trakasserier bland arbetare och för att hålla arbetare borta från fackföreningsaktiviteterna.

04. Resolution:
 - a. Noterar med stor oro den grundlagsstridiga och olagliga handling av Pakistans järnvägsmyndigheter som stoppade den fackliga verksamheten i järnvägslokaler.
 - b. Noterar också att järnvägsmyndigheterna bryter mot den nationella konstitutionen samt ILO:s ratificerade kärnkonventioner nummer 87 och 98.
 - c. Fördömer järnvägsmyndigheterna för den olagliga handlingen mot mänskliga/fackliga rättigheter på Pakistans järnvägar.
 - d. Fördömer också Pakistans järnvägsmyndigheter för att de inte har tillgodosett grundläggande mänskliga behov, nämligen tillhandahållande av vatten, elektricitet och gas.
 - e. Fördömer järnvägsmyndigheterna för att de håller inne månadslöner för arbetare samt avgifter efter pensionering.
 - f. Fördömer också järnvägsmyndigheternas kränkande behandling av fackförbundsledningen och förflyttningen från sin familjebostad till avlägsna områden.

- g. Fördömer järnvägsmyndigheterna för att ha minskat arbetarnas styrka under förevändning av tillfälliga anställningar, outsourcing, utkontraktering av olika tjänster som negativt påverkar den nuvarande arbetskraften och fackföreningens styrka.
- h. Uppmanar Pakistans regering att ingripa och beordra järnvägsmyndigheterna att dra tillbaka olagliga tjänsteorder som förbjuder fackförbundsledningen att komma in på järnvägsområdet.
- i. Uppmanar Pakistans regering att häva förbudet mot facklig verksamhet på Pakistans järnvägars Open Line.
- j. Uppmanar ITF att inleda solidaritetsstödåtgärder, inklusive att skriva till Pakistans president och premiärminister för att beordra järnvägsmyndigheterna att stoppa olagliga och odemokratiska handlingar mot medlemmar i ITF-anslutna fackförbund i Pakistan.



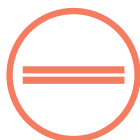
B01: JÄMLIKHET FÖR TRANSPORTARBETARE

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Jämlikhet för transportarbetare"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar åtagandena i resolutionerna som antogs av ITF:s 44:e kongress 2018 om: organisering av informella transportarbetare (resolution 1); främjande av en facklig policy för att skydda HBTQI-rättigheter (resolution 5); och skydda ungt sjöfolks och hamnarbetares rättigheter (resolution 20).
02. Noterar åtagandena från:
 - a. Asien/Stillahavsområdets regional-konferens, oktober 2022, om att främja säkerhet och jämställdhet på arbetsplatsen (brådskande resolution 2).
 - b. Styrelsen, okt. 2022, om att bekräfta och uppmärksamma hinder för kvinnors deltagande och ledarskap inom ITF och ITF:s medlemsförbund, utöver utmaningarna som kvinnliga transportarbetare ställs inför i arbetslivet (uttalande från ITF:s kommitté för kvinnliga transportarbetare till styrelsen).
 - c. Konferensen för stadstransport, mars 2023, om upprätthållandet av HBTQI-rättigheter i kollektivtrafiksektorn över hela världen (resolution 5) och kampanjarbete för inkludering av kvinnor och kvinnors rättigheter på arbetsplatser i kollektivtrafiksektorn genom implementering av överenskomna principer om jämställdhet i alla projekt och aktiviteter relaterade till kollektivtrafiksektorn.
 - d. Vägtransportsektionens konferens, mars 2023, om att använda strategin för ekonomiska arbetsgivare för att öka inkluderingen av kvinnor i vägtransport- och lagersektorn.
 - e. Järnvägssektionens konferens, mars 2023, om globala kampanjer för jämlikhet för funktionshindrade på järnvägsarbetsplatser (resolution 2); att främja anständigt arbete, utbildning och representation av unga arbetstagare, och om att implementera en handlingsplan för att främja jämställdhet inom järnvägen som en del av kampanjen Säkra och hållbara järnvägar.
 - f. Vägtransportsektionens konferens, stadstransportkonferensen, järnvägssektionens konferens, mars 2023, om att främja kampanjen "Get Me Home Safely" globalt för att stärka säkerheten för transportarbetare på resan till och från arbetet (resolution 4).
 - g. Turismkonferensen, april 2023, om att utveckla program och kampanjer för att stärka rättigheter och jämlik behandling för HBTQI-arbetare (resolution 4).
 - h. Järnvägssektionens konferens, mars 2023, om globala kampanjer för jämlikhet för funktionshindrade på järnvägsarbetsplatser (resolution 2); att arbeta tillsammans med grupper som organiserar funktionsnedsatta personer, pensionärer och pendlare för att kämpa mot personalnedskränningar och stängning av biljettkontor.
 - i. Latinamerikas och Karibiens regional-konferens, aug. 2023, om att utveckla program och kampanjer för att stärka rättigheter och jämlik behandling för HBTQI-arbetare (resolution 5); och att prioritera programmet "Om du ser något – gör något" och utveckla genusmedvetna ledare i medlemsförbunden och hos allierade (resolution 11).

- j. Sjöfolkssektionens konferens, dec. 2023, om att stärka stödet för HBTQI-sjöfolk, om att samarbeta med andra GFF:er kring ett gemensamt svar på HBTQI-relaterade frågor för arbetare, och om arbetet för att öka HBTQI-representationen i ITF:s ledningsstrukturer (resolution 5).
03. Noterar slutsatserna och rekommendationerna från de regionala kvinno-konferenserna och de regionala ungdomskonferenserna i Asien/Stillahavsområdet, okt. 2022, Arabvärlden, feb. 2023, Latinamerika och Karibien, aug. 2023 och Afrika, mars 2024.
04. Godkänner resultaten och rekommendationerna från konferensen för kvinnliga transportarbetare, sept. 2023, och konferensen för unga transportarbetare, okt. 2023.
05. Erkänner att fackförbundens kraft är kopplad till deras kapacitet att representera alla arbetare. Oenighet skapar konkurrens, som i sin tur föder ojämlikhet och en kapplöpning mot botten när det gäller rättigheter, löner och arbetsvillkor. Vi måste använda vår makt som en enad arbetarklassrörelse för att ta itu med alla former av rasism, misogyni, ojämlik behandling och diskriminering, inklusive på grund av kön, hudfärg, ålder, sexuell läggning eller könsidentitet, funktionshinder, ekonomisk status, politiska åsikter, religion eller trosuppfattningar, migrationsstatus och etniskt, nationellt eller socialt ursprung på våra arbetsplatser och i vårt samhälle. Enhet, mångfald och solidaritet är grunden för vår styrka.
06. Erkänner att kvinnliga transportarbetare, unga transportarbetare och andra minoritetsgrupper i oproportionerlig utsträckning påverkas av många problem på arbetsplatserna, vilket innefattar arbetsmiljöproblem, effekterna av klimatförändringar, införandet av ny teknik och pressen från leveranskedjan.
07. Noterar åtagandet i [ILO:s hundraårsdeklaration](#) om effektivt livslångt lärande för alla, och [ILO:s rekommendation 208 från 2023 om lärlingskap av hög kvalitet](#) för att stödja kompetensutveckling för transportarbetare.
08. Förbinder sig att konfrontera alla former av ojämlikhet, diskriminering och stigma i vår branschkultur och vår rörelse; att avslöja orättvisor och ställa ansvariga till svars, och att sträva efter att främja alla transportarbetares rättigheter.
09. Erkänner ITF:s roll som förespråkare som delar universella värderingar och bästa praxis bland sina medlemsförbund när det gäller arbetares rättigheter och synsätt på jämlikhet.
10. Uppmanar regeringar, arbetsgivare och investerare att:
- Implementera politik som motverkar grundorsakerna till diskriminering och säkrar arbetares rätt till betalt arbete, säkerhet, värdighet, jämlikhet och respekt.
 - Ratificera och effektivt implementera [ILO:s konvention 190 om våld och trakasserier](#) och andra arbetsmiljöstandarder som erbjuder specifikt skydd för kvinnliga transportarbetare och minoritetsgrupper.
 - Utföra jämställdhetsanalyser och analyser av effekterna på arbetarnas villkor i sina transportverksamheter och leveranskedjor i samarbete med ITF.
 - Uppfylla kraven i integrerade jämlikhetspolicyer i ESG-standarder och genomföra företagens åtaganden om socialt ansvar (CSR) på ett meningsfullt sätt.
11. Uppmanar ITF att:
- Stödja förverkligandet av jämlikhet på alla nivåer på ett sätt som inkluderar kvinnliga transportarbetare, unga transportarbetare samt transportarbetare tillhörande andra underrepresenterade grupper, genom påverkansarbete för progressiv lagstiftning om jämlika rättigheter, global standardsättning, organisering, kampanjer, kollektiva förhandlingar, rättsliga åtgärder, ett inkluderande och demokratiskt

- beslutsfattande, representativt ledarskap och säkerställande av meningsfull integrering av jämlikhetsfrågor i ITF:s prioriteringar och representation inom ITF:s styrningsstrukturer
- b. Stödja medlemsförbunden att främja kvinnors och unga arbetstagares representation och medverkan i ITF:s aktiviteter.
 - c. Stödja facklig organisering och facklig kapacitetsuppbyggnad genom arbetet som ITF:s team för facklig uppbyggnad utför, med särskilt fokus på organisering av unga transportarbetare och kvinnliga transportarbetare.
 - d. Säkerställa en princip för att kvinnliga transportarbetare, unga transportarbetare och informella transportarbetare involveras centralt och till fullo och är en del av ledarskapet för ITF:s globala kampanjer för att påverka internationell politik – med mekanismer för att mäta implementeringen av denna princip.
 - e. Fortsätta att främja stora initiativ, inklusive ITF:s program för kvinnofrågor där aktivitetsnivån ska höjas, och säkerställa ömsesidig respekt i alla ITF-aktiviteter.
 - f. Stödja medlemsförbundens användning av ILO-konvention 111 om diskriminering (sysselsättning och yrke).
 - g. Fortsätta prioritera ratificering och genomförande av [ILO:s konvention 190 om våld och trakasserier](#) genom att stödja medlemsförbundens kampanjer för ratificering av konventionen i nationella lagar och regionala standarder, och förhandla om införande av lydelsena i C190 i policyer och kollektivavtal på global nivå, sektornivå och arbetsplatsnivå.



B02: BEKÄMPA DISKRIMINERING MOT TRANSPORTARBETARE SOM ÄR HBTQI

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Jämlikhet för transportarbetare**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Med tanke på att:

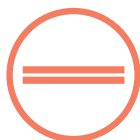
- HBTQI-personer utsätts för utestängning, stigmatisering, diskriminering, våld och trakasserier, mord, sexuellt våld, hot och hatiska uttalanden. De utsätts för diskriminering på sina arbetsplatser och på offentliga platser, upplever ekonomiska och sociala orättvisor samt marginaliseras på många sätt. Detta beror på diskriminerande lagstiftning, diskriminerande metoder på arbetsplatser och diskriminerande inställningar. Diskriminering på arbetsplatsen strider mot föresatsen om anständigt arbete och kan leda till fattigdom, hota hållbar utveckling, undergräva produktivitet och konkurrenskraft samt främja politisk instabilitet.
- FN:s universella deklaration om mänskliga rättigheter från 1948 erkänner diskriminering som en kränkning av mänskliga rättigheter; ILO-konvention nr 111 om diskriminering (sysselsättning och yrke) från 1958 (en av de grundläggande ILO-konventionerna) ger uttryckligt skydd mot diskriminering på grund av kön enligt artikel 1.1.a; och konvention 190 samt 2019 års rekommendation 206 om våld och trakasserier erkänner flera och samverkande former av diskriminering som drabbar arbetstagare.

- De mänskliga, sociala och ekonomiska kostnaderna diskriminering orsakar är enorma, och genom att förbättra HBTQI-personers situation kommer hela samhället att gynnas.
- Internationella studier har bekräftat fördelarna med en HBTQI-inkluderande arbetsmiljö, som bidrar till att säkerställa att alla människor känner sig värdesatta, behandlas rättvist och kan bidra till och påverka arbetsplatsen.
- ITF har en viktig roll att spela i kampen mot diskriminering av HBTQI-personer, i fackförbund, på arbetsplatser och i samhället. Vi sätter världen i rörelse och därför är vi bäst positionerade för att få i rörelse attityder, praxis och lagstiftning som främjar en värld utan diskriminering.

02. Uppmanar ITF att:

- Upprätta en rådgivande grupp för HBTQI-frågor som ska hjälpa ITF:s styrelse och sekretariat skapa jämlikhet i våra förbund och på våra arbetsplatser.
- Fortsätta göra studier om omfattningen på diskrimineringen av HBTQI-personer i transportindustrins sektorer, som ger rekommendationer för ITF:s policyer och verksamhet.
- Utveckla program för att säkra skydd mot diskriminering på arbetsplatsen på grund av sexuell läggning och könsidentitet.

-
- Uppmuntra fackförbunden att säkerställa att HBTQI-arbetare kan organisera sig och utöva sin rätt till föreningsfrihet, och att HBTQI-relaterade frågor inkluderas i kollektivavtal med arbetsgivare, i arbetsplatspolitiska riktlinjer och i andra verktyg.
 - Främja inkludering av HBTQI-perspektiv inom transportvärlden, såväl som i fackliga beslutsstrukturer, inklusive genom att förhandla och samarbeta med arbetsgivare.
 - Arbeta tillsammans med ILO, globala fackliga federationer och frivilligorganisationer angående utarbetandet och genomförandet av program, kurser och utbildningar för att öka medvetenheten om HBTQI-transportarbetares situation.



B03: JÄMLIKHET FÖR FUNKTIONSHINDRADE I TRANSPORTSEKTORN ÖVER HELA VÄRLDEN

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Jämlikhet för transportarbetare**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Konstaterar att:

- Världen över deltar funktionshindrade personer i och bidrar till arbetslivet på alla nivåer.
- Majoriteten av fysiska och psykiska hälsotillstånd – samt många inlärnings-svårigheter, beteendestörningar och utvecklingsstörningar – syns inte eller är inte omedelbart uppenbara för andra. Tal- och språksvårigheter, nedsatt syn, autism, depression och postcovid är bara några exempel på dolda funktionshinder.
- Alla arbetstagare har en grundläggande rätt till likabehandling oavsett funktionshinder, men ändå stöter arbetstagare med funktionshinder (vare sig dessa är synliga eller dolda) i alla sektorer regelbundet på hinder i sitt arbete. Hinder kan vara fysiska, attitydmässiga, kommunikationsmässiga och sociala.
- Fackförbund har en unik ställning för att förhandla fram förbättringar och övervinna hinder för funktionshindrade arbetstagare, inklusive: fysiska hinder såsom att byggnader saknar ramper eller handikaptoaletter, få bukt med uppfattningen att arbetstagare med funktionshinder inte kan utföra vissa arbeten eller inneha vissa befattningar, att förbättra kommunikationsmetoder såsom att säkerställa att dokument finns tillgängliga med stor text eller i blindskrift,

samt att förespråka att en social snarare än medicinsk begreppsmodell för funktionshinder antas.

- Den medicinska begreppsmodellen i de flesta länder ser funktionshinder som något som behöver botas eller förebyggas. Den lägger "problemet" på individen, vilket leder till stigmatisering, fördomar och diskriminering. Den sociala modellen fasthåller emellertid att personer görs funktionshindrade av hinder i samhället, inte av deras funktionsnedsättning eller -variation. Den sociala begreppsmodellen för funktionshinder är densamma som den för mänskliga rättigheter och börjar nu att accepteras och erkänns internationellt.

02. Bekräftar vidare att:

- ITF:s järnvägssektion redan har antagit en resolution vid sin konferens 2023, som efterfrågar jämställdhet för funktionshindrade järnvägsarbetare världen över som en del av kampanjen för säkra och hållbara järnvägar som inte lämnar någon på efterkälken.
- Arbetet som har påbörjats inom järnvägssektorn måste breddas för att inkludera samtliga av ITF:s sektioner, då funktionshindrade arbetstagare även är verksamma inom civilflyg, turism, vägtransport, stadstransport och sjöfart.
- Trots att de specifika rollerna inom sektorerna varierar och att utmaningarna kommer att vara unika, förblir de övergripande målen desamma. ITF måste, som en del av sitt åtagande för jämlikhet

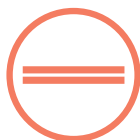
i alla transportsektorer, säkerställa grundlig kartläggning och förståelse av de utmaningar som funktionshindrade transportarbetare ställs inför samt de förbättringar som behövs för att säkerställa att transportsektorn är en inkluderande och välkomnande sektor för alla att arbeta och frodas i.

03. Uppmanar ITF att:

- Utöka arbetet som redan görs inom järnvägssektorn till att omfatta alla ITF:s transportsektioner för att globalt förbättra jämlikheten för funktionshindrade inom transport, inklusive att röja undan hinder för rekryteringen, kvarhållandet och befordrandet av funktionshindrade arbetstagare.
- Främja funktionshindrade arbetstagares självbestämmande och ledarskap i beslut som påverkar dem, både genom ITF:s och dess medlemsförbunds demokratiska strukturer samt på arbetsplatser inom transportbranschen världen över.
- Bedriva forskning om funktionshindrade arbetstagares villkor och erfarenheter inom transportsektorerna (inklusive de med icke synliga eller "dolda" funktionsnedsättningar) i syfte att få

en omfattande förståelse för deras arbetsmiljöproblem och de former av ojämlikhet som de utsätts för.

- Främja den sociala begreppsmodellen för funktionshinder och i bredare utsträckning bädda in denna i ITF:s jämlikhetsarbete.
- Hjälpa medlemsförbund att förespråka att arbetsgivare inom transportbranschen och regeringar bör anta en social begreppsmodell genom att samla in och dela bästa praxis.
- Uppmana multinationella företag, inom vilka ITF:s medlemsförbund organiserar sig, att göra robusta bedömningar av jämlikhet och mångfald som inkluderar funktionshinder. Dessa bedömningar bör göras i samarbete med fackförbund i alla länder man är verksam i, och genom hela transportsystemen och leveranskedjorna.

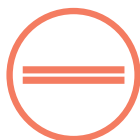


B04: STÄRKA UNGA TRANSPORTARBETARE INOM ITF

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Jämlikhet för transportarbetare**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Emedan ITF:s kongress erkänner vikten av att öka medlemskapet och engagemanget bland unga inom transportsektorn.
02. Emedan Resolution 20: Skydda ungt sjöfolks och hamnarbetares rättigheter, som antogs av ITF:s 44:e kongress år 2018, framlägger helt avgörande åtgärder för att skydda unga transportarbetares rättigheter och intressen, som gäller för samtliga transportsektorer och har resulterat i en betydlig ökning av antalet unga medlemmar.
03. Emedan ITF:s styrelse erkänner unga transportarbetare som viktiga nuvarande och framtida ledare inom ITF.
04. Vi uppmanar ITF att:
 - a. På nytt bekräfta sitt åtagande att öka unga transportarbetares deltagande och representation i ITF:s projekt och aktiviteter och i ITF:s nationella samordningskommittéer, samt erbjuda möjligheter att tillträda beslutsfattande poster förutom de som särskilt tilldelats endast deras åldersgrupp.
 - b. Framhäva nödvändigheten av att fackförbund aktivt stödjer unga arbetstagare i sin jakt på trygg och anständig sysselsättning.
 - c. Understryka vikten av att upprätta och upprätthålla robusta strukturer för unga transportarbetare inom regionala ramverk och strukturer för att effektivt förespråka, och skydda, unga transportarbetares rättigheter.
 - d. Uppmana samtliga av ITF:s medlemsförbund att upprätta strukturer för unga för att stärka engagemanget bland och verksamheten för unga inom transportsektorn. Samt stödja verksamhet som har för avsikt att stärka det strukturerade deltagandet bland unga transportarbetare i medlemsförbunden.
 - e. Åta sig att skydda alla unga transportarbetare mot exploatering eller diskriminering baserad på kön, nationalitet, ras, ålder, sexuell läggning, funktionsvariationer eller trosuppfattning.
 - f. Främja anställning av unga kvinnliga transportarbetare och dessas synlighet då unga kvinnor på grund av ojämlikhet lider av mer otrygga anställningar, större arbetslöshet och svårare fattigdom.
 - g. Samordna globala åtgärder för att förespråka avskaffandet av obetalda och orättvisa praktikplatser inom transportsektorn och att striktare regler upprättas för att säkerställa att samtliga praktikplatser erbjuder rimlig ersättning, betydelsefull utbildningserfarenhet och tillräckligt rättsligt skydd.
 - h. Fortsätta att samla in medlemskapsuppgifter som rör unga transportarbetare för att underlätta framväxten och sammankopplingen av ett globalt nätverk med unga transportarbetare.
 - i. Understryka den avgörande betydelsen av att samordna ITF:s huvudkontors prioriteter med regionala arbetsplaner för att effektivt engagera och stödja unga transportarbetare på regional nivå.

-
- j. Stödja initiativ för och möjligheter att förbättra utbildningsmöjligheter för unga transportarbetare i samordning med andra globala fackförbund och Internationella arbetarorganisationen (ILO), för att säkerställa effektiv implementering av ILO:s standarder och utbildningsmaterial. Skapa förutsättningar för utbyte av erfarenheter och kunskap inom skydd av mänskliga rättigheter och olika länders specifika lagstiftning gällande transport- och fackförbundsfrågor.
 - k. Erkänna vikten av att stödja unga arbetstagare när de går över från ungdomskommittéer, för att säkerställa att deras erfarenhet, kompetenser och investering i utbildning inte går förlorad. Detta inkluderar att tillhandahålla löpande mentorskap, möjligheter att anta ledarroller, samt vägar för fortsatt engagemang i facklig verksamhet och inom ITF.



B05: VÄGEN FRAMÖVER: ITF:s KVINNOR 25 ÅR SENARE

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Jämlikhet för transportarbetare**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Hyllar de framsteg som gjorts under de över 25 år som gått sedan ITF:s kommitté för kvinnliga transportarbetare upprättades vid ITF:s kongress 1998 i New Delhi, Indien – 102 år efter att ITF bildades.
02. Noterar åtgärderna för att förbättra kvinnliga transportarbetares arbetsliv och öka kvinnors aktivism och ledarskap, vilket lett till ökad synlighet och positiva resultat för kvinnliga transportarbetare, inklusive:
 - De stora ITF-kampanjer som har mobiliserat miljontals kvinnliga transportarbetare, stärkt globala rättigheter och förvandlat arbetsliv.
 - Åtgärderna mot våld och trakasserier – inklusive antagandet av ILO-konvention 190 år 2019, upprättandet av ITF:s globala program för kvinnofrågor och blottläggandet av hur våld i hemmet påverkar arbetsplatser; moderskap och graviditet; säker tillgång till anständig sanitet för alla transportarbetare, inklusive ITF:s sanitetsstadga; och respekt för grundläggande mänsklig värdighet, vilket har varit centralt i kampanjarbetet för att sätta stopp för den systematiska utestängningen av kvinnor från anständigt och tryggt arbete inom transport.
 - Kvinnliga transportarbetares aktivism och ledarskap på samtliga nivåer, inklusive i ITF:s nationella samordningskommittéer samt i regionala och nationella kommittéer för

kvinnliga transportarbetare. Kvinnliga transportarbetares röst har varit en stark kraft för progressiv förändring, då kvinnliga transportarbetare gjort anspråk på utrymmen trots hinder och upplöst befintliga privilegier, och därmed åstadkommit betydande framsteg och inkludering.

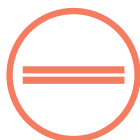
- Stödet från ITF:s styrelse och ledarskap i allmänhet.
 - Sen roll manliga allierade i transportsektorn spelar för att åstadkomma jämställdhet – inklusive genom Vita bandet-kampanjen och -utfästelsen, samt programmet *Om du ser något – gör något*.
03. Erkänner emellertid att vi behöver värna om dessa framsteg och att det fortfarande finns mycket som behöver göras. Inga av landvinningarna kan tas för givna. Transportbranschen är fortsatt ojämlik, och kvinnors aktivism och ledarskap står fortfarande inför hinder. Som ITF:s konferens för kvinnliga transportarbetare 2023 kraftfullt slog fast: "kvinnliga transportarbetare måste ha en röst, måste ha 'en plats vid bordet med beslutsfattarna' på arbetsplatsen, i kollektiva förhandlingar med arbetsgivare, med regeringar och inom fackförbundet. Kvinnor här hemma inom transport, hör hemma i fackförbund, hör hemma i beslutsfattandet, hör hemma i ledarskapet #ThisIsOurWorldToo."
 04. Uppmanar därför ITF att:
 - Fortsätta stödja och främja de landvinningar som letts av ITF:s kommitté och konferens för kvinnliga transportarbetare samt ITF:s kvinnoavdelning då vi går mot

nästa 25-årsperiod och framtiden efter denna – där vi möter nya utmaningar och bygger vidare på starka grundvalar.

- Ta itu med den systematiska utestängningen av kvinnliga transportarbetare på arbetsplatser, i samhället i stort, inom transport både globalt och regionalt, på alla nivåer i ITF, och fundamentalt även i våra fackförbund – utmana status quo genom kampanjer och runt förhandlingsbordet, med stöd av forskning och politik och med tydliga indikatorer på förändringar och med en genusinkluderande ansats som resulterar i likvärdiga villkor för kvinnor.
- Fortsätta att bryta tystnaden och anmäla alla former av sexism samt stödja medlemsförbunden att:
 - Göra utbildning om jämlikhet på arbetsplatsen obligatorisk för samtliga företag och i våra fackförbund.
 - Bedriva kampanjarbete för att företag ska utse ett speciellt ombud med erfarenhet och lämplig förståelse för sexuella trakasserier och sexistiskt beteende, och respektera betald

ledighet för fackliga representanter som arbetar med att förhindra och arbeta med sexuella trakasserier och sexistiskt beteende, inklusive förespråkare för kvinnors rättigheter.

- Ta fram strategier för att motarbeta den vitt utbredda ökningen av kvinnohat på sociala medier.
- Hjälpa till att dela bästa praxis för framtagandet av riktlinjer och argument som representanter kan använda sig av för att motarbeta kvinnohat på arbetsplatsen.
- Prioritera organisering och mobilisering av kvinnliga transportarbetare; skapa betydelsefullt deltagande och ledarskap bland kvinnliga transportarbetare i beslutsfattandet inom transportbranschen och i vår rörelse på lokal, regional och global nivå samt på sektorsnivå.
- Säkerställa att vi alla lär och gynnas av de erfarenheter vi haft under dessa 25 år. Landvinningarna och framstegen, samt de hinder och bakslag ITF:s kvinnor mött, måste präglade och stödja våra åtgärder för att bekämpa all diskriminering: inklusive alla som utsätts för rasism, samt diskriminering mot transportarbetare som är HBTQI, funktionshindrade, unga, migrantarbetare eller informella arbetstagare.

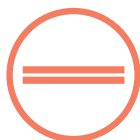


B06: FRÄMJA ARBETETS FRAMTID FÖR UNGA ARBETSTAGARE INOM SJÖFARTEN

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Jämlikhet för transportarbetare**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Erkänner att framtidsprognoserna indikerar att branschen och relevanta intressenter inte bör vänta sig ett överflöd av skickliga och kompetenta arbetstagare om man inte gör samlade ansträngningar för att åtgärda viktiga arbetskraftsfrågor, skapa karriärmöjligheter, förbättra sjöfartsutbildningen världen över och göra något åt kvarhållningen.
02. Inser det rådande behovet av att göra industrin mer attraktiv för nya generationer med tonvikt på välmående, etisk behandling, inkludering, social rättvisa och rättvisa karriärmöjligheter.
03. Erkänner de förändringar som behöver implementeras för att säkerställa en rättvis övergång till en grön ekonomi, vilka innefattar bland annat fortbildning och stärkandet av globala utbildningsstandarder för miljontals arbetstagare, inklusive 800 000 sjöfolk.
04. Erkänner vidare att kadetter och lärlingar ombord på internationella fartyg behöver att deras arbetsrättigheter värnas.
05. Bekräftar att automatisering och anställning inte utesluter varandra, med partiell automatisering som förändrar kraven för arbetstagare och deras respektive arbetsbördor, vilket inte bör användas för att möjliggöra nedskärningar i antalet anställda.
06. Vi uppmanar ITF att:
 - a. Fortsätta arbetet, genom ändringen i 2006 års konvention om arbete till sjöss, för att se till att bestämmelser som ger unga och kvinnliga arbetstagare tillträde till industrin implementeras, inklusive yrkesmässig utveckling och utbildning, samt andra bestämmelser som skulle förbättra sjöfolks arbets- och levnadsvillkor.
 - b. Leda utifrån principerna som arbetsgruppen för rättvis övergång inom sjöfart fastställt, inklusive rekrytering, främjandet av karriärer till sjöss samt att tillbörlig utbildning och kadett- och lärlingsprogram ska erbjudas ungt sjöfolk.
 - c. Förespråka att fartygs bemanningsnivåer ska ses över för att underlätta att kraven för vilotider följs, samt att förknippad praxis ses över för att balansera arbetsbördan med bemanningen, säker drift och säkerhetskulturen ombord, inklusive korrekt registerhållning.
 - d. Bedriva kampanjarbete för att sänka det juridiskt tillåtna antalet timmar sjöfolk får och ofta är skyldiga att arbeta, samt bygga strategiska allianser för att understryka behovet av förändringar i de internationella instrumenten för att harmonisera arbetsmönster och förhindra utmattning och säkerhetsrisker.
 - e. Sträva efter att säkra arbetsrättigheter för unga arbetstagare, nämligen praktikanter, lärlingar och kadetter, genom att främja kollektiva förhandlingar, vilket är helt avgörande för att ge unga arbetstagare världen över lika villkor.

- f. Garantera arbetsrättigheter för praktikanter, lärlingar och kadetter som arbetar ombord på fartyg genom att försöka inkludera dem i ITF:s kollektivavtal och därigenom säkra specifika och rättvisa villkor och förutsättningar för anställning ombord i utbildningssyfte.
- g. Kräva att tillräcklig kvalifikations- och kompetensutveckling för personal till fullo ska medfölja digitalisering, automatisering och övergången till klimatvänliga framdrivningstekniker och bränslen, och följa den ständiga utvecklingen mot större fartyg, vilka medför stora utmaningar för arbetstagare på land, i insjöfarten och till havs.
- h. Upprätta en regelbunden rapport om antalet praktikanter, trainees och kadetter som utbildas och lärs upp ombord på handelsfartyg som täcks av ITF:s kollektivavtal.



B07: UTBILDA VÅRA UNGDOMAR

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Jämlikhet för transportarbetare"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar att vi lever i en period som kännetecknas av bristfällig organisering av tjänster och en ökning av arbetskonflikter. Vi står inför personalnedskärningar och massuppsägningar. I detta sammanhang måste vi förstå företagens organisation och strategier samt de anställdas roll. Det finns en betydande skillnad mellan de arbetsuppgifter som åläggs de anställda och det arbete som de faktiskt utför, eftersom de oväntade och oförutsedda händelser som är en del av deras arbete inte tas med i beräkningen. Det är just de arbetsuppgifter/beteenden (rutinåtgärder, kunskap, engagemang) som inte ingår i deras arbetsbeskrivning som säkerställer att arbetet utförs.

02. Noterar att behovet av kvalificerade arbetstagare leder oss tillbaka till vikten av goda sociala villkor för att behålla dem. Vi behöver därför dra nytta av vår samlade och mångåriga erfarenhet, till exempel när det gäller förmåner och pensionssystem.

03. Uppmanar ITF att:

- Utbilda våra ungdomar i syfte att lära dem om framtida och tidigare frågor, med följande syfte och mål:
 - I slutet av denna utbildning ska deltagaren kunna namnge och förklara de fyra temana i ITF:s kampanj för säkra och hållbara järnvägar (SSR), förstå järnvägsekonomin och bygga upp krav som syftar till att förbättra de sociala villkoren för järnvägsarbetare baserat på internationella erfarenheter.

- Inför frågorna om rörlighet, varuförsörjning och klimatutmaningar, förstå behovet av järnvägar och bygga en gemensam modell baserad på kampanjen för säkra och hållbara järnvägar (SSR).

- Ge unga arbetstagare möjlighet att hantera följande problem:
 - Motsvarar kraven från din fackförening användarnas och arbetstagarnas behov?
 - Vilket val av samhälle bör vi förespråka?
 - Vilka är våra delade prioriteringar i världen?
- Innehållet i utbildningen bör omfatta följande:
 - Drift av de olika järnvägssystemen (ålagd och faktisk)
 - Yrken (stillasittande och rörliga, operatör och infrastruktur)
 - Ekonomiska modeller (offentliga, privata, blandade)
 - Människors behov när det gäller järnvägstransporter
 - Behålla personal (socialt skydd, pension och lön)

04. Det är även viktigt att fokusera på att unga arbetstagare i god tid får utbildning om ny teknik som introduceras inom järnvägsindustrin.



C01: ARBETSMILJÖ FÖR TRANSPORTARBETARE

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Arbetsmiljö för transportarbetare"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar åtagandena i resolution 9: Arbetsmiljö, som antogs vid den 42:a kongressen för att stödja medlemsförbundens arbetsmiljöarbete.
02. Noterar åtagandena från:
 - a. Civilflygsektionens konferens, sept. 2022, och "New Deal" för flyget, om att främja en nollvision för arbetsolyckor och skador och en arbetsmiljökultur som sätter säkerheten främst.
 - b. Asien/Stillahavsområdets regional-konferens, oktober 2022, om att främja säkerhet och jämställdhet på arbetsplatsen (resolution 4).
 - c. Arabvärldens regionalkonferens, feb. 2023, om att stödja samordning och social dialog om arbetsmiljö (resolution 1).
 - d. Konferensen för stadstransport, mars 2023, om en säkrare arbetsmiljö i kollektivtrafiken (resolution 6).
 - e. Vägtransportsektionens konferens, mars 2023, om säkerhet inom passagerartransport över långa sträckor (resolution 2); och om implementering av den globala kampanjen om säkra taxor (resolution 3).
 - f. Inlandstransportsektionernas konferenser, mars 2023, om att främja säker pendling till och från arbetet.
 - g. Turismsektionens konferens, april 2023, för att förhindra trafficking som en del av strategin "Människor, kraft, planeten".
 - h. Latinamerika och Karibiens regional-konferens, aug. 2023, om att främja medvetenheten om psykisk hälsa i ITF:s verksamhet (resolution 1); och om att främja transportarbetares aktiva deltagande i utformningen och implementeringen av säkerhetspolicyer och -procedurer (resolution 8).
 - i. Konferensen för unga transportarbetare, okt. 2023, om ett åtagande för ett kollektivt förhållningssätt till psykisk hälsa inom alla sektorer.
 - j. Hamnarbetaresektionens konferens, dec. 2023, om att främja arbetares deltagande i alla arbetsmiljöaktiviteter och utbilda arbetare om att förbättra arbetsmiljöarbetet i hamnar.
 - k. Sjöfolkssektionens konferens, dec. 2023, om att vidta åtgärder för att öka säkerheten och minska riskerna vid transport av elfordon (Resolution 6).
03. Erkänner den grundläggande rätten till en säker och trygg transportindustri som aktivt förhindrar och skyddar alla arbetare från faror på arbetsplatsen som kan orsaka stress, utmattning, skador, sjukdom eller dödsfall, inklusive faror som kan kopplas till överbelastning, gränsöverskridande transporter, klimatförändringar och införandet av ny teknik.
04. Erkänner behovet att minska psykosociala arbetsmiljörisiker som orsakas av otrygg anställning, diskriminering, dåliga arbetsvillkor och osäkra löner, särskilt för arbetare med icke-standardiserade anställningsformer och arbetare i den informella ekonomin.

05. Erkänner att den drastiska ökningen av fysiskt och psykiskt våld från passagerare mot anställda, särskilt inom kollektivtrafik, flygtransport och passagerartrafik till sjöss, men även under krissituationer såsom coronapandemin, är oroväckande; att det behövs utbildning kring hur man hanterar besvärliga, kränkande eller våldsamma passagerare samt stöd för arbetstagarna för att hjälpa dem hantera erfarenheter av våld; att tillräcklig personal måste finnas tillgänglig och att andra säkerhetsåtgärder måste ha införts.
06. Erkänner den ojämlika exponeringen för faror och behovet av ett genuskänsligt förhållningssätt till arbetsmiljöarbete som också tar itu med ojämlikheter som upplevs av andra marginaliserade grupper, inklusive ojämlikheter som upplevs baserat på ålder, hudfärg, etnicitet, migrationsstatus, sexuell läggning och funktionshinder.
07. Erkänner att transportarbetare är säkrare ju mer de är involverade i beslutsfattande genom sina fackliga företrädare på global, regional och lokal nivå, och efterfrågar fler innovativa, arbetarledda lösningar med inspiration från Säkra taxor inom vägtransport, på flygplatser och i arbetsmiljökommittéer och initiativ för en rättvis övergång för att förbättra både arbetsmiljöer och stärka säkerheten i offentliga miljöer.
08. Erkänner behovet av multilateralt samarbete och trepartslösningar, vilket exemplifieras av de lyckade förhandlingarna om minimumrättigheter för sjöfolk som ledde till antagandet av [Sjöarbetskonventionen](#) och antagandet av [ILO-konvention 190 om våld, trakasserier och diskriminering på arbetet, ILO:s riktlinjer om främjande av anständigt arbete och trafiksäkerhet i transportsektorn](#) och [ILO:s resolution om en rättvis övergång från 2023](#).
09. Erkänner de multilaterala ansträngningarna under Covid-19-pandemin och ITF:s ledande roll i arbetet för att skydda transportarbetarna, i synnerhet ITF:s samarbete med arbetsgivargrupper och FN-organ för att skydda sjöfolk som reser till och från fartyg.
10. Erkänner arbetsmiljöfokus i ITF:s olika sektioner och avdelningar, inklusive:
 - a. Arbetsmiljöutbildning för hamnarbetare i Arabvärlden och Latinamerika
 - b. ITF:s sanitetsstadga
 - c. ITF:s program för kvinnofrågor
 - d. Utbildning om psykisk hälsa för unga arbetare i kollektivtrafiken och sjöfolk
 - e. Civilflygets arbetsmiljöinitiativ kring utmattning, psykisk hälsa och svårhanterliga passagerare.
11. Uppmanar regeringar att:
 - a. Ratificera och effektivt implementera internationella arbetsmiljöstandarder och instrument, vilket innefattar ILO-konventionerna [C155 om arbetsmiljö](#), [C187 om ett främjande ramverk för arbetsmiljöfrågor](#), [C161 om arbetsmiljö tjänster](#), [C152 om arbetsmiljö \(hamnarbete\)](#), [C188 om fiske](#) och [konvention C190 om våld och trakasserier](#).
 - b. Anta och stärka lagstiftning om omsorgsplikt, som inkluderar processer för att fastställa och förbättra arbetsmiljöstandarder genom förhandlingar med fackförbund. Denna lagstiftning ska omfattas av due diligence för mänskliga rättigheter och lagar för företag om dråp.
 - c. Stärka arbetsmiljölagstiftning, inklusive genom välfinansierade och bemyndigade arbetsinspektorat med en central roll för fackförbunden, och införa avskräckande sanktioner för brott mot lagar.

- d. Skydda alla arbetare genom sociala skyddsåtgärder, inklusive arbetare i icke-standardiserade anställningsformer och i den informella ekonomin, för att garantera grundläggande arbetsrättigheter och en arbetarledd formalisering av informell sysselsättning.
12. Uppmanar arbetsgivare att:
- a. Säkerställa en säker och trygg arbetsmiljö för alla transportarbetare i globala leveranskedjor, oavsett sysselsättningsstatus.
 - b. Implementera strategier för deltagande och ett meningsfullt engagemang från arbetstagarna och deras representanter i utformningen och genomförandet av policyer och åtgärder.
 - c. Anta en inkluderande och genusmedveten strategi för arbetsmiljö som inkluderar fysisk säkerhet såväl som psykosocial trygghet, psykisk hälsa och välmående.
 - d. Tillhandahålla tillräckliga resurser för att implementera arbetsmiljöpolicyer och ge alla arbetare, inklusive lärlingar, jämlik tillgång till lämplig utbildning i arbetsmiljöfrågor.
 - e. Erkänna pendling som en arbetsplatsfråga och utöka omsorgsplikten till att innefatta policyer för säker pendling.
13. Uppmanar ITF att:
- a. Stödja medlemsförbundens organisering, kampanjarbete och förhandlingar i arbetsmiljöfrågor, inklusive säker schemaläggning, utbildning, sanitet och våld och trakasserier, inklusive sammanställande av data kring våldsincidenter.
 - b. Utveckla och samordna utbildningsprogram om psykisk hälsa och dela relaterade erfarenheter från fackförbundens arbete med organisering och förhandling.
 - c. Driva kampanjer i ITF:s sektioner, regioner och avdelningar, för säkra arbetsmiljöer som en grundläggande rättighet, inklusive genom:
 - i. Säker tillgång till anständig sanitet och tillräckliga sanitetsanläggningar.
 - ii. Säkra resor till och från arbetet och en global utvidgning av kampanjen "Get Me Home Safely".
 - iii. Utbilda fackliga representanter och etablera rådgivande strukturer som t.ex. arbetsmiljökommittéer.
 - d. Stödja genomförandet av [ILO:s globala strategi för arbetsmiljöfrågor 2024-2030](#); bidra till kampanjer för ratificering och implementering av instrument för arbetsmiljöfrågor, lagreformer etablering av standarder såsom skydd mot biologiska faror vid ILO:s 112:e och 113:e Internationella arbetskonferenser.



CO2: GET ME HOME SAFELY

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Arbetsmiljö för transportarbetare"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Konstaterar att:

- a. Skiftarbete är inbyggt i transportsektorn och avgörande för att transportsystemet som helhet ska fungera. Detta kan ofta innebära arbete sent om kvällarna, arbete långt hemifrån, och relaterade resor till och från arbetet vid obekväma tider på dygnet.
- b. Transportarbetare tar sig ofta till jobbet för att öppna transportsystem för allmänheten eller lämnar jobbet när systemet har stängts. Detta grundläggande problem som medlemmar i sektorn har är "vem transporterar transportarbetaren?".
- c. Många arbetstagare, särskilt kvinnor, unga arbetstagare, funktionsvarierade, HBTQI-personer, personer som utsätts för diskriminering på grund av ras samt migrantarbetare oroar sig alltmer för sin säkerhet när de pendlar till och från jobbet kvälls- och nattetid samt tidigt på morgonen.
- d. Arbetsgivare tror i allmänhet att deras plikt att ta hand om personalen slutar när arbetstagaren avslutat sitt skift och lämnar arbetsplatsen. Nationella ramverk för arbetsmiljö och rättsliga ramar förstärker ofta denna uppfattning.
- e. Vi instämmer inte alls och tycker att alla arbetstagare, och i synnerhet transportarbetare, har rätt till säker pendling.

- f. Miljontals av våra medlemmar ansvarar på daglig basis, och ofta i de svåraste av situationer, för att se till att allmänheten kommer hem tryggt och säkert. Men de lyckas inte alltid på grund av bristerna i brottsbekämpningen som har för avsikt att få bukt med sexuellt våld och trakasserier i kollektivtrafiken, vilket tyvärr är allmänt utbredd världen över.
- g. Ett av kongressens teman är säkerhet, och medlemsförbund, deras medlemmar och ITF har alla åtagit sig att arbeta proaktivt för att få bukt med könsbaserat våld på arbetsplatser och i samhället i stort.
- h. Antagandet av Unite-initiativet och kampanjen "Get Me Home Safely", som uppmanar arbetsgivare, lokala myndigheter, nationella regeringar och brottsbekämpande myndigheter att alla vidta rimliga åtgärder för att säkerställa att arbetstagare kan ta sig hem tryggt och säkert, är ett välkommet steg.

02. Uppmanar ITF att:

- a. Godkänna och stödja ITF:s kampanj "Get Me Home Safely", aktivt engagera medlemsförbunden i denna och främja den bland medlemsförbunden.
- b. Säkerställa att kampanjen har global skala och att dess målsättning är att se till att vissa resor till och från jobbet, särskilt vid obekväma tider på dygnet, faller under arbetsgivarens arbetsmiljömässiga och rättsliga ansvar för sina anställda, samt regeringens ansvar för dessa.
- c. Att säkerställa att ITF inkluderar de tillhörande frågorna om ensamarbete, gränsöverskridande arbete eller arbete

- i flera jurisdiktioner, återvändande till basen efter störningar, repatriering av "strandade" arbetstagare (såsom sjöfolk, flygplansbesättningar etc.) och extrema väderrisker.
- d. Bedriva kampanjarbete för och fokusera på starkare lagstiftning och strängare tillämpning av lagar mot sexuellt våld och trakasserier i kollektivtrafiken samt upprättandet av nationell eller internationell lagstiftning som erkänner arbetsgivarens ansvar, utöver det regeringarna har, för anställdas resor till och från jobbet.
 - e. Stödja offentliga investeringar i, offentligt stöd för och offentligt ägande i transportindustrin för att förbättra tillhandahållandet av tjänster och säkerställa lägre priser, särskilt för transporttjänster kvälls- och natttid samt vid perioder med lägre belastning.
 - f. Bedriva kampanjarbete på alla nivåer för att förmå arbetsgivare att agera i stöd för "get me home safely", inklusive att få multinationella arbetsgivare (exempelvis genom transnationella företagsavtal) att anamma policyer i sin upphandlingspraxis och som en del av företagets initiativ för miljö, socialt ansvar och styrning (ESG), företags samhällsansvar (CSR) och due diligence för mänskliga rättigheter (HRDD) för att använda sitt inflytande för att påverka leveranskedjor.
 - g. Säkerställa att arbetsgivare erkänner att pendlingen till och från jobbet är en arbetsgivarfråga och att deras plikt att ta hand om personalen utökas för att omfatta policyer för säker pendling för samtliga arbetstagare. Stödja framtagandet av tillhörande mekanismer för rapportering inom medlemsförbund.
 - h. Tilldela resurser för den internationella samordningen av en "Get Me Home Safely"-kampanj för att fortsätta den globala kampen för bättre arbetsvillkor för våra medlemmar, och för att sådan samordning ska omfatta samarbeten med andra globala fackliga federationer.
 - i. Aktivt stödja ITF:s globala kampanj för ratificering och effektiv tillämpning av ILO-konvention 190 för att sätta stopp för våld och trakasserier i arbetslivet, vilket inkluderar resorna till och från jobbet.
 - j. Skapa ett internationellt forum som återspeglar grupper som historiskt har marginaliserats, inklusive arbetstagare som är svarta, tillhör etniska minoriteter, är migrantarbetare, är funktionsvarierade, är kvinnor, är unga eller är HBTQI-personer, som alla kommer att kunna ge direkta synpunkter och ha direkt inflytande på hur kampanjen implementeras, för att behandla de specifika sårbarheter dessa grupper har när de reser till och från jobbet.



C03: MILDRA UTMATTNINGSRISKERNA FÖR FLYGPLANSBESÄTTNINGAR – GARANTERA EFTERLEVNAD AV ARBETSMILJÖBESTÄMMELSER OCH REGELVERK INOM FLYGET

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Arbetsmiljö för transportarbetare"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Vetenskapliga belägg bevisar att tillräcklig sömn är ett biologiskt måste för det allmänna välmåendet. Utmattningsrisk är en betydande säkerhetsrisk förknippad med flygning som försämrar den kognitiva funktionen, ger långsammare reaktionstid samt försämrar ens förmåga i krävande situationer och nödsituationer. Långa arbetstider, störda sömnmönster och frekventa byten mellan tidszoner förvärrar dessa problem. Sömnbrist kan leda till kronisk utmattningsrisk, stress, ångest och depression samt vara en bidragande faktor till flera sjukdomar, inklusive ökad risk för kroniska tillstånd som kardiovaskulära och metaboliska sjukdomar samt vissa typer av cancer, fertilitetsproblem och demenssjukdomar såsom Alzheimers.
02. Utmattningsrisk hos flygplansbesättningar (även kallade besättningsmedlemmar) utgör en betydande risk för deras långsiktiga hälsa och passagerarnas säkerhet.
03. ICAO:s (Internationella civila luftfartsorganisationen) konvention om internationell civil luftfart, bilaga 6, del I och den medföljande Manualen för tillsyn av metoder för trötthetshantering (Dok 9966) erbjuder två huvudsakliga metoder för att hantera utmattningsrisk: perspektivmetoden och metoden med ett System för hanteringen av utmattningsrisk (FRMS). Båda metoderna har för avsikt att säkerställa att besättningsmedlemmarna är tjänstdugliga och kan utföra sina arbetsuppgifter på ett säkert sätt. Men det finns allt fler belägg för att dessa system kanske inte tillämpas som avsett; praxis styrs mer av maximering av driftseffektiviteten utifrån ekonomiska och produktivitetrelaterade hänsynstaganden snarare än genuint intresse för besättningsmedlemmarnas säkerhet och skydd.
04. Även om båda dessa metoder medför risker när de tillämpas var för sig så kan samtidig tillämpning av båda metoder visa sig vara effektiv när denna görs korrekt och sker tillsammans med proaktiva åtgärder, utbildning och balanserad arbetsbörda. Vi ser dock en oroväckande trend av att arbetsgivare använder ofullständiga biomatematiska modeller till sin fördel, vilket potentiellt äventyrar besättningsmedlemmarnas välmående och säkerhet utan vederbörligt samråd och vederbörlig hänsyn till besättningsmedlemmarna och deras respektive fackförbund.
05. I och med införandet av ultra-långdistansflygningar med kontinuerlig tjänstgöring på 24 timmar eller mer har tillämpningen av strategier för trötthetshantering kritiserats. Även med viloperioder under flygningarna har ingen forskning gjorts på vilken effekt det har att missa två normala sömncykler om åtta timmar i rad och effekten av den unika miljö som besättningsmedlemmarna arbetar i. Dessutom ställs kabinpersonalen inför unika psykosociala risker, såsom det emotionella arbetet av att kontinuerligt interagera med passagerare utan paus, vilket piloterna inte behöver göra.

06. De krävs ytterligare belägg för att visa att de nuvarande metoderna garanterar tillräcklig vila för besättningsmedlemmarna, vilket väcker frågor om deras förmåga att effektivt hantera medicinska nödsituationer, kriser eller evakueringar.
07. Arbetsmiljökonsekvenserna för besättningsmedlemmar med dessa arbetsvillkor måste utvärderas på nytt för att säkerställa att de inte utsätts för risk i samband med flygningar.
08. Både kabinpersonalen och piloterna är avgörande för passagerarnas säkerhet. Trots detta förbises ofta vikten av tillräcklig vila och regelverk för kabinpersonal jämfört med deras motparter i cockpiten. Denna skillnad är oroväckande, särskilt med tanke på det ökande antalet incidenter med störande passagerare och väderrelaterade utmaningar ombord, vilka kräver att kabinpersonalen är i bästa möjliga psykiska tillstånd för att vid behov effektivt hantera eventuella situationer och ge första hjälpen.
09. Internationella arbetsorganisationens (ILO:s) tekniska möte som hölls i april 2023 betonade den kritiska frågan om trötthetshantering för flygpersonal, inklusive flygplansbesättningar. Mötet underströk att utmattning medför betydande risker för flygarebarnas arbetsmiljö. ILO:s slutsatser framhöll behovet av att implementera robusta arbetsnormer och system för hantering av utmattningsrisker, för att styra arbetstider, viloperioder och allmänna arbetsvillkor för att mildra riskerna förknippade med utmattning. ILO uppmanade även till ökad forskning och ökat samarbete med ICAO för att ta fram effektiva strategier för trötthetshantering som skräddarsytt efter flygbranschens behov.
10. Mot bakgrund av ovan nämnda punkter och frågor uppmanar vi ITF att:
- Samla belägg för effekterna av och effektiviteten hos system för hantering av utmattningsrisk gällande flygplansbesättningar, inklusive en jämförelse mellan kabinpersonal och piloter, med fokus på vaken tid vid beredskapstjänstgöring, orimliga arbetsbördor och förlängd tjänstgöring vid ultra-långdistansflygningar. Undersöka den effekt krävande scheman har på besättningens välmående och dessas sociopsykologiska effekter. Man bör även undersöka huruvida avsaknaden av relevant sociallagstiftning negativt påverkar deras mentala och fysiska förmåga att bibehålla en acceptabel balans mellan arbetslivet och privatlivet.
 - Sammankalla och mobilisera medlemsförbund i frågorna som rör utmattning bland flygplansbesättningar för att bygga solidaritet och samordna en global insats för att öka medvetenheten om den allvarliga effekt utmattning har och konsekvenserna för passagerarnas säkerhet. Detta bör göras för att söka stöd för framtida globala initiativ för att mildra besättningsmedlemmars utmattning och förbättra deras mentala och fysiska arbetsmiljö.
 - Proaktivt föra dialog med internationella organ och luftfartsmyndigheter, inklusive ICAO, ILO och nationella civilflygmyndigheter för att förespråka effektiva åtgärder och tillsyn för att säkerställa att besättningar får tillräcklig vila. Detta kan inkludera obligatoriska regelverk som kräver att flygbolag transparent rapporterar uppgifter om tjänstgöringstid, viloperioder och utmattningsrelaterade incidenter för att säkerställa bättre tillsyn och ansvarsskyldighet.
 - Ta fram och implementera en strategi gentemot ICAO, inklusive 2025 års generalförsamling och bortom denna, som förespråkar korrekt tillämpning av föreskrivande åtgärder och FRMS för besättningsmedlemmar och som prioriterar deras arbetsmiljö.



C04: LIBERALISERINGSMODELLEN ÄVENTYRAR ARBETSMILJÖN PÅ FLYGPLATSER

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Arbetsmiljö för transportarbetare"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Konstaterar att:

- Som noterades vid ITF:s senaste civilflygkonferens i september 2022 som hölls i Montreal: "Avreglering leder till en ohållbar affärsmodell: Flyget, en gång en nationaliserad industri, har sakta men säkert privatiserats i årtionden. Även om flyget idag är mer tillgängligt för världens befolkning så är det även en industri som är miljömässigt, ekonomiskt och socialt ohållbar."
- Konferensen tillade: "Lågkostnadsmodellen försätter passagerarna och arbetstagarna i fara: Påtryckningarna om att sänka kostnaderna för att hålla flygbolagen konkurrenskraftiga drabbar även flygbolagens arbetstagare och skickar krusningar längs hela tjänstekedjan som leder till lägre löner och sämre arbetsvillkor, minskad personalstyrka, intensivare arbete och risk för utmattnings- och sjukdomsproblem, samt lägre kvalitetsstandarder på utrustning. Förbättringar som görs i ett företag som ökar kostnaderna gör detta icke-konkurrenskraftigt, och låga inträdeshinder med minimala standarder gör det lätt att ersättas av ett billigare företag som erbjuder samma tjänst."
- Samtidigt tog ICAO initialt fram sin manual för markhantering (DOK 10121), och i juni 2015 fick ADOP:s (Aerodrome Design and Operations Panel) arbetsgrupp för markhantering (GHFTF) i uppdrag att ta fram "material angående bästa praxis". I slutet av 2019 publicerades ICAO:s marktjänstsmaterial. Arbetsgruppen för markhantering fortsatte med sitt andra uppdrag om att ta fram ett föreslaget paket med material för standardbestämmelser och rekommendationer samt för flygtrafiktjänsternas procedurer. Ämnet marktjänst diskuterades under högnivåkonferensen om Covid-19 (HLCC).
- Diskussioner under högnivåkonferensen framhöll det faktum att, trots att markhanteringsstjänster förblir en avgörande sektor av industrin, frågan bör övervägas grundligt innan ytterligare regelverk för detta område tas fram och sätts i kraft. Det slutliga förslaget om och ikraftträdandet av markhanteringsmanualen väntas i juli 2026 respektive november 2028.
- Redan från början bildade ITF en arbetsgrupp för denna process, som lyckas hålla ett utrymme i mötena arbetsgruppen för markhantering håller, i vilket man kan positionera arbetstagarnas röst. Denna insats från arbetsgruppen utgår ifrån avtalet mellan ICAO och ILO, samt ILO:s agenda för anständigt arbete med dess grundläggande rättigheter och principer i arbetslivet, vilka vore samarbetets teman.
- Ett viktigt ögonblick i denna aktivitet är då de resolutioner som uppkommer måste utformas i arbetstagares rättigheter och arbetsnormer i linje med skydd för arbetstagare.

02. Uppmanar ITF att:

- a. Stärka och befästa ITF:s mångåriga ståndpunkt och det arbetsmiljöarbete som görs på ute i fält på flygplatser, i ICAO:s diskussionsutrymmen och i industrin.
- b. Befästa strikt reglering och samordning på flygplatsnivå för att fastställa förbättrade standarder för tillhandahållandet av tjänster på flygplatser.
- c. Utöka dess inflytande i samtliga av ICAO:s och industrins forum där markhantering diskuteras, inklusive i ICAO:s arbetsgrupp för markhantering.
- d. Använda alla lämpliga resurser för att förespråka att regeringar världen över ska erkänna och inkludera bestämmelser för att ta itu med arbetsrelaterade och sociala frågor baserade på bästa praxis, inklusive ICAO:s manual för markhantering och de som fastslagits av ITF:s medlemsförbund.



C05: ANSTÄNDIGA OCH SUNDA ARBETSMILJÖER INOM FISKET

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Arbetsmiljö för transportarbetare"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar att:

- Fiske har en avgörande roll globalt och förser miljontals människor i Asien, Afrika och Latinamerika med mat och försörjning. Många arbetstagare har hårda villkor, inklusive långa arbetstider, farliga sjöförhållanden, låga löner och otillräckliga regelverk, särskilt ombord på fartyg på öppet hav och på fartyg vars flaggstat visat prov på bristande efterlevnad (FoNC-fartyg).
- Dessa problem lyfter fram vikten av att ta itu med arbetsvillkoren i fiskeindustrin för att säkerställa hållbarhet för både naturresurserna, de samhällen som är beroende av dem och en sund marin miljö.
- Olagligt, orapporterat och oreglerat (IUU) fiske på öppet hav underminerar genom överfiske insatser för att hantera och bevara fiskbestånd och utsätter kommersiella fiskare verksamma i sina nationella vatten för otillbörlig press. Det är av avgörande betydelse att bekämpa IUU-fiske genom internationellt samarbete, effektiv övervakning och sträng tillämpning av lagar för att skydda marina resurser och främja hållbara fiskemetoder.
- I juni 2022 inkluderade ILO en säker och sund arbetsmiljö som en grundläggande rättighet, vilket underströk behovet av arbetarskydd och arbetsmiljö. Detta

innebär att arbetarskydd och arbetsmiljö inte längre kan anses vara ett frivilligt komplement.

02. Erkänner att:

- Fiskaryrket är farligt och kännetecknas av flera brister vad gäller anständigt arbete. Ökningen av antalet olyckor leder till att flera människor mister livet.
- Förödelsen i det globala syd beror på bristande fiskeresurser som orsakats av klimatförändringarna, IUU-fiske och den enorma ökningen av fiskelicenser som utfärdas till asiatiska och europeiska fartyg, vilket orsakar förlust av arbetstillfällen, ökad fattigdom och migration till Europa och Amerika.
- Många tusentals migrantfiskare från Afrika och Asien arbetar på industriella fiskefartyg som ägs främst av europeiska och asiatiska intressen, där ökad exploatering och tvångsarbete förekommer ombord.
- Arbetsvillkoren på dessa fartyg uppfyller oftast inte de grundläggande standarderna för varken flaggstaten eller staten där det egentliga ägandet ligger, eller de i tillämpliga internationella avtal, eller de i ILO:s konvention C188 om arbete ombord på fiskefartyg.
- Dålig styrning av fiskerisektorn i utvecklingsländer kännetecknas av avsaknaden av social dialog, brist på transparens och korruption.
- Den oroväckande ökningen av könsbaserade trakasserier och våld i

sektorn samt den prioritet ITF lagt på att säkerställa att ILO-konvention 190 ratificeras.

- Det finns enorm potential för facklig organisering inom det industriella och icke-industriella fisket i hav, floder och sjöar.

03. Anser att:

- Fiskare bör behandlas på samma sätt som sina sjöfolkskollegor inom handelssjöfarten som täcks av omfattande kollektivavtal som omfattar lön och arbetsvillkor.
- De bör minst vara berättigade till ILO:s minimilön för en matros, eller till flaggstatens minimilön, varvid det högre beloppet ska gälla.
- Löner ombord på utländskt flaggade och ägda fiskefartyg som är aktiva i afrikanska, asiatiska och latinamerikanska exklusive ekonomiska zoner (EEZ:er), där det finns ett av ITF godkänt kollektivavtal, bör ligga i nivå med eller vara jämförbara med ITF:s tolkning av ILO:s lägsta konsoliderade lön för en matros.

04. Uppmanar ITF att arbeta med medlemsförbund inom fiske för att:

- Fortsätta att öka stödet för att stärka fackförbunds inflytande i fiskerisektorn.
- Lansera en global kampanj för att främja, sprida och implementera ITF:s fiskesektions nya FoNC-policy såsom den antogs av ITF:s 46:e kongress.
- Fortsätta att intensifiera fiskarförbunds ansträngningar i syfte att avsevärt förbättra asiatiska, afrikanska och latinamerikanska fiskares hälsa, säkerhet samt levnads- och arbetsvillkor. Detta kan åstadkommas genom framtagandet av och tillhandahållandet av arbetsmiljöutbildning eller program för ökandet av medvetenheten.

- Intensifiera lobbying och påverkansarbetet för att stödja fiskarförbund och deras nationella sammanslutningar i Asien, Afrika och Latinamerika för ratificeringen och implementeringen av ILO-konvention 188 och 190.
- Bilda en bred koalition som för samman fiskarförbund och organisationer i civilsamhället för att bekämpa korruption, IUU-fiske, exploatering och tvångsarbete bland fiskare.
- Föra dialog med internationella organisationer såsom ILO, FAO och IMO samt regionala och subregionala institutioner, såsom regionala fiskeriförvaltningsorganisationer (RFMO:er), som är relevanta för fiskare.
- Bedriva kampanjarbete för att ILO:s minimilön för matros ska antas som riktmärke för industriella fiskares löner världen över.
- Samordna ansträngningar från förbund som tillhandahåller arbetskraft och deras flaggstatskollegor, och implementera åtgärder för att säkra ITF-acceptabla kollektivavtal för migrantfiskare som arbetar ombord på FoNC-fiskefartyg i linje med av ITF:s överenskomna regler och standarder, vilka införlivar ILO:s/ITF:s konsoliderade lön som en lägstanivå, eller mer gynnsamma nationella villkor för arbetstagarna
- Utöka ITF:s verksamhet globalt för att öka medvetenheten bland regeringar och arbetsmarknadens parter om behovet av att nationellt implementera C188 och andra instrument såsom FAO:s avtal om hamnstatsåtgärder (PSMA) för att bekämpa IUU-fiske.
- Bedriva kampanjarbete för att förbättra arbets- och anställningsvillkoren för fiskare ombord på fiskefartyg i sina egna nationella vatten, samt bekämpa de dåliga villkoren och exploateringen

av migrantdiskare ombord på FoNC-fiskefartyg världen över.

- Tillsammans lokala fackförbund genomföra ett projekt för att dokumentera arbetsvillkor i länder i det globala syd som inte ännu har ratificerat C188.
- Ägna särskild uppmärksamhet åt de effekter klimatförändringarna har på fisket genom förändrad vattentemperatur, förändrat pH, fiskebestånds förflyttningar och förändringar i migrationsmönster, samt stormar som orsakats av klimatförändring.
- Utöka ITF:s verksamhet med varumärken för fisk och skaldjur för att främja due diligence för mänskliga rättigheter i leveranskedjorna för fisk och skaldjur. ITF bör ingå avtal för att skydda föreningsfriheten och organiseringsrätten, och arbetstagares förmåga att förhandla kollektivt utgör grunden för att skydda arbetstagares rättigheter och förbättra ansvarstagandet i fiskesektorns leveranskedjor.



D01: VI FORMAR ARBETETS FRAMTID

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Vi formar arbetets framtid"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar att ITF:s 44:e kongress i Singapore 2018 identifierade digitalisering som en viktig utmaning för transportarbetare och uppmanade ITF att identifiera och bemöta konsekvenserna av användningen av ny teknik i transportsektorn. Teknikföretagen betalar nästan ingen skatt, och det finns en växande tendens till monopol i sektorn. Samtidigt är tillgången till fördelarna med digitaliseringen mycket ojämnt fördelad. Kongressen uppmanade därför ITF att driva kampanjer om strukturella problem och bli en ledande röst i diskussionerna om ny teknik. Relaterade åtgärder innefattade utveckling av digitala kampanjverktyg, att uppnå en branschförändrande vinst med minst ett ledande teknikföretag och att se till att fackförbunden är välinformerade om teknikfrågor.
 02. Noterar åtagandena från:
 - a. Civilflygsektionens konferens, sept. 2022, och "New Deal" för flyget som godkändes där, om kampanjer för flygteknik som är till nytta för arbetare och passagerare och deras säkerhet, inklusive teknik för flygtrafikledning på distans.
 - b. Arabvärldens regional konferens, feb. 2023, om att säkra rättigheter och socialt skydd för olicensierade chaufförer och bud på digitala plattformar.
 - c. Konferensen för stadstransport, mars 2023, om utvecklingen av en facklig policy om elektrifiering av masstransport och krav på bedömningar av arbetstagarinverkan ifråga om elektrifiering (resolution 4).
 - d. Latinamerikas och Karibiens regional konferens, aug. 2023, om utbildning för unga arbetstagare i användningen av digitala organiseringsverktyg (resolution 7) och stärkandet av plattformarbetare i Latinamerika (resolution 9).
 - e. Sjöfolkssektionens konferens, dec. 2023, om att stå värd för en förbundsledd diskussion om användningen av artificiell intelligens (AI) inom sjöfart, och om att kräva att ILO och IMO implementerar skyddsåtgärder för arbetare kopplat till AI-användning (resolution 4).
03. Noterar att ITF, under dess 128-åriga historia, har arbetat för att säkerställa att arbetare och deras fackförbund har nytta av införandet av ny teknik inom transportsektorn. Säker, rättvis och hållbar introduktion av ny teknik har alltid krävt att fackförbunden deltar i teknikens användning och implementering, inklusive fastställande, kontroll och implementering av arbetsnormer.
 04. Erkänner att specifika grupper av arbetare, inklusive kvinnliga transportarbetare, unga transportarbetare och minoritetsgrupper i oproportionerligt hög utsträckning drabbas av de negativa effekterna av införandet av ny teknik inom transport.
 05. Erkänner att det ökande genomslaget av digitala arbetsplattformar och styrning genom algoritmer och data ökar övervakningen och automatiseringen inom transport och innebär en ny utmaning för transportarbetarna och deras fackförbund.

- Regeringar, företag, investerare och andra aktörer som kontrollerar och använder data har allt större makt över transport, handel, politik, ekonomin och samhället.
06. Noterar publiceringen av ITF:s positioneringsdokument om utmaningarna med och svaren på införandet av ny teknik i varje yrkessektion och region inom ITF under 2019, inklusive analys av den ojämlika påverkan på män och kvinnor, och ITF-kommittéernas projekt och aktiviteter som följde.
 07. Noterar att ITF:s styrelse inrättade den rådgivande gruppen för gigekonomi 2021, i vilken medlemsförbunden bidrar till att utveckla ITF:s mål och strategi för gigarbetare, se över dess genomförande och rapportera framsteg till styrelsen.
 08. Noterar etableringen av ITF:s Riders Network 2019, och användningen av [ITF:s principer för arbetsgivare i gigekonomin](#) för att engagera transnationella transportplattformar i social dialog, möjliggöra föreningsfrihet för gigarbetare och underlätta kollektivförhandlingar för medlemsförbunden, och den lyckade tillämpningen i det [globala avtalet med Uber](#) 2022 som ledde till den revolutionerande organiseringen av plattformsarbetare i Australien, Belgien och Storbritannien.
 09. Erkänner rollen som ITF och dess medlemsförbund hade i strategiska rättsprocesser och lagreformer för plattformarbete.
 10. Noterar publiceringen av [de globala fackförbundens position gentemot plattformsekonomin](#) i 2021, vilket skapade en gemensam analys och en gemensam uppsättning krav för digitala plattformar i den globala fackrörelsen, såväl som ITF:s input till policyrekommendationer om data och AI som 2022 års rapport [AI för rättvist arbete](#) och guiden ["Omforma arbetet"](#) från 2023 om transparent dataanvändning.
 11. Uppmanar regeringar, företag och investerare att:
 - a. Säkerställa att kollektivförhandlingar tillämpas vid införandet och användningen av ny teknik och engagera sig med ITF och dess medlemsförbund för att förhandla säkert, rättvist och hållbart införande av ny teknik på arbetsplatsen, inklusive genom användning av utvärderingar av pågående risk för och inverkan på arbetarna.
 - b. Etablera lagstiftning och erkänna förekomsten av arbetares data och garantera transparens, åtkomst och kontrollrättigheter till dessa data och till de system som använder dem.
 - c. Tillhandahålla resurser för kompensationsfonder, livslångt lärande, omskolning av och kompetensutveckling för arbetstagare som står inför en förändrad sysselsättning eller förlust av sysselsättning på grund av införandet av ny teknik, och ge fackförbunden utbildning för att stödja effektiva kollektiva förhandlingar kring ny digital teknik, inklusive AI.
 - d. Reglera i linje med, främja och respektera [ITF:s principer för arbetsgivare i gigekonomin och de globala fackförbundens position gentemot plattformsekonomin](#).
 - e. Säkerställa att investeringar i ny teknik följer principerna för anständigt arbete som etablerats genom kollektivförhandlingar.
 12. Uppmanar ITF att:
 - a. Stödja medlemsförbundens kollektivförhandlingar kopplat till ny teknik, för att skydda anständigt arbete, inklusive genom forskning, utbildning och policyutveckling.
 - b. Samarbeta med ledande företag, arbetsgivare och plattformar som använder digital teknik på plats för att nå avtal som skyddar anständigt arbete och stödjer kollektivavtalsförhandlingar.

- c. Fortsätta stödja medlemsförbundens kampanjarbete för föreningsfrihet och kollektivförhandlingsrättigheter för alla plattformsarbetare, oavsett sysselsättningsstatus.
- d. Stödja organisering av arbetare i gigekonomin genom ITF:s medlemsförbund och samarbeta med arbetarorganisationer inom sektorn som inte är anslutna till ITF.
- e. Aktivt engagera sig i processen för att utveckla en ILO-konvention om anständigt arbete i plattformsekonomin 2025–2026 och stödja medlemsförbunden i strategiska rättsprocesser och strävan efter lagreformer kring plattformsarbete.
- f. Främja införandet av delar av ITF:s teknikpolicy i internationella eller regionala institutioners och myndigheters förordningar, nationell lagstiftning och regulatoriska forum.
- g. Samarbeta med andra intressenter i utvecklingen av en teknikpolicy som ska skydda arbetarnas rättigheter och anständigt arbete.
- h. Arbeta med investerare för att säkerställa att arbetarkapitalet skyddas och utökar anständigt arbete när teknisk utveckling finansieras.



D02: REKRYTERA OCH ORGANISERA TJÄNSTEMÄN

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Vi formar arbetets framtid"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Transportsektorn undergår förändring och fackförbund behöver anpassa sig för att rekrytera och organisera nya grupper av arbetstagare. Det finns en växande andel arbetstagare med höga examina och utbildningsnivån ökar. En annan trend är övergången från medelkvalificerade arbeten till högkvalificerade arbeten.
02. På grund av automatisering och den ökade användningen av AI visar prognoserna att mer kvalificerade yrken förmodligen kommer att växa och att lägre kvalificerade yrken kan komma att påverkas negativt.
03. Andelen tjänstemän kommer säkerligen att växa och i denna finns en ännu outnyttjad potential att rekrytera och organisera medlemmar.
04. Fackförbund har i allmänhet svårt för att hitta hur de ska hantera denna nya grupp av potentiella medlemmar och fackliga företrädare. På grund av deras inblandning i företagets policyer, deras yrkesmässiga uppgifter och sättet på vilket de arbetar kan tjänstemän även vara mindre benägna – och svårare att övertyga – att gå med i ett fackförbund. Vissa arbetsgivare kan även begränsa facklig organisering.
05. Tjänstemän har även särskilda utmärkande egenskaper och utmaningar. De känner sig ofta pressade av arbetet, lider av arbetsrelaterad stress, och har svårt för att göra arbetsliv och privatliv förenliga. Många av dem har stor självbestämmanderätt över hur arbetet ska organiseras och ibland även över var ifrån de arbetar och sin arbetstid. Karriär- och karriärutvecklingsfrågor, pressen och hotet om degradering och uppsägning vid en ekonomisk nedgång, icke transparenta ersättningsstrukturer etc. är några av de många problem som kan väcka frågor bland tjänstemän.
06. Unionen uppmanar ITF:s kongress och styrelse att:
 - Erkänna den avgörande roll ITF kan ha i att stödja den fackliga organiseringen av tjänstemän och drivandet av frågor som rör dem.
 - Göra en undersökning om tjänstemän i den globala transportsektorn.
 - Bilda en arbetsgrupp som ska framställa en strategi som uttryckligen ämnar att täcka tjänstemän i dess policyer och ITF:s stöd för medlemsförbunds arbete för att organisera och rekrytera dem.



D03: KOLLEKTIVA GARANTIER PÅ HÖG NIVÅ FÖR PLATTFORMS- ARBETARE!

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Vi formar arbetets framtid"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

Vår observation:

01. Över hela världen attackerar kapitalister kollektiva garantier genom att tvinga arbetstagare att bli egenföretagare. Arbetsgivarnas mål är att frigöra sig från alla de arbetsrättsliga regleringar som gäller i de olika länderna och att göra betalning enligt uppdrag och avsaknad av socialt skydd allmänt vedertaget.
02. Det är särskilt fallet i plattformsekonomin, där plattformar drar nytta av digitala verktyg för att isolera arbetstagare.

Våra värderingar:

03. Plattformarbetare organiserar sig och mobiliserar ändå för sina krav, särskilt på leveransplattformar där många strider har förts runt om i världen.

04. Det här är en stor social nödsituation för dessa arbetare utan rättigheter, som är hungriga efter seger.
05. Ett exempel är den kamp som europeiska medlemsförbund kommer att föra för att implementera EU-direktivet om förbättring av rättigheterna för plattformarbetare.

Vi kräver:

06. Att ITF åtar sig att stödja plattformarbetarnas kamp och att stödja tillämpningen av nationell lagstiftning på hög nivå för att säkerställa att plattformarbetare har tillgång till samma uppsättning av rättigheter och skydd som alla arbetstagare, inklusive rätten till att organisera sig fackligt och förhandla kollektivt.
07. Att ITF också avvisar alla försök från arbetsgivare eller regeringar att underminera anställningsförhållanden genom att göra det allmänt vedertaget med en tredje status som kombinerar underordning å ena sidan och avsaknad av rättigheter å andra sidan.



D04: BIBEHÅLLA FLYG- BESÄTTNINGAR MED TVÅ PILOTER INOM KOMMERSIELL FLYGTRANSPORT OCH TILLBAKAVISA DRIFT MED MINSKAD BESÄTTNING

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Vi formar arbetets framtid"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

Bakgrund om frågorna

01. Kommersiell luftfart är världens säkraste transportslag. Historien visar att det som mest ökar säkerheten på ett trafikflygplan är att man har minst två fullt behöriga, välutbildade och väl utvilade piloter i cockpit. Vi vet även att säkerheten ökar när samtliga flygarbetare är fullt behöriga, välutbildade och väl utvilade. Trafikflygplan är designade för att ha fler än en pilot i cockpit eftersom säkerheten och driften kräver detta. Trafikpiloter arbetar fortsatt med intressenter för att öka säkerheten genom förbättrad utbildning, bättre teknik samt införandet av en proaktiv och stödjande "positiv säkerhetskultur".
02. Automatisering och ny teknik såsom AI driver vissa luftfartygstillverkare att designa trafikplan som ska flygas med endast en pilot i cockpit vid marschflygning, och förr eller senare helt utan piloter, med stöd från vissa av luftfartsmyndigheter och flygbolag. Ett koncept för kommersiell luftfart med minskad besättning, kallat "Extended Minimum Crew Operations" (eMCO) (ibland även kallat "minskad besättning" eller "enpilotsverksamhet") förbereds för närvarande för implementering så tidigt som 2026.
03. I stället för att lösa säkerhetsproblemet är (de orgrundade) fördelarna med drift med minskad besättning baserade på ekonomiska motiv såsom att öka piloternas produktivitet under flygtjänstperioder. Piloter ombord på luftfartyg kan se, känna, vädra och höra många indikatorer på ett hotande problem och börja ta fram en handlingsplan före även de mest sofistikerade sensorer och mätare ger positiva indikatorer på problem. En flygbesättning med minst två personer krävs för att hantera arbetsbelastningen i cockpit och för att gardera för eventualiteten att en pilot förlorar arbetsförmågan. Piloternas centrala farhåga är att ökad automatisering kommer att göra flygbranschen mer riskabel och utsatt, och inte förbättra säkerheten. Vi tror att detta kommer att öka risken i en bransch som bröstar sig över ständigt förbättrade säkerhetsstandarder.
04. Flygarbetare bör alltid insistera att all ny design och teknik, nya utbildningssystem och ny reglering kan tas fram med det huvudsakliga målet att öka säkerheten. I modern tid, i takt med att flygbranschen har växt, har målet alltid varit att göra det säkrare att flyga, och att inte nöja sig med de dåvarande standarderna. Då som nu, är det inte acceptabelt att bara bibehålla den aktuella säkerhetsnivån. Passagerare och besättningar förtjänar och förväntar sig hela tiden högsta möjliga säkerhet. Därför är arbetstagare i hela flygsektorn djupt oroliga för införandet av eMCO. De anser att frågorna kring säkerhet, trygghet och framtida anställning måste behandlas grundligt. Om sådana flygningar görs utan

överenskommelser kommer flygförbund att organisera sig för att motsätta sig detta, med bästa tillgängliga medel.

Dessutom är lockandet och kvarhållandet av erfaren och behörig personal inom den kommersiella luftfarten, på alla nivåer, ett betydande problem i vissa länder. Lösningen kan inte vara att med mer teknik ersätta systemets mest betrodda och pålitliga säkerhetsanordning: att alltid ha två välutbildade piloter i cockpit.

ITF:s 46:e kongress, som möts i Marrakech i oktober 2024:

05. Erkänner att:

- a. Kommersiell luftfart är världens säkraste transportslag, med säkerhetsstatistik som underbyggs av minst två fullt behöriga, välutbildade och väl utvilade piloter i cockpit, samt fullt behörig, välutbildad och väl utvilad luftfartspersonal i alla sektorer.
- b. Automatisering låter vissa luftfartygstillverkare, som oriktigt påstår att de gör det för säkerhetens skull, att designa trafikplan som ska flygas med endast en pilot i cockpit vid marschflygning, och förr eller senare helt utan piloter, med stöd från vissa av luftfartsmyndigheter och flygbolag, för att skapa spekulativa ekonomiska fördelar för flygbolag på bekostnad av piloterna, och i strid mot högsta standard för säkerhet inom flygbranschen.
- c. All ny design och teknik, nya utbildnings-system och ny reglering bör tas fram med det huvudsakliga målet att öka

säkerheten för passagerare, besättningar och samtliga flygarbetare, inte för att bara bibehålla den nuvarande säkerhetsnivån.

- d. Att locka och hålla kvar erfaren och behörig personal inom den kommersiella luftfarten, på alla nivåer, är ett betydande problem i vissa länder, och lösningen kan inte vara att ersätta välutbildade piloter i cockpit med mer teknik.

06. Uppmanar ITF att:

- a. Motsätta sig konceptet för drift med minskad personal inom kommersiell flygtransport som föreslås, kallat "Extended Minimum Crew Operations" (eMCO) och eventuella framtida försök att minska dagens krav på flygbesättningen.
- b. Ta fram en strategi för att varsko alla flygarbetare om dessa utvecklingar, för att samla stöd för ITF:s ställningstagande, och för att fortsätta samordna informationsinsatser med den befintliga kampanjen ("Safety Starts With 2") som lanserats av Air Line Pilots Association, International (ALPA), Air Line Pilots Association, International – Canada, European Cockpit Association, och International Federation of Air Line Pilots Associations.
- c. Använda alla lämpliga resurser för att uppmana regeringar världen över att motsätta sig tillsynsmyndigheternas acceptering av eMCO verksamhet av flygbolag.



D05: ANGÅENDE FÖRARLÖS TÅGDRIFT

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Vi formar arbetets framtid"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Erkänner att förarlös drift av kollektivtrafiksystem, inklusive järnvägar, förespråkas i länder världen över utifrån ett effektivitetsperspektiv utan tillbörlig hänsyn till arbetstagarnas eller allmänhetens säkerhet. Kollektivtrafik, inklusive via järnväg, måste alltid svara på de särskilda omständigheter och naturliga förhållanden som råder på var och en av de sträckor de bedriver trafik på, och bedriva denna på ett säkert sätt. Det är även nödvändigt att alltid vara förberedd på haverier eller skador på utrustning, samt att omedelbart och på lämpligt vis svara på oförutsedda händelser.
02. Erkänner att all teknik byggs, styrs av eller övervakas av arbetstagare, att den representerar flera generationers ackumulerade erfarenhet, och att den därför bör implementeras på sätt som respekterar arbetstagare och samtidigt garanterar passagerarnas och andra användares säkerhet. När man använder den mest avancerade utrustningen och tekniken, inklusive sådana som nyttjar artificiell intelligens, måste man erkänna att det uppstår fel och haverier som endast kan förhindras av människor.
03. Noterar att ingen teknik är perfekt, och att automatiserade tåg har drabbats av urspårningar och andra problem, och att transportarbetare som är verksamma i driften av kollektivtrafik har varit med om olyckor och haverier och har samlat på sig många lärdomar från teknikinförandets framgångar och misslyckanden. För införandet av teknik ska bli lyckat måste därför arbetstagarnas röster höras, enligt ITF:s stadga om teknik och anständigt arbete.
04. Erkänner att förarlös drift inte för närvarande garanterar säker drift och fortfarande kräver mänskliga förare tillsyn. Mänskliga förare förvärvar förmågan att svara effektivt på nödsituationer genom utbildning och lång erfarenhet, och utan tillräcklig utbildning och erfarenhet av att styra tågen kan deras lokpersonal därför inte förväntas svara på nödsituationer.
05. Erkänner att liknande aspekter av digital teknik, som en del av åtgärder för att effektivisera järnvägen, övervägs av företagsledare för att kunna automatisera det arbete godsmottagare, vagninspektörer och andra yrkesgrupper inom järnvägssektorn utför. Erkänner att fullständig eller partiell automatisering förändrar kraven som ställs på arbetstagare och minskar deras arbetsbörda, men automatisering bör eftersträvas under förutsättning att arbetstillfällena säkras genom förhandlingar mellan arbetare och ledningen.
06. Vi bör därför erkänna att automatiserade och andra system bäst implementeras som hjälpsystem som ska hjälpa mänskliga förare och inte ersätta dem.
07. Därför uppmanar ITF:s 46:e kongress medlemsförbund att:
 - Följa kraven om hållbarhet och arbetets framtid i ITF:s globala kampanj Säkra och hållbara järnvägar samt stödja breddandet av denna kampanj genom att förena järnvägsförbunds erfarenheter och visdom i kampen mot ledningsledda effektiviseringsåtgärder, inklusive förarlös drift.
 - Samarbeta för att samla och dela information om medlemsförbunds erfarenheter av förarlös drift och annan digital teknik som hotar principen om mänsklig kontroll av tåg samt samla belägg angående säkerheten och andra

potentiella konsekvenser användningen av denna och annan digital teknik i järnvägssektorn har.

- Samarbeta för att säkerställa att punkterna ovan är allmänt erkända av offentliga myndigheter, operatörer och arbetsgivare inom järnvägssektorn och speglas i den allmänna politiken för samt regleringen av järnvägstransport, och att genom att göra allt detta fortsätta att skydda transportarbetarnas, passagerarnas och allmänhetens säkerhet.
- Samarbeta för att samla och dela information om medlemsförbunds erfarenheter av hur nedskärningar eller avsaknad av tågpersonal även kan påverka passagerarna negativt. Detta inkluderar hur minskad personal kan få passagerarna att känna sig mindre trygga, särskilt med avseende på antisocialt beteende och andra hot mot passagerarnas säkerhet samt hur minskad personal kan göra tåg mindre tillgängligt för funktionsvarierade och äldre.



D06: SJÄLVSTYRANDE FORDON I DEN VÄGBUNDNA KOLLEKTIVTRAFIKEN

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Vi formar arbetets framtid"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Erkänner att:

- Globala, vinstdrivande företag har lagt tiotals miljarder dollar på att utveckla artificiell intelligens och automatisering som har och kommer fortsätta att skapa störningar i stora sektorer av den globala ekonomin genom att sänka kompetenskraven för och eliminera miljontals arbetstillfällen.
- Statliga organ har godkänt testandet och införandet av självstyrande fordon på allmänna vägar världen över.
- Förespråkare för de självstyrande fordonen hävdar att automatisering av fordon kommer att öka trafiksäkerheten och öka tillgången till transporttjänster, men trots dessa påståenden väcker olyckor och körfel där självstyrande fordon var inblandade allvarliga farhågor om andra förare, fotgängares, och oskyddade trafikanters säkerhet.
- På grund av dessa farhågor om säkerheten har vissa statliga organ tillsatt utredningar av självstyrande fordon och upphävt tillstånden om att köra på allmänna vägar.
- Företagen bakom de självstyrande fordonen experimenterar i realtid på allmänheten med obeprövat och potentiellt farlig teknik, och drar direkt fördel av dess snabba anammande.
- Kollektivtrafiken är redan ett betydligt säkrare transportslag än privata fordon.
- Offentliga organ och privata transportföretag har ett intresse av att sänka driftkostnaderna genom att eliminera fackligt anslutna bussförarens anställningar.
- Företagen bakom de självstyrande fordonen har ett ekonomiskt intresse i att säkra offentlig finansiering och att omvandla arbetstagarnas löner till företagets vinster.
- Bussförare står inför en försämring av deras arbetsstandarder, minskad förhandlingskraft och förlusten av familjeförsörjande anställningar på grund av införandet av självstyrande fordon.
- Fackligt organiserade och licensierade bussförare är en avgörande del av tillhandahållandet av säker och effektiv kollektivtrafik, både för passagerarna och alla andra trafikanter.
- Mänskliga bussförare besitter allmän intelligens som låter dem snabbt anpassa sig efter de föränderliga och oförutsedda omständigheter som transporter i stadsmiljö medför, vilken självstyrande fordon inte kan reproducera.
- Engagemang från fackförbund, arbetstagarna och samhället är nödvändigt för att mildra de hot självstyrande fordon innebär, och för att säkerställa att relevant och säker teknik tas fram för att förbättra kollektivtrafiken.

02. Beslutar att:

- Motsätta sig antagandet av självstyrande fordon i kommersiell kollektivtrafik.
- Stödja lagstiftning och regleringar som begränsar införandet av självstyrande fordon på allmänna vägar och kräver robusta ramverk för säkerheten.
- Stödja klausuler i lagstiftning och kollektivavtal som kräver bedömningar av arbetstagarinverkan, fortbildnings- och omskolningsprogram, och stöd för berörda arbetstagare om självstyrande fordon övervägs att driftsättas.
- Säkerställa att kollektivtrafikföretag som vill införskaffa självstyrande fordon köper fordon med en arbetsstation ombord för föraren.
- Stödja klausuler i lagstiftning och kollektivavtal som kräver att en bussförare med vederbörlig licens alltid ska finnas ombord på de självstyrande fordonen.
- Dela information från ITF:s medlemsförbund och dessas erfarenheter kring deras ansträngningar för att motsätta sig och kollektivförhandla om införandet av självstyrande fordon.



D07: MIKROTRANSPORT

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Vi formar arbetets framtid"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Erkänner att:

- Kollektivtrafikföretag världen över håller på att införa tjänsten "mikrotransport" – ett appbaserat transportslag som beställs på begäran, som oftast utförs med mindre fordon, och som erbjuder personanpassade rutter som liknar de tjänster transportnätverksföretag som Uber och Lyft erbjuder.
- Mikrotransport är en i grunden ineffektiv form av kollektivtrafik som är dyrare per passagerare än tjänster med fasta rutter och vars kostnader ökar exponentiellt när antalet passagerare ökar.
- Även om mikrotransport teoretiskt sett kan ha en nyttig, om än begränsad, roll för att ge täckning i landsbygdsområden som inte kan berättiga fasta rutter, eller genom att erbjuda anslutningar till eller från fasta rutter, så används tjänsten ofta för att ersätta eller konkurrera med befintliga fasta rutter.
- Mikrotransport resulterar ofta i mindre rättvisa resultat för passagerarna, arbetstagarna och deras samhällen, och tenderar i allmänhet att tjäna en mindre mångsidig grupp passagerare än fasta rutter.
- Mikrotransport kommer att orsaka trängsel på gatorna, öka utsläppen av växthusgaser och stjåla resurser från mer miljövänliga och effektiva former av kollektivtrafik.
- Vinstdrivande mikrotransportföretag marknadsför aggressivt sin tjänstemodell, mjukvara för dirigering på beställning och

påstådda miljövänlighet mot kollektivtrafikföretag trots mikrotransporters operativa brister och verkliga miljöpåverkan.

- På grund av dess kostnader och ineffektivitet uppmuntrar mikrotransport till privatisering, nyttjande av oskyddad arbetskraft och degradering av fackligt organiserade transportjobb.
- ITF:s medlemsförbund har lyckats förhandla fram avtal som kräver att mikrotransporter ska utföras av fackligt företrädde arbetstagare inom kollektivtrafiken.
- ITF:s medlemsförbund har lyckats organisera icke fackligt organiserade arbetstagare inom mikrotransport.

02. Beslutar att:

- För offentliga investeringar stödja prioriteringen av tjänster med fasta rutter över mikrotransport.
- Motsätta sig avskaffandet av tjänster med fasta rutter till fördel för mikrotransport.
- Sträva efter att säkerställa att kollektivtrafikföretag som vill införa mikrotransport gör detta på ett sätt som ökar antalet passagerare på fasta rutter, bevarar den befintliga fackligt organiserade arbetsstyrkan till aktuella löner och arbetsvillkor, samt undviker nyttjandet av oskyddade arbetskraft.
- Begränsa införandet av mikrotransport till platser där fasta rutter inte är möjliga.
- Stödja offentliggörandet av resultatindikatorer för mikrotransportens drift för att öka transparensen och ansvarsskyldigheten.
- Organisera icke organiserade arbetstagare inom mikrotransport.



E01: ANSVAR I GLOBALA LEVERANSKEDJOR

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Ansvaret i globala leveranskedjor**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar upprätthållandet av resolutionerna som antogs av ITF:s 44:e kongress 2018 om att stärka fackligt inflytande i globala leveranskedjor och e-handel, stärka den globala kampen för säkra taxor och kundansvar och öka medlemsantalet inom lagersektorn.
02. Noterar åtagandena från:
 - a. Europeiska transportarbetare-federationens (ETF) kongress, maj 2022, om att bevara och utvidga direkt tilldelning av transportavtal, och driva kampanjer mot landsgränsöverskridande mobilt arbete i järnvägssektorn.
 - b. Asien/Stillahavsområdets regional konferens, oktober 2022, om samarbete i de regionala leveranskedjorna (resolution 1).
 - c. Vägtransportsektionens konferens, mars 2023, om att utföra en global kampanj om säkra taxor med fokus på utvalda regeringar och aktörer i leveranskedjan (resolution 3).
 - d. Latinamerikas regional konferens i augusti 2023, om att stödja Kampanjen mot bekvämlighetsflagg (FOC) och arbetet mot handelsavtal, innefattande Mercosur (resolution 3), och utvecklingen av en strategi för att bemöta illojal konkurrens på vattenvägen Paraguay-Panama (resolution 6).
 - e. Vägtransportsektionens styrkommitté, november 2023, om kampanjarbete för ansvar i leveranskedjan för transportarbetare i Amazons leveranskedjor och den bredare e-handelssektorn.
 - f. Sjöfolkssektionens konferens, december 2023, om kampanjarbete mot FOC i EU-Mercosur-avtalet (resolution 1).
 - g. Fair Practices-kommittén (FPC), december 2023, om att sätta press på Ørsted A/S och dess amerikanska dotterbolag att respektera föreningsfrihet och kollektivförhandlingsrättigheter, inklusive dess offshore-vindkraftsprojekt (brådskande resolution).
03. Bekräftar att det ekonomiska, finansiella och industriella inflytande som behövs för att förbättra arbetsnormerna inom transport ofta är koncentrerat hos aktörer i andra delar av leveranskedjan, som bl.a. kundföretagen, multinationella kunder, dataplattformar, regeringar och tredje parts logistikleverantörer.
04. Erkänner ITF:s 130 år långa historia av solidaritet, organisering och förhandling över gränser för att stärka fackförbunds inflytande samt försvara och förbättra transportarbetares rättigheter, villkor och standarder.
05. Bekräftar den stora inverkan som [FOC-kampanjen](#), [Internationella förhandlingsforumet \(IBF\)](#), [Sjöarbetskonventionen \(MLC\)](#) och ITF:s sjöfartsinspektorat har haft på livsvillkoren för sjöfolk, och behovet att dela bästa praxis med andra transportarbetare i leveranskedjan.

06. Noterar att organisering och arbetarrepresentation är grunden till vårt inflytande i leveranskedjor och vår kapacitet att kontrollera och åtgärda standarder, och erkänner behovet av att försvara och främja rätten att strejka, organisera arbetare och vidta fackliga stridsåtgärder i leveranskedjor.
07. Noterar att ITF:s styrelse inrättade den rådgivande gruppen för leveranskedjor 2021, i vilken medlemsförbunden bidrar till att utveckla ITF:s arbetsprogram för leveranskedjor, se över dess genomförande och rapportera framsteg till styrelsen.
08. Noterar det prejudikat som satts av avtalet om due diligence för mänskliga rättigheter (HRDD) [som slöts med TFG London 2023](#), och som förbinder företaget att samarbeta med ITF och dess medlemsförbund för att respektera arbetstagares rättigheter under hela dess direktstyrda transportverksamhet och underleverantörers transportverksamhet i leveranskedjan.
09. Noterar framstegen för [ITF:s HRDD-strategi för sjöfarten](#) som utvecklar och utnyttjar data från sjöfartsavtal och från inspektoratet i syfte att kontrollera fraktkedjan för multinationella kunder. Denna strategi har bidragit till en betydande ökning av ITF:s sjöfartsavtal sedan kongressen 2018.
10. Noterar framgångarna för [Road Transport Due Diligence \(RTDD\) Foundation](#), som etablerades av ITF 2020 tillsammans med [IUL](#) och [FNV](#) för att säkra avtal med multinationella livsmedelsföretag om kontroll och korrigerande av standarder för deras europeiska lastbilstransporter.
11. Noterar ITF:s fiskesektions HRDD-samarbete med Storbritanniens [Seafood Ethics Action Alliance](#) (SEAA) för att öka transparensen för information om och standarder för medlemmarnas fartyg i leveranskedjan för återförsäljare och köpare av skaldjur i Storbritannien, och organiseringen av migrantfiskare i leveranskedjor i Ghana och Thailand.
12. Noterar ITF:s bidrag till toppmötet "Make Amazon Pay" som hölls i oktober 2023, en global rörelse bestående av fackförbund, miljögrupper, grupper som arbetar med skattefrågor och andra grupper som arbetar tillsammans för att [tvinga Amazon att betala](#) sina arbetare och ta sitt ekonomiska ansvar för sin samhällspåverkan och sin påverkan på planeten.
13. Noterar att medlemsförbunden framgångsrikt drivit kampanjer för ramverk som skapar skyldigheter för leveranskedjeaktörer att respektera standarder för arbets- och människorätt, samt att samarbeta med fackförbund för att kontrollera och upprätthålla arbetsnormer, vilket innefattar [obligatorisk due diligence för mänskliga rättigheter](#), gemensamt ansvar, system för upprätthållande av [säkra taxor](#) och efterlevnad av andra juridiska system.
14. Noterar att medlemsförbunden under ITF:s workshop om organisering som hölls i december 2023 beslöt att ITF skulle bygga upp arbetarkraft genom att stärka solidariteten för de multinationella företagens leveranskedjor, bland annat APM-Maersk och DHL; stärka medlemsförbundens ledarskap för kampanjer, förhandlingar och avtal relaterade till leveranskedjan; utveckla organiseringsnätverken genom regionala utbildningar, och organisera och driva kampanjarbete för att förbättra arbetsnormerna inom e-handeln, inklusive i Amazons leveranskedja.
15. Uppmanar regeringar, arbetsgivare, investerare, multinationella kunder och alla aktörer i leveranskedjor att samarbeta med ITF och efterleva [ITF:s principer för ansvar i leveranskedjan](#) och [ITF:s vägledning för HRDD inom sjöfarten](#) vad gäller riskerna för brott mot mänskliga rättigheter på handelsfartyg i företagens leveranskedjor.
16. Bekräftar ITF:s åtagande om att flytta makt från kapitalet till arbetarna genom arbetarnas fackförbund; stärka arbetsnormerna i leveranskedjorna och bygga säkrare, rättvisare och mer hållbara transportsystem.

17. Uppmanar ITF att:
- a. Utveckla en strategi för medlemskap och organisering för migrantarbetare och icke-standardiserade anställningsformer för transporten i leveranskedjor;
 - b. Leda en global kampanj för att Stoppa företagens vinstintresse genom att hålla multinationella företag och kunder ansvariga för att upprätthålla rättigheter, säkerhet och standarder för alla transportarbetare, logistikarbetare och lagerarbetare i deras leveranskedjor inklusive Amazon och e-handelssektorn överlag.
 - c. Prioritera implementeringen av ILO:s konvention 190 om våld och trakasserier och andra arbetsmiljöstandarder i industrirelationer med aktörer i leveranskedjan.
 - d. Utveckla en global industrimodell för att sluta avtal om, kontrollera, upprätthålla och förbättra arbetsnormer inom transportsektorn med dess multinationella kunder och lastägare, inklusive utvecklingen av:
 - i. En modell och strategi för att använda våra sjöfartsdata för att ytterligare öka ansvarstagandet i leveranskedjan, stärka arbetstagares rättigheter och öka antalet sjöfartsavtal.
 - ii. En strategi för att förhandla och samarbeta med ansvarsfulla aktörer i leveranskedjan för att stärka lagstiftning och regler för leveranskedjor, som gäller alla transportarbetare.
 - iii. Ett inspektorat för alla transportslag.
 - e. Fortsätta att driva kampanjer och stödja medlemsförbundens kampanjer för global, regional och nationell lagstiftning för ansvarstagande i och reglering av leveranskedjor, och sträva efter att etablera en erkänd roll för fackförbunden i fastställandet, övervakningen, upprätthållandet och förbättringen av standarder, inklusive ett bindande FN-fördrag om företag och mänskliga rättigheter.



E02: PRINCIPER FÖR SÄKRA TARIFFER OCH ATT ÖKA DET FACKLIGA INFLYTANDET I TRANSPORTSEKTORNS LEVERANSKEDJOR

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Ansvar i globala leveranskedjor**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar:

- Resolution 3 som antogs vid ITF:s 44:e kongress 2018, som uppmanade ITF att stärka striden för säkra tariffer och kundansvarighet.
- Resolution 3 som antogs vid Vägtransportkonferensen i mars 2023 som uppmanar ITF att lansera en global kampanj om säkra tariffer.
- Arbetet som utförs av underkommittén för ekonomiska arbetsgivare inom vägtransport (RTEESC).
- ITF:s "New Deal" för flyget.
- Arbetet som utförs av Styrgruppen för lager, distribution och logistik.

02. Noterar de framsteg ITF och dess medlemsförbund inom vägtransport gjort för att utöka striden om säkra tariffer. Sedan 2018 har system för säkra tariffer införts eller stärkts i sju länder. År 2024 trädde den hittills mest omfattande lagstiftningen kring säkra tariffer i kraft i Australien. I juni 2024 deltog 65 fackförbund i 39 länder som företräder formella och informella arbetstagare och anställda samt enbilsåkare inom vägfrakt, passagerartransport och gig-ekonomin i den globala kampanjen för säkra tariffer. Dessa fackförbund stödjer varandra Syd-Syd, Syd-Nord och Nord-Nord. ITF:s sekretariat har haft en samordnande roll i denna process och lärt

sig av medlemsförbund samtidigt som man stöttat och främjat deras ledarskap.

03. Noterar att arbetet angående säkra tariffer bygger på en analys av den negativa effekt ohållbara affärsmodeller har på transportarbetare, ekonomin och samhället. Denna analys understryker behovet av att hålla ekonomiska arbetsgivare såsom stora transportkunder och disruptörer från gig-ekonomin ansvariga genom att flytta makten från kapitalet till arbetstagarna. Säkra tariffer lyckas med detta genom att erkänna att samtliga vägtransportarbetare i transportsektorns leveranskedjor, inklusive informella arbetstagare med okonventionella arbetsformer, måste ha tillgång till facklig representation och att ingen arbetstagare ska behöva dö på grund av livsfarliga kommersiella påtryckningar.
04. Noterar att regleringssystem för säkra tariffer erbjuder nya möjligheter för att organisera arbetstagare, bygga fackligt inflytande och stärka solidariteten på industriomfattande basis, snarare än i ett företag i taget. ITF:s medlemsförbund använder detta inflytande för att omorganisera transportsektorn för att göra den rättvis, säker, hållbar och inkluderande.
05. Noterar att principerna för säkra tariffer får gensvar hos andra transportslag. Under de senaste åren har ITF:s medlemsförbund utvecklat tillämpningen av kampanjer för säkra tariffer inom flygsektorn där ekonomiska arbetsgivare såsom flygbolag, regeringar och flygplatser har enorm makt att bestämma villkoren i sina kontraktkedjor.

- Inom logistik- och lagersektorerna resulterar ohållbara affärsmodeller som bygger på informella och icke-standardiserade anställningsformer i bristfällig tillgång till anständigt arbete, social trygghet, säkerhet och skyddsåtgärder för klimatet. Säkra tariffer låter oss dra lärdomar om hur vi kan stärka fackligt inflytande och höja standarderna i dessa sektorer.
06. Noterar att säkra tariffer, due diligence och andra strategier för ekonomiska arbetsgivare kommer att bli mer framgångsrika i takt med att de anammas av fackförbund i andra sektorer och industrier. Detta går att åstadkomma genom att utveckla och stärka relationerna till andra förbund i andra sektorer, inklusive genom att tillhandahålla information och utbildning om ITF:s strategier för leveranskedjor.
07. Uppmanar ITF, baserat på erfarenheterna ovan, att:
- a. Bedriva forskning på och göra analyser av användningen av ohållbara affärsmodeller och dessas påverkan på arbetsnormer och sociala resultat, inklusive allmän trygghet, säkerhet, jämlikhet och hållbarhet.
 - b. Göra en systematisk kartläggning av arbetsvillkor och facklig närvaro i viktiga marknader och leveranskedjor som ska agera grund för effektiv riktning av initiativ, organisering, internationell solidaritet och kampanjarbete.
 - c. Ta fram, kämpa för och säkra industriella förhandlings- och regleringssystem med flera intressenter som inkluderar skyldigheter för kontraktkedjor och utökar normerna, inklusive genom tillämpandet av kollektivavtal för otrygga, informella och oorganiserade arbetstagare för att minska ojämlikheten, främja inkludering och stödja branschomfattande solidaritet.
 - d. Förbättra globala och regionala strukturer och den globala och regionala kapaciteten för av medlemsförbund ledda samarbeten och solidaritet som omfattar alla transportslag och sektorer för att uppnå dessa mål.



E03: SOLIDARITET I OCH MELLAN MAERSKS LEVERANSKEDJOR

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Ansvar i globala leveranskedjor"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar ITF:s Maersk-nätverk, och dess styrgrupp, som upprättades av den gemensamma konferensen för sjöfolk och hamnarbetare vid ITF:s kongress 2006, och som är ett nätverk av medlemsförbund inom sjöfarten, inklusive hamnarbetare, sjöfolk och insjöfart.
02. Noterar att nätverket upprättades för att främja intressena för arbetstagare anlitade av AP Moller Maersk (APMM) och för att identifierade prioriterade arbetsområden.
03. Noterar att ITF:s Maersk-nätverk fortsätter att arbeta för att förbättra rättigheter och standarder i Maersks leveranskedja, inklusive genom att organisera arbetstagare och nyttja arbetarledda HRDD-strategier (due diligence för mänskliga rättigheter).
04. Noterar att ITF sedan 2018 har prioriterat arbete angående ansvar i leveranskedjor, med målsättning att öka medlemsantalet och täckningen av kollektivavtal genom kontakt med kundföretag, investerare och andra aktörer i leveranskedjan där man håller dem ansvariga för arbetsvillkoren, rättigheterna och säkerheten i deras leveranskedjor, och genom att bädda in fackförbund i processen för att fastställa, övervaka och genomdriva arbets- och människorättsnormer.
05. Erkänner att tusentals transportarbetare direkt eller indirekt sysselsätts av detta globala konglomerat, många av vilka redan företräds av ITF:s medlemsförbund.
06. Erkänner att APMM har som målsättning att bli ett integrerat transportföretag och fokuserar på att expandera sin verksamhet till att omfatta logistik på land och bli en helomfattande transporttjänst.
07. Erkänner att APMM:s Global Standards on Third-Party Labour förpliktar företaget att kontrollera att Maersks underleverantörer följer en omfattande uppsättning arbets- och människorättsnormer, och till att vidta korrigerande åtgärder när brott mot dessa upptäcks.
08. Erkänner att ITF:s medlemsförbund likväl har identifierat allvarlig och fortsatt exploatering och diskriminering av inhyrda arbetstagare som arbetar på Maersks anläggningar och i Maersks leveranskedjor.
09. Erkänner att det därför är avgörande att fackförbund svarar på APMM:s målsättning om att stärka sin verksamhet på land (lastbilstransporter, lager och logistik, etc.) och följaktligen bredda vårt nätverk.
10. Uppmanar ITF och ITF:s Fair Practices-kommitté att:
 - Bjuda in medlemsförbund inblandade i APMM:s verksamhet till Maersk-nätverket och bredda sammansättningen av dess styrgrupp för att inkludera företrädare för landbaserade sektorer (vägtransport, järnväg och/eller lager).
 - Bredda och anpassa dess HRDD-arbete i APMM:s leveranskedjor till att omfatta medlemsförbund i icke-sjöfartssektioner som svar på APMM:s ambition att tillhandahålla helomfattande logistiktjänster till sina kunder.

-
- Underlätta och möjliggöra organiseringsstrategier som sammankopplar medlemsförbund från samtliga delar av APMM:s verksamhet.
 - Utarbeta en omfattande strategi för att säkerställa att Maersk och dess leverantörer i större utsträckning följer företagets policy för inhyrd arbetskraft samt internationella människorätts- och arbetsnormer, som inkluderar arbetstagarledd HRDD och insamling av data, organisering samt internationell och intermodal solidaritet.



E04: FRÄMJA MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER OCH ARBETSNORMER I DEN GLOBALA STRATEGIN FÖR HÅLLBAR FINANSIERING

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Ansvar i globala leveranskedjor**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Konstaterar att:

- a. ITF redan har gjort betydande framsteg i arbetet för att åstadkomma fördelar för medlemsförbund och deras medlemmar (anställda och pensionerade) genom direkt stöd till medlemsförbund och dess deltagande i nationella och globala initiativ för arbetarkapital via samarbeten med andra globala fackliga federationer, IFS:s regionala och nationella centrum och organ såsom de globala fackförbundens kommitté för arbetarkapital (CWC), FN:s principer för ansvarsfulla investeringar (PRI), US Trustee Leadership Forum (TLF), Council of Institutional Investors (CII) och liknande organ i Afrika, Asien/Stillahavsområdet, Australien, Kanada, Europa, Latinamerika och Storbritannien.
- b. Implementeringen av den globala agendan för hållbar finansiering skapar nya nödvändigheter och möjligheter för fackförbund att främja och bädda in mänskliga rättigheter och arbetsnormer i investeringar i ekonomier, både utvecklade och framväxande, som ett svar på klimatkrisen och införandet av ny teknik, med mål att åstadkomma en rättvis övergång.
- c. Fackförbund har varit otroligt framgångsrika med att bädda in miljö- och styrningsstandarder i investeringskedjan, men har ännu inte nått samma framgångar med att bädda in "sociala" standarder och tillhörande mått, inklusive rättvis övergång, i tillämpningen av ESG för att avgöra både kvaliteten på investeringar och fördelningen av institutionellt kapital till essentiella ekonomiska sektorer, för att skapa verksamheter, projekt och infrastruktur som inte bara levererar de produkter medborgarna och samhällena behöver utan som även skapar kvalitativa, högkvalificerade, välbetalda, trygga och säkra arbetstillfällen för arbetstagare.
- d. ITF:s åtagande att utöka och förfina användningen av strategierna för arbetarkapital, och uppmuntra medlemsförbunden att stödja eller gå med i Kommittén för arbetarkapital, och sprida information och bästa praxis kopplat till ansvarsfull investering anges i ITF:s kongressvision för 2024–2029.
- e. Genom att bygga vidare på 2018 års kongress har ITF utökat sitt arbete kring arbetarkapital för att påverka global och regional politik genom en förnyad arbetsgrupp för policystrategi under CWC som ska forma sociala standarder för investerare genom engagemang med International Sustainability Standards Board (ISSB); genom att arbeta med PRI för att utveckla programmet Advance för investerare som engagerar sig i mänskliga rättigheter, inklusive

arbetstagares rättigheter; genom att delta i de tekniska arbetsgrupperna i det globala rapporteringsinitiativet (GRI) som granskar klimatrelaterade, ekonomirelaterade och arbetsrättsligt relaterade standarder; genom att ge expertråd till EFS och delta i EU:s plattform för hållbar finansiering genom att råda kommissionen om minimikrav på socialt skydd, dubbel väsentlighet och rättvis övergång.

02. Beslutar att:

- a. Stödja och stärka ITF:s pågående arbete med (i) andra likasinnade arbetsorganisationer, (ii) förvaltande direktörer i styrelser och investeringskommittéer för pensionsfonder för vilka ITF:s medlemsförbund nominerar direktörerna för dessa pensionsfonder; (iii) icke-statliga organisationer såsom organisationer för hållbarfinansiering som ISSB, GRI och den nyttillkomna arbetsgruppen för ojämlikhet och socialt relaterade finansiella upplysningar (TISFD); (iv) regeringar; och (v) FN-organ såsom ILO för att etablera globalt erkända sociala standarder och tillhörande mått (som omfattar exempelvis mänskliga rättigheter, arbetsnormer och arbetsmiljö, mångfald och jämställdhet, lika möjligheter, icke-diskriminering, respekt för urbefolkningars rättigheter, samt modernt slaveri) för att underbygga hållbar finansiering, på samma sätt som ISSB har tagit fram en globalt erkänd standard för rapportering av klimatrelaterade upplysningar, så att denna kan tillämpas i leveranskedjor;
- b. I synnerhet nyttja ITF:s aktuella ordförandeskap i CWC:s arbetsgrupp för policystrategi och initiativ för ansvarstagande kapitalförvaltare (AMAI) för att försöka åstadkomma etablering av globalt accepterade sociala standarder och mått, som till fullo speglar arbetstagares rättigheter, att bädda in i taxonomin för hållbar finansiering och rapporteringskraven för ESG, samt för att hjälpa CWC att påverka det arbete som görs av arbetsgruppen för ojämlikhet och socialt relaterade finansiella upplysningar, med målsättningen att ISSB ska anamma en global standard för rapportering av ojämlikhetsrelaterade och socialt relaterade upplysningar.
- c. Allokera ytterligare ekonomiska resurser för att hjälpa ITF:s medlemsförbund världen över att använda dessa nyttillkomna standarder i sitt kampanjarbete och sina förhandlingsstrategier och, med förbehåll för om man lyckas skaffa andra partner som är villiga att bidra ekonomiskt, förespråka tillsättandet av en tjänst som projektansvarig för CWC:s sociala standarder under en fyraårsperiod under överinseende av CWC:s arbetsgrupp för policystrategi.



E05: PANAMAKANALEN SOM EN HÖRNSTEN I VÄRLDENS LEVERANSKEDJOR

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Ansvar i globala leveranskedjor"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar att 90 % av allt världen konsumerar transporteras av sjöfolk, och att viktiga kanaler, inklusive Panamakanalen, har en avgörande roll i världsekonomin som en stor och strategisk del av den globala infrastrukturen.
02. Noterar att många av transportarbetarna i leveranskedjorna som nyttjar Panamakanalen har anständiga arbetsvillkor, inklusive kollektivavtal.
03. Noterar att Panamakanalens arbetstagare lyder under ett speciellt arbetssystem som regleras av en konstitutionell titel, en grundlag, regelverk och kollektivavtal. Att detta system omfattar kompensationsgarantier för arbetstagarna i utbyte mot rätten att strejka. Att dessa garantier genomdrivs av Panamakanalens Labor Relations Board och att kanalens administration har skyldigheten att även garantera arbetstagarnas rättigheter.
04. Erinrar om de osäkra arbetsrelationerna mellan UCOC och kanalens administration efter årtal av förhandlingar, medling och rättsprocesser, vilket innebär att det inte finns något giltigt kollektivavtal mellan UCOC och arbetsgivaren. Undanflykter och fördröjande från kanalens administration och Panama Canal Labor Relations Board (JRL) har förvägrat arbetstagarna sin rätt till korrekt rättsförfarande.
05. Erkänner att:
 - Liksom alla arbetstagare, har Panamakanalens arbetstagare rätt till kollektiva förhandlingar då ILO:s konventioner 87, 98 och 154 alla har undertecknats av Republiken Panama.
 - Grundlagen och regelverken för Panamakanalen fastslår rätten till kollektivavtal, samt till förhandlingar i god tro.
 - Att dessa samma rättsliga instrument för kanalen föreskriver jämlikhet, transparens, lika möjligheter och arbetsvillkor för samtliga arbetare, oavsett arbetsområde.
06. Instämmer att en brist i en enskild del av leveranskedjan kan skapa möjligheter för brister att uppstå i andra delar av samma leveranskedja.
07. Uppmanar ITF att:
 - Lansera en kampanj tillsammans med de medlemsförbund som företräder Panamakanalens arbetstagare med mål att identifiera gemensamma frågor och för att finna en sammanhängande och enad ståndpunkt mot Panamakanalens myndigheters överträdelser och brist på engagemang angående säkerhet, utbildning, arbetsmarknadsrelationer och erkännande av arbetstagarnas grundläggande rättigheter.
 - Utifrån central position samordna arbetstagare, fackförbund och andra intressenter inom hamnarbete, väg- och järnvägstransport, civilflyg, insjöfart och lager för att främja UCOC:s strategiska mål och lyfta fram kanalens betydelse för världsekonomin.

-
- Samarbeta med ILO för att finna det bästa alternativet för att framföra ett klagomål mot Panama för att säkerställa att de grundläggande rättigheterna till föreningsfrihet och kollektivförhandlingar stöds.
 - Uppmana sekretariatet att föra kontakt med Republiken Panamas nya regering för att föreslå upprättandet av en trepartsdialog för att åtgärda den brist på mogna arbetsmarknadsrelationer som finns mellan Panama Canal Authority och de medlemsförbund som företräder kanalens arbetstagare.



E06: ATT STÄRKA STRUKTUREN I VÅR REGION FÖR ITF:s ARBETSGRUPP FÖR INSJÖFART

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Ansvar i globala leveranskedjor"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Insjöfarten har en avgörande roll i vår region då det är den grundläggande länken i ekonomin, utvecklingen och den internationella handeln som sker via våra floder, sjöar, kanaler (VATTENVÄGEN PARAGUAY-PARANA / PANAMAKANALEN / AMAZONFLODEN / SIETE LAGOS). Men många av arbetstagarna har svårigheter på grund av informellt arbete och dåliga arbetsvillkor, för att inte nämna klimatförändringarna som har påverkat vattenvägar och lämnat många av våra kollegor utanför arbetsmarknaden.
02. Vi bör även nämna extremhögerns påtryckningar som konstant inskränker de rättigheter vi har kämpat för, och även många kamraters liv, genom att försöka upphäva våra nationella cabotagelagar och öppna upp landet för multinationella företag, på bekostnad av vårt arbete och vår nationella suveränitet.
03. Ett betydande problem är det internationella försöket att sänka arbets- och lönenormerna till väldigt låga rättigheter, ett försök som vi såg speglas vid det senaste insjöfartsmötet som hölls mellan 20 och 24 november 2023 hos ILO i Genève.
04. Dessa problem lyfter fram vikten av att ta itu med arbetsvillkoren för att säkerställa hållbarhet för både naturresurser och de samhällen som är beroende av dem.
05. Av ovanstående skäl ber vi ITF att:
 - Utöka verksamheten för att främja stärkandet av fackförbund i vår sektor.
 - Utöka ITF:s verksamhet i regionen för att öka medvetenheten bland regeringar och arbetsmarknadens parter om behovet av att:
 - a. Utöka ITF:s verksamhet i regionen för att öka medvetenheten bland regeringar och arbetsmarknadens parter om behovet av att genomföra ett projekt för att undersöka och diagnostisera de verkliga miljöförhållandena och de allvarliga effekter klimatförändringarna har på sektorn, tillsammans med lokala fackförbund, med mål att identifiera möjliga lösningar, särskilt beträffande övergång, som inkluderar arbetstagarna som helhet, för att säkerställa att de inte förlorar sina jobb.
 - a. På nytt upprepa hur relevant sektorn i regionen är för den globala fartygstrafiken som utgör leveranskedjor, kontakta redare, organ och myndigheter, organisationer och regeringar som är inblandade i denna verksamhet för att främja optimala arbetsvillkor, rättigheter för arbetstagarna och harmoni för arbetarna som är inblandade i denna verksamhet.



E07: TA FRAM EN STADGA OM FLYGARBETARES RÄTTIGHETER OCH FRIHETER

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Ansvar i globala leveranskedjor"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar att resekaos vållade stora svårigheter för arbetstagare och resenärer i luftfartsindustrin världen över som följde det utbredda återöppnandet för flygresor efter Covid-19-pandemins akuta fas. Förhållanden med långa väntetider, inställda och försenade flyg, borttappat bagage och otillräcklig personal har fortsatt sedan dess och har lett till missnöjda passagerare, ökade trakasserier av arbetarna från passagerarna samt ökad frustration. Utmaningarna har inte lättat utan bestått.
02. Noterar att grundorsaken till utmaningarna inom flygtransporten är en fundamental undervärdering av arbetstagarna och det arbete de utför för att hålla flygtransportsystemet i rörelse. Den systematiska undervärderingen av arbete och arbetstagare är en långvarig trend som sakta och säkert har eroderat sysselsättningskvaliteten i sektorn. I nuläget kan arbetsvillkoren i branschen inkludera vilken kombination som helst av följande:
 - a. Extremt låg lön
 - b. Orättvis schemaläggning
 - c. Orimlig mängd overtidsarbete
 - d. Trakasserier från medarbetare och resenärer
 - e. Otillräcklig utbildning
 - f. "Contract flipping" (utkontraktering med frekventa leverantörsbyten)
 - g. Arbetsintensifiering
 - h. Otillräckliga arbetsredskap och resurser
- i. Intensiv förändring av tekniken med dåliga planer för integreringen av denna och knappt eller inget samråd med arbetstagarna vid utformningen och implementeringen.
03. Noterar att Unifor, ett kanadensiskt fackförbund inom privat sektor, har tagit fram en stadga om flygarbetares rättigheter och friheter för att främja lagstiftningslösningar, regleringsmässiga lösningar och operativa lösningar på ovanstående systematiska utmaningar, inklusive:
 - a. Skäliga löner
 - b. Säkra rapporteringsmekanismer
 - c. Skydd mot utkontraktering
 - d. Åtgärder mot arbetsintensifiering
 - e. Tillhandahållande av högkvalitativ utbildning
 - f. Rättvis schemaläggning
 - g. Sunda och säkra arbetsplatser
 - h. En talan i teknisk förändring.
04. Noterar att regeringar, flygbolag, flygplatser och stödföretag, i stället för att förbättra arbetsvillkoren för att förbättra reseförhållandena, har fokuserat på "lappa och laga"-lösningar lösningar som inte har åtgärdat problemet. Till exempel har Kanadas regering försökt att lösa problemen inom luftfarten genom att införa regelverket Air Passenger Protection Regulations som ålägger flygbolag med böter och återbetalningskrav när minimikraven inte uppfylls. Många flygplatser har försökt lösa problemen med ny teknik som är avsedd att ersätta arbetstagare med löfte om en smidig och effektiv upplevelse, men arbetstagarna vet att satsningen på att ersätta i stället för att förbättra och förstärka i slutändan leder till mer frustration.

05. Noterar att, på grund av att inget gjorts, arbetstagare och resenärer fortsatt betalar priset för de uteblivna åtgärderna i form av det huvudbry som överbokade och inställda flyg, borttappat bagage, bristande underhåll, upprörda och aggressiva passagerare samt skenande priser innebär. Lägg till detta de långa väntetiderna för att få tala med någon som kan hjälpa en, frustrerande algoritmer som snarare känns som ett hinder mellan resenär och kundtjänst än en hjälp, och brist på flygledar- och flygtjänstpersonal, så har man perfekta förutsättningar för en dålig reseupplevelse.
06. Noterar att flygarbetares arbetsvillkor är allmänhetens reseförhållanden. Reseförhållandena kommer inte att förbättras om man inte förbättrar arbetsvillkoren och ökar bemanningen.
07. Uppmanar ITF att:
 - a. Utarbeta en global kampanj för att förbättra arbetsvillkoren i luftfartsindustrin och öka medvetenheten om det nära sambandet mellan arbetsvillkor och reseförhållanden.
 - b. Säkerställa samråd och samarbete med flygarbetare och deras fackförbund för att se till att branschens samtliga undersektorer, inklusive kundtjänst, underhåll och reparation, flygplatsdrift, detaljhandel, bagagehantering, flygledning och många fler, har möjlighet att lämna synpunkter och feedback om kampanjen.
 - c. Tillhandahålla stöd, expertis, internationell och relevant bakgrundsinformation så att fackförbund kan utarbeta lobbyingsstrategier och konkreta policyrekommendationer som inkluderar lagstiftnings- och regleringsmässiga ändringar på nationell, underregional och regional nivå som skulle leda till konkreta förbättringar i arbetsvillkoren.
 - d. Förbättra strukturer och kapaciteten för medlemsförbundsledd samverkan och solidaritet mellan luftfartsindustrins alla undersektorer för att förbättra arbetsvillkoren och arbetsstandarderna i hela flygbranschen.



E08: BEKÄMPA EFFEKTERNA AV AVREGLERING OCH FRAGMENTERING AV LEVERANSKEDJOR I FLYGBRANSCHEN

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Ansvar i globala leveranskedjor"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar att:

- a. ITF:s "New Deal" för flyget kännetecknar fragmenteringen av flygets tjänstekedja som har givit incitament för ohållbara affärsmodeller av lågkostnadsstruktur i samtliga av industrins sektorer, inklusive för flygbolag och tjänsteleverantörer.
- b. Denna fragmentering har försämrat anställningsstandarderna för arbetstagare i hela flygets tjänstekedja, sänkt lönerna och försämrat villkoren, lett till ökade hälso- och säkerhetsrisker på arbetsplatsen, samt givit incitament för att nyttja lågavlönad och oskyddad arbetskraft.
- c. Fragmenteringen av flygets tjänstekedja (hädanefter "fragmenteringen") har gett upphov till förhinder som hindrar arbetstagarna från att organisera sig i fackförbund och förbättra sina anställningsförhållanden, särskilt då det förekommer strukturella och konkurrensmässiga påtryckningar som kännetecknar branschen eftersom företag förlitar sig på dåliga anställningsförhållanden för att förbli konkurrenskraftiga.
- d. Det stora antalet inställda flygningar och den så kallade "bristen på arbetskraft" vi 2022 såg i många stora luftfartsmarknader

var en direkt konsekvens av denna fragmenterade industri och de ohållbara anställningsförhållandena.

- e. En så fragmenterad industri ställer arbetstagare mot arbetstagare inom och mellan nationella luftfartsindustrier.
- f. Flyget har en avgörande roll i ekonomiers och samhällens utveckling och sammanlänkning, och är en viktig industri för anständig sysselsättning.

02. Erkänner att:

- a. Fragmentering av flygbranschen har lett till en ohållbar konkurrensnivå i branschen där flera leverantörer konkurrerar om samma tjänster på lokal, nationell och internationell nivå.
- b. Avregleringen som skett inom de nationella luftfartsmarknaderna har sänkt inträdeströsklarna för flygbranschen till den grad att vi ser enorma negativa effekter på anställnings- och driftsstandarder.
- c. Oavsett om konkurrensen är mellan flygbolag som konkurrerar om samma rutter eller mellan tjänsteleverantörer som konkurrerar om samma avtal om att tillhandahålla städ-, catering- eller bagagehanteringstjänster, så bygger konkurrensen på att pressa anställningsstandarderna för att sänka kostnaderna.
- d. Den nya given ("New Deal") för flyget lyfter fram behovet av samordning och reglering i branschen.

- e. De senaste åren har fackförbund tagit fram enskilda strategier för att komma tillrätta med fragmenteringen i flygbranschen, inklusive sektoriella förhandlingsråd, nationella organiserings-satsningar, avtal för hela flygplatser, och nationella regleringsorgan.
- f. ITF:s medlemsförbund kommer att gynnas av att stödja och samordna med varandra angående framgångsrik organisering, kampanjarbete och förhandlingsstrategier som tacklar fragmenteringen i flygets tjänstekedja.
- g. Framgångsrik organisering, kampanjarbete och förhandlingar i vilket land som helst för kampen mot fragmenteringens effekter vidare globalt genom att sätta nya riktmärken.
- h. Arbetsgivare inom flygbranschen ingår i ett tätt nätverk och kopierar affärsmodeller globalt för att pressa standarder och öka vinstmarginaler.
- i. Samordningsinitiativ mellan medlemsförbund med gemensamma målsättningar kan förflytta makten från kapitalet till arbetstagarna.
- c. Sammankalla fackförbund och stödja organisering, kampanjarbete och förhandlingsinitiativ med liknande målsättningar i frågan för att bygga internationell solidaritet, dela strategier och utveckla globala initiativ.
- d. Dokumentera och dela framgångsrika strategier som motverkar fragmenteringen och dess negativa effekter för att stödja fackförbund världen över med liknande initiativ.
- e. Använda framgångsrika åtgärder som motverkar dessa problem som grund för ett globalt engagemang med reglerings- och branschorgan världen över.

03. Uppmanar ITF:s civilflygssektion att:

- a. Samla bevis angående avregleringen och fragmenteringen och dess effekter på arbetsstandarder och nationella utvecklingsmöjligheter, inklusive effekterna på sammanlänknings-, bräckligheten i tillhandahållandet av tjänster samt hållbarhetsinitiativ.
- b. Kartlägg vanliga arbetsgivare och/eller arbetsgivarallianser samt den fackliga närvaron för att främja initiativ för organisering och förhandling.



E09: ÅTGÄRDA P&I-FÖRSÄKRINGARNAS INEFFEKTIVITET

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Ansvar i globala leveranskedjor"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar att sjöfolk väldigt ofta upplever allvarliga problem när de lämnas ombord på kvarlämnade fartyg med tuffa och ovärdiga levnads- och arbetsvillkor som omfattar men är inte begränsade till dålig tillgång till mat och vatten av god kvalitet, försenad eller utebliven betalning av lön, samt kränkningar av andra grundläggande rättigheter till levnads- och arbetsvillkor.
02. Noterar att fartygsförsäkringsgivarna (P&I-klubbar) bör ha en viktig roll inom sjöfarten genom att tillhandahålla giltiga ansvarsförsäkringar till redare som ska erbjuda hjälp till sjöfolk i det fall att fartyg kvarlämnas eller att sjöfolkets löner inte betalas ut.
03. Erkänner att giltiga och lämpliga P&I-försäkringssystem är avgörande för att skydda sjöfolks rättigheter och välfärd samt för att säkerställa ett mer transparent, ansvarstagande och humant försäkringssystem för sjöfarten.
04. Noterar vidare att betydande luckor i det befintliga P&I-systemet har lett till allvarliga konsekvenser för sjöfolk och har underminerat sjöfartsförsäkringarnas trovärdighet vad gäller sjöfolk, exempelvis genom
 - att man underlåtit sig att inom rimlig tid tillhandahålla tillräckligt stöd för repatrieringen av kvarlämnade besättningsmedlemmar och deras välfärd, i enlighet med Sjöarbetskonventionen (MLC) från 2006, såsom ändrad.
 - att man inte inom rimlig tid tvingat fram eller underlättat utbetalningen av obetalda löner i enlighet med Sjöarbetskonventionen, vilket lämnat sjöfolk ekonomiskt utsatta.
 - att man inte kommunicerar transparent inom rimlig tid angående anspråk och lösandet av problem, vilket orsakar onödig stress och onödiga fördröjningar för sjöfolk som söker hjälp.
05. Uppmanar ITF att erbjuda hjälp till ITF:s medlemsförbund i deras arbete med sjöfolk ombord på fartyg som inte täcks av giltiga försäkringar och i deras kommunikation med sjöfolk och deras familjer.
06. Uppmanar ITF att påminna P&I-klubbarna om vikten av att hantera sjöfolks anspråk transparent, utan dröjsmål och utan ovisshet.
07. Uppmanar ITF att kontrollera fartygs handlingar om obligatoriskt finansiellt försäkringsskydd för repatriering av besättningsmedlemmar och dessas välfärd i fall då fartyg kvarlämnas, samt att samla in relevant information kring fartygets täckning under P&I-försäkringen (exempelvis genom ITF-inspektoratets arbete).
08. Uppmanar ITF och ITF:s medlemsförbund att samarbeta med Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och nationella sjöfartsmyndigheter för att förbättra tillsynen, inklusive regelbundna granskningar och inspektioner av P&I-klubbar, för att säkerställa

efterlevnad med internationella standarder och försäkringsintygs giltighet, samt effektiviteten i deras process för hantering av försäkringsanspråk.

09. Uppmanar ITF att utforska möjligheterna, och arbeta på processen för, att upprätta en centraliserad, allmänt tillgänglig databas som sköts av ett oberoende organ för att övervaka statusen för P&I-klubbars försäkringsintyg, försäkringsanspråk och efterlevnadshistorik, samt för att säkerställa transparens och ansvarsskyldighet.



E10: FÖRBÄTTRAT SAMARBETE MELLAN ITF OCH SAMFÖRSTÅNDS-PROMEMORIAN SOM ENADES OM I PARIS

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Ansvar i globala leveranskedjor"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar att Internationella Transportarbetarefederationen (ITF) för närvarande saknar ett formellt samarbete med system för hamnstatskontroll på övergripande nivå.
 02. Noterar vidare att det är ineffektivt att förlita sig uteslutande på lokala ITF-inspektörer för kommunikationen och samarbetet med system för hamnstatskontroll.
 03. Understryker behovet av förbättrat samarbete mellan ITF och samförståndspromemorian från Paris, det ledande systemet för hamnstatskontroll, vilket betydligt skulle gynna sjöfolks välbefinnande och säkerställa korrekt tillämpning av Sjöarbetskonventionen (MLC) från 2006, såsom ändrad.
 04. Bekräftar farhågor angående potentiella oförenligheter och brister i hamnstatsinspektioner i enlighet med Paris samförståndspromemoria.
 05. Uppmanar ITF att arbeta för att upprätta en samsamarbetsram med Paris samförståndspromemoria med avsikt att förbättra sjöfolks välbefinnande och säkerställa korrekt implementering av Sjöarbetskonventionen ombord på fartyg som anländer till hamnar som täcks av Paris samförståndspromemoria, inklusive:
 - Att utse en företrädare för ITF som ska arbeta för att förbättra samarbetet mellan systemen för hamnstatskontroll och ITF, samt för att förespråka aktivt engagemang från hamnstatsinspektörer med ITF om Sjöarbetskonventionen.
 - Att arbeta för att upprätta ett permanent samarbete med Paris samförstånds-
- promemoria som skulle inkludera: förbättrat regelbundet utbyte av information; framtagandet av gemensamma kampanjer gällande sjöfolks rättigheter; möjliggör datadelning för att identifiera och åtgärda återkommande problem; och hålla regelbundna årsmöten för att diskutera strategiskt samarbete och för att ta itu med nya utmaningar.
- Att informera och konsultera Paris samförståndspromemoria när framtida kampanjer planeras för att säkerställa samordning och med avsikt att maximera effekten av dessa, samt för att arbeta på potentiellt samarbete och stöd under kampanjer, samt för att dela med sig av expertis och resurser för att få till stånd mer effektiva kampanjer.
 - Att upprätta en mekanism för att identifiera skillnader i resultaten av ITF:s och hamnstatskontrollernas inspektioner, och även brister i arbetet vissa system för hamnstatskontroll utför, samt att föra konstruktiv dialog med Paris samförståndspromemoria för att åtgärda dessa skillnader och brister, med fokus på att förbättra fartygs efterlevnad av Sjöarbetskonventionen.
06. Uppmanar vidare ITF att utforska möjligheter att vidga och tillämpa denna ram på andra relevanta samförståndspromemorior (exempelvis Tokyos och Medelhavsområdets) samt att samarbeta med Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) vid behov för att förbättra skyddet av sjöfolks rättigheter.
 07. Uppmanar ITF att regelbundet granska och uppdatera denna resolution för att säkerställa kontinuerlig förbättring och anpassning efter nya utmaningar och förändringar inom industrin.



E11: STÖD FÖR INTERNATIONELLA FÖRHANDLINGSFORUMET (IBF)

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav "**Ansvar i globala leveranskedjor**" i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Firar FOC-kampanjens 76 år långa historia, och de 25 åren av Internationella förhandlingsforumet (IBF) – som än idag är världens enda mekanism för internationella kollektivförhandlingar – och den löneökning på sex procent till 250 000 sjöfolk forumet antog 2023.
02. Minns att IBF etablerades 2003 av ITF och den gemensamma förhandlingsgruppen (JNG) som består av International Maritime Employers' Council (IMEC), International Mariners Management Association of Japan (IMMAJ), Korean Shipowners' Association (KSA) och Evergreen.
03. Noterar den avgörande betydelsen för filippinskt sjöfolk IBF:s avtal har, vilka under 2023 täckte nästan 55 000 filippinska sjömän ombord på 4 000 fartyg.
04. Noterar vidare att IBF är en mekanism för genuina och effektiva kollektivförhandlingar mellan arbetsgivare inom sjöfarten och fackförbund för att komma överens om ersättningen och arbetsvillkoren för sjöfolk som arbetar ombord på FOC-fartyg och som 2023 utgör 70 % av alla aktiva avtal.
05. Erkänner den viktiga roll och makt ITF:s hamnarbetare har i skapandet av FOC-kampanjen och IBF.
06. Bekräftar den roll, det inflytande och den makt ITF:s sjöfartsinspektorat har, som stöds av ITF:s medlemsförbund för sjöfolk och hamnarbetare världen över.
07. Bekräftar vidare IBF:s betydelse både i de centrala och lokala förhandlingarna som tar fram kärnprinciper som kan införlivas i särskilda lokala avtal.
08. Uppmanar ITF:s sjöfolkssektion, hamnarbetaresektion och ITF-kongressens ombud att ge sitt fortsatta stöd för att:
 - a. Komma överens om en femårsstrategi för att öka antalet sjöfartsavtal ITF har och stärka IBF:s roll, som tar hänsyn till
 - i. sjöfartssektorer och sjöfartsrutter.
 - ii. förändringar gällande mänskliga rättigheter, leveranskedjor och handelsregler
 - iii. geopolitiska och ekonomiska förändringar som påverkar den globala handeln och sjöfarten
 - iv. möjligheter att utnyttja relationer till företag inom flyg-, järnvägs- och lagersektorerna
 - v. täckning av fartyg i enlighet med projektet för HCMME-stadgan.
 - b. Öka antalet ITF-inspektörer i ITF:s underrepresenterade regioner.
 - c. Bedriva kampanjarbete för att sätta stopp för samtliga illegitima system för sjöfartsavtal utöver IBF:s och ITF:s system för sjöfartsavtal och ITF:s medlemsförbunds nationella kollektivavtal.



E12: SKYDDA SJÖFARTSCABOTAGE I CHILE

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Ansvar i globala leveranskedjor"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR) förkunnar följande:
02. Vi motsätter oss alla förslag från den chilenska regeringen att förändra vårt rättssystem, vilka skulle skada arbetstagare och deras familjer, i dess iver att öka konkurrenskraften genom att öppna upp sjöfartscabotage för godstransporter och bevilja privilegier som skulle locka bekvämlighetsflaggade fartyg till våra kuster och uppmuntra till utländsk handelssjöfart över chilensk sjöfart.
03. Framhåller att, trots att det stämmer att lagförslaget fastslår att cabotage är reserverat för chilenska fartyg, stämmer det inte desto mindre att förslaget, med de nya och katastrofala undantagen som föreslås, öppnar upp för utländska fartyg, vilka kan erbjuda cabotagetjänster till lägre pris, vilket innebär att godstransporter inte längre är reserverade för nationella fartyg och lämnar chilenska rederier utan möjlighet att konkurrera på lika villkor.
04. Med tanke på att undantagen som föreslås i lagförslaget skulle utplåna runt 100 000 arbetstillfällen, skulle detta drabba högt utbildad personal som är svår att ersätta och deras familjer, samt påverkar andra transportsektorer såsom lastbilschaufförer, järnvägsarbetare, etc..
05. Med hänsyn till detta försökte sjöfolksförbunden, vid detta fjärde försök att liberalisera cabotage, nå ett gynnsamt avtal med regeringen, men tyvärr misslyckades förhandlingarna att nå ett bra avtal, och i kongresskommittéerna finns det en tydlig politisk benägenhet hos regeringen och oppositionen att anta lagförslaget.
06. Med tanke på att det aktuella politiska scenariot har blivit ogynnsamt för arbetstagare har vi tvingats rikta om våra ansträngningar för att försöka förbättra det lagförslag som godkändes av deputeradekammaren, och som nu diskuteras efter sin andra behandling i senaten, eftersom de olika politiska krafterna uppenbarligen inte kommer att ta tillbaka lagförslaget.
07. Vi är medvetna om att en liberalisering av cabotage i Chile skulle få ödesdigra konsekvenser för vår sjöfartsindustri och de anställningar som i dagsläget innehas av chilenska besättningar, utöver den negativa effekt det skulle ha på ett betydande antal arbetstagare som är involverade i sjöfartstransport, på navigeringssäkerheten och på skyddet av vattenmiljön.
08. Vi är övertygade om att en mekanism för brett deltagande och bred representation behöver skapas som ett formellt organ att debattera med och/eller råda staten angående förändringar i och uppdateringar av sjöfartens lagstiftning och regelverk som effektivt främjar, stärker och skyddar den nationella handelsflottan.

-
09. Vi föreslår för den chilenska regeringen att den ska sammankalla samtliga aktörer för att delta i en övergripande och kompletterande arbetsgrupp för att ta fram hållbar politik för sjötransport med en bred och omfattande vision.
 10. Vi erkänner det permanenta och ovillkorliga stöd som Internationella Transportarbetarefederationen (ITF) har gett oss i årtal genom denna svåra process, och det åtagande dess högsta instanser har gjort om att försöka övertyga folk, i direkta möten med den chilenska regeringen, att lagförslaget som diskuteras inte främjar den nationella handelsflottan.
 11. Vi uppmanar ITF att hjälpa oss att ge kustsjöfarten nytt liv inom kontexten för de övergripande målen om en integrerad transportpolitik, genom att genomföra åtgärder för att främja, skydda och stärka den chilenska handelsflottan, i linje med en bredare strategi för industrin som omfattar samtliga intressenter.
 12. Vi ber samtliga av ITF:s medlemsförbund inom sjöfart att stödja kampanjen mot att cabotage ska öppnas för utländska fartyg genom att skicka stödskrivelser till republikens president, ekonomiministeriet, transportministeriet, försvarsministeriet, arbetsministeriet samt nationalkongressen och dess delaktiga kommittéer.



F01: OMSTÄLLNING TILL HÅLLBAR TRANSPORT

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Omställning till hållbar transport"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar åtagandena i resolution 1 som antogs av ITF:s 42:a kongress 2010 om att: stödja målen för minskade utsläpp, om kampanjarbetet för åtgärder som stärker demokratisk styrning av ekonomin och hållbara transportsystem, om att stödja medlemsförbunden i arbetet med att svara på klimatförändringarna och bygga allianser med samhällsrörelser och miljörörelser, och noterar ytterligare ITF:s policyramverk för hållbar transport, som antogs av ITF:s styrelse i april 2020, och som kräver snabb minskning av utsläppen för att övergå till en koldioxidfri transportindustri 2050 i linje med slutsatserna från FN:s klimatpanel (IPCC) samt etablering av det faktum att transportsektorn är kritisk för alla delar av samhället.
02. Noterar internationella avtal som erkänner vikten av en rättvis övergång till klimataktion, inklusive Parisavtalet från 2015, ILO:s riktlinjer om en rättvis övergång från 2015, ILC:s resolution från 2023 om en rättvis övergång, FN:s generalförsamlings resolution om rätten till en ren, säker och hållbar miljö från 2022 och arbetsprogrammet för en rättvis övergång som beslutades vid COP28 2023.
03. Noterar åtagandena från:
 - a. Asien/Stillahavsområdet, Arabvärldens, Latinamerika och Karibiens, och Afrikas regional konferenser, som uppmärksammade vikten av programmet för hållbar transport i regionerna och uppmanade kongressen att utveckla en ny policy för rättvis övergång.
 - b. Civilflygsektionens konferens, sept. 2022, och "New Deal" för flyget som godkändes där, om kampanjer för en arbetarledd rättvis övergång för flyget, och krav på att ICAO ska vidta åtgärder för en rättvis övergång.
 - c. Konferensen för stadstransport, mars 2023, om att utöka organiseringen av tunnelbanearbetare och samordna globala kampanjer för medlemsförbunden (resolution 1); elektrifieringen som arbetarna i kollektivtrafiken efterlyser (resolution 6).
 - d. Vägtransportsektionens konferens, mars 2023, om utvecklingen av en policy för rättvis övergång och en handlingsplan för vägfrakt.
 - e. Järnvägssektionens konferens, mars 2023, om kampanjarbete för offentligt ägande och offentliga investeringar i järnvägen för att stödja en trafikomställning till transport med lägre koldioxidutsläpp.
 - f. Konferensen för kvinnliga transportarbetare, sept. 2023, om att främja kvinnliga transportarbetare genom branschomfattande planer på en rättvis övergång.
 - g. Ungdomskonferensen, okt. 2023, om att stärka kampanjerna Framtiden är kollektivtrafik och Säkra och hållbara järnvägar och uppmärksamma ungdomars perspektiv.
 - h. Sjöfolkssektionens konferens, dec. 2023, om att stödja medlemsförbundens roll i anskaffningen och utformningen av nya fartyg med lägre koldioxidutsläpp och om att utveckla nya IMO-förordningar om

- användningen av alternativa bränslen, och om påtryckningar mot fartygsägare och andra aktörer för att etablera ekonomiska medel för en rättvis övergång.
04. Erkänner att det inte kan bli någon klimat-rättvisa utan social rättvisa, och att en utsläppsfri transport måste bygga på anständigt arbete, säkra arbetsvillkor och säkra arbetsmiljöer och anständiga, fackligt organiserade jobb, och att uppbyggnaden av en hållbar transportbransch kräver en stark röst för de miljontals transportarbetare världen över som har den avgörande kompetens och de kunskaper som krävs för omställningen.
 05. Erkänner att kvinnliga transportarbetare, unga transportarbetare, minoritetsgrupper, arbetare med [icke-standardiserade anställningsformer](#) och arbetare på det södra halvklotet påverkas i oproportionerligt hög grad av klimatförändringarna.
 06. Noterar tillsättandet av [Arbetsgruppen för en rättvis övergång inom sjöfartssektorn](#) 2021 av ITF, International Chamber of Shipping (ICS), FN:s Global Compact (UNGC), Internationella arbetsorganisationen (ILO) och Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), i syfte att säkerställa att sjöfartens svar på klimatkrisen ger sjöfolk en central roll i den rättvisa övergången.
 07. Noterar ITF:s och IRU:s gemensamma åtagande från november 2023 om en rättvis övergång för transportarbetare och om att förbättra tillgången till anständiga jobb i branschen, inklusive ett specifikt fokus på unga arbetare, och som erkänner arbetarnas viktiga roll i utformningen av klimatlösningar.
 08. Noterar uttalandet om Framtiden är kollektivtrafik som undertecknades av ITF, C40, UITP och andra internationella organisationer i november 2023 och som efterfrågar en fördubbling av kollektivtrafikutbudet till 2030 och en rättvis övergång för arbetare inom kollektivtrafiken.
 09. Noterar slutsatserna från ILO:s teknikmöte i april 2023 om ett miljövänligt, inkluderande och hållbart civilflyg, som uppmanar till en trepartsstrategi för rättvis övergång.
 10. Noterar de särskilda utmaningar transportarbetare står inför i takt med att användningen av olja, gas och kol fasas ut och nya anläggningar för generering av förnybar energi byggs. Det finns avsevärda möjligheter för sjöfolk och hamnarbetare i byggandet, driften och underhållet av förnybara energianläggningar till sjöss, men även utmaningar i takt med att hamnterminaler stängs, offshore infrastruktur för utvinning av olja och gas avvecklas och avlägsnas, och nya fackliga avtal måste upprättas för hamnterminaler för förnybar energi och offshore-projekt för generering av förnybar energi.
 11. Uppmanar regeringar, arbetsgivare, investerare, multinationella kunder och alla aktörer att:
 - a. Förbinda sig till kollektiva åtgärder för att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5° C-målet och bygga en koldioxidfri transportindustri till 2050 som tjänar allmänhetens bästa, samtidigt som jobb och villkor skyddas, och som leder en rättvis övergång för alla transportarbetare.
 - b. Investera i och etablera en transportinfrastruktur och transporttjänster som är anpassade för de nya klimatförhållandena, för att skydda arbetare och samhällen mot föränderliga vädervillkor och extrema väderhändelser (t.ex. värmestress, stormar, översvämningar och skogsbränder).
 - c. Komma överens om ett globalt klimatfinansieringspaket som tar hänsyn till de verkliga behoven i transportsektorn, säkerställer att de stora historiska utsläppsaktörerna på norra halvklotet tar sitt ansvar för att finansiera omställningen på det södra halvklotet utan att

öka skuldbördan, och upprätthåller principerna för en rättvis övergång enligt ITF:s policyer, ILO:s riktlinjer och ILO:s resolution från 2023 om rättvis övergång.

- d. Säkerställa att statliga subventioner och skatter kopplas till sociala standarder såsom bindande kollektivavtal, skapandet av utbildningskapacitet samt säkra bemanningsnivåer. Vidare att kollektivavtal bör främja utvecklingen av klimatvänlig och socialt ansvarsfull transport.
- e. Samarbeta med ITF och dess medlemsförbund, inklusive genom etablering av arbetsgrupper för en rättvis övergång och kollektivförhandlingar för att utveckla planer för en rättvis övergång för varje transportsektor.

12. Uppmanar ITF att:

- a. Utveckla ITF:s globala kampanj "Klimat-rättvisa, Rättvisa för arbetarna" som riktar sig mot inflytelserika globala och nationella beslutsfattare, samarbeta med den bredare klimatrörelsen, och att mobilisera alla medlemsförbund i kampen för en koldioxidfri transportindustri som tjänar allmänhetens bästa, eliminerar slösaktig konkurrens och är baserad på en rättvis övergång som skyddar och stärker transportarbetare.
- b. Utveckla en utökad policy för rättvis övergång och medföljande resurser som stödjer transportarbetare i alla sektorer

och regioner att driva kampanjer för en rättvis övergång på arbetsplatserna och i nationella, regionala och internationella politiska miljöer.

- c. Engagera viktiga globala politiska institutioner, inklusive UNFCCC, för att säkra konkreta åtgärder för att garantera en rättighetsbaserad rättvis övergång för transportarbetare, och att säkra de strukturella förändringarna i den globala ekonomin, vilket innefattar att driva på trafikomställningen till transportslag med låga koldioxidutsläpp och statsledda investeringar i viktig transport- och energiinfrastruktur som är nödvändig för att minska koldioxidutsläppen från transportindustrin.
- d. Vinna avtal om rättvis övergång med nyckelarbetsgivare och aktörer i leveranskedjan som skyddar grundläggande arbetsrättigheter, inklusive föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar, och som ger transportarbetare ett aktivt inflytande över viktiga aspekter av övergången.
- e. Utveckla en integrerad due diligence-metod för miljö och mänskliga rättigheter för regeringar, multinationella företag och investerare som inkluderar kriterier för en rättvis övergång, som visar vikten av fackligt engagemang och som är i linje med [ITF:s ramverk för due diligence för mänskliga rättigheter \(HRDD\)](#).



F02: INVESTERINGAR I JÄRNVÄG FÖR ATT TACKLA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Omställning till hållbar transport"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Förstår behovet av investeringar i järnväg för att hjälpa till att sänka de globala utsläppen av växthusgaser och minska den negativa effekt utsläppen har på miljön. Även om dieseldrivna tåg kan minska utsläppen per person jämfört med att flyga eller att använda privata motorfordon, bör kongressen enas om att elektrifierad järnväg i dagsläget utgör den grönaste lösningen för masstransport av både gods och passagerare över land.
02. Välkomnar initiativ för att öka och uppmuntra en trafikomställning till kollektivtrafik via järnväg där EU sätter ambitiösa mål för att öka trafiken av både höghastighetståg och konventionella passagerartåg till 2030.
03. Fördömer den brittiska regeringens beslut skära ner det omvälvande projektet för höghastighetståg – HS2 – då pengar avsedda för projektet i stället omdirigeras till underhåll av vägar, och tror att detta inte uppfyller de åtaganden den brittiska regeringen har gjort att sänka sina utsläpp av växthusgaser och nå nettonollutsläpp till 2050.
04. Noterar att järnvägar behöver tillräcklig personal och att ses som ett prisvärt slag av kollektivtrafik, och välkomnar fackförbunds fortsatta arbete samt ITF:s program Vår kollektivtrafik (OPT) för att bygga vidare på manifestet om hållbarhet i kollektivtrafiken, finansiering och biljettpriser.
05. Bekräftar den tillväxtpotential som finns i både inhemsk och internationell järnvägsfrakt och som nyligen belysts av de ökade volymerna av järnvägsfrakt i den östra godskorridoren mellan Kina och Europa.
06. Uppmanar regeringar med järnvägar att:
 - a. Se järnvägarna som en lösning för att bekämpa klimatförändringarna och investera i sina järnvägsnät för att hjälpa till att minska de globala utsläppen av växthusgaser och för att skydda arbetstagare mot klimatförändringarnas effekter.
 - b. Anta den sociala modellen med kollektivtrafik och investera i sina järnvägsnät därefter.
07. Uppmanar ITF att:
 - a. Fortsätta att bygga vidare på manifestet om hållbarhet i kollektivtrafiken, finansiering och biljettpriser genom att tillsammans med medlemsförbund undersöka vad som är bästa praxis i deras respektive länder för att säkerställa att passagerartrafik på räls är prisvärt för alla.
 - b. Fortsätta genomföra den globala kampanjen Säkra och hållbara järnvägar som förespråkar offentlig finansiering och offentliga investeringar i järnvägar, samt stödja medlemsförbunds kampanjer för att öka investeringarna i deras länders järnvägar i linje med målen för rättvis övergång.
 - c. Bedriva kampanjarbete med relevanta medlemsförbund om ökat utbud av järnvägstrafik med höghastighetståg för att uppmuntra en övergång bort från kortdistansflyg och till järnväg.
 - d. Stödja kampanjarbete och dela bevis på kampanjer som framgångsrikt har satt upp mål för att åstadkomma en övergång till järnvägstransport.
 - e. Dela belägg som visar att offentliga investeringar i järnvägen betalar för sig själva genom ekonomiska fördelar. Exempelvis har studier visat att de ekonomiska fördelarna med att investera i järnvägen kan vara värda mer än dubbelt så mycket som den ursprungliga investeringen.



F03: INGEN AVVECKLING AV INTEGRERADE JÄRNVÄGSBOLAG ELLER PRIVATISERING AV KOLLEKTIVTRAFIKSEKTORN

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Omställning till hållbar transport"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Internationella Transportarbetarefederationen (ITF) fortsätter att motsätta sig regeringars, politiska partiers och andra beslutsfattares försök att avveckla integrerade järnvägsbolag med verksamhet och infrastruktur, och att privatisera offentliga tjänster.
02. Järnvägar kan göra ett avgörande bidrag till att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn om de förverkligar sin potential som ett miljövänligt och pålitligt transportslag. Om fler transporter i stället görs via järnväg kommer utsläppen och resursförbrukningen att minska. Att bevara och stärka integrerade nationella järnvägsbolag är avgörande för detta.
03. ITF har åtagit sig det nödvändiga störet av järnvägar världen över. Vi tror att en integrerad, statligt ägd järnväg är den bästa modellen för att nå klimatmålen inom transportsektorn.
04. Att man delat på driften och infrastrukturen har lett till att järnvägstransporten, driften och säkerheten på många platser har försämrats, men framför allt till att arbetet har devalverats.
05. Liberaliseringen och privatiseringen av järnvägssystem har skapat ett växande lappverk av privata operatörer på de enskilda ländernas järnvägsnät, med många konsekvenser: lönedumping och social dumpning, outsourcing av tjänster till lågkostnadsföretag, sänkt kvalitet på tjänsten och därmed även på järnvägens säkerhet, och till och med konkurser.
06. Framöver måste järnvägarna fokusera mer på att tillhandahålla allmännyttiga tjänster än på att maximera vinsterna. Vi motsätter oss samtliga försök i enskilda länder att dela upp integrerade järnvägsbolag och privatisera eller sälja av delar av järnvägssystemet.
07. I Storbritannien har det varit allmänt accepterat att fragmenteringen och privatiseringen av järnvägen varit katastrofal för passagerarna och arbetstagarna. Privatisering har resulterat i en mindre effektiv järnväg och sämre service för passagerare, dåliga relationer mellan arbetsmarknadens parter samt arbetsgivare som försöker tjäna pengar på bekostnad av arbetstagarnas arbetsvillkor. Privatiseringens misslyckande är av den grad att Storbritanniens nya regering återför persontrafiken med tåg till offentligt ägande och på nytt integrerar driften och infrastrukturen till en enda enhetlig järnväg.
08. Vi behöver offentligt ägda integrerade järnvägssystem som har mål för de allmännyttiga tjänsterna och tillräckliga ekonomiska resurser. Järnvägsinfrastrukturen bör utgöra en grund för hållbara leveranskedjor och en ny ekonomisk modell.
09. Covid-19-pandemin har visat att rörlighet är systemrelevant och att dessa offentliga tjänster endast kan garanteras med en offentligt ägd järnväg. Järnvägsanställda i alla länder håller tillsammans kollektivtrafiken på räls i rörelse. Ett skiljande på infrastrukturen och driften skulle försvaga järnvägssystemet, försämra servicen och leda till förlorade jobb och transporttjänster. Kollektivförhandlingar inom de integrerade järnvägsbolagen måste förbli en central del för att på ett hållbart sätt kunna förbättra arbets- och anställningsvillkoren inom sektorn.

10. På europeisk nivå har vi som Europeiska transportarbetarefederationen (ETF) tagit fast ställning mot de politiska tendenserna att avveckla offentligt ägda integrerade järnvägsbolag. Samtliga av ITF:s medlemsförbund delar detta ställningstagande och kommer att stå enade än mer beslutsamt framöver för att stärka fackförbunds inflytande i järnvägssektorn världen över.
 11. I stället för ytterligare politik som missgynnar anställda behövs en massiv investeringsoffensiv i järnvägssektorn för att garantera och utöka möjligheterna till bra arbete i framtiden, och för att uppfylla kraven på klimatskydd. Med detta i åtanke kommer vi att intensifiera vår ITF-kampanj för säkra och hållbara järnvägar samt starkare representera de anställdas perspektiv.
 12. Uppmaning till åtgärder från ITF:
 - Ta ställning mot avvecklingen av integrerade järnvägsbolag och mot privatisering av kollektivtrafiksektorn.
 - Uttryck detta ställningstagande tydligare för beslutsfattare i de berörda länderna.
 - Eftersträva partnerskap med andra organisationer och samarbeta för att proaktivt påverka transportpolitiken.
- Att ta fram en global översikt över järnvägssektorn för att göra facklig expertis och erfarenhet tillgänglig i kampen mot omstrukturering och privatisering.
 - Effektivt stödja medlemsförbund i sin kamp mot avvecklingen av integrerade järnvägsbolag, inklusive sektionsöverskridande stöd.
 - Öka synligheten för ITF:s kampanj för säkra och hållbara järnvägar, och dess effektivitet.
 - Stärk fackförbunds inflytande över järnvägar för att garantera bra arbete inom järnvägssektorn i framtiden.



F04: GRANSKNING AV ITF:s POLICY FÖR OFFSHORE KONTINENTALSOCKEL

ITF:s 46:e kongress, som hålls i Marrakech mellan den 13 och den 19 oktober, anmärker på ITF:s krav **"Omställning till hållbar transport"** i ITF:s kongressvision för 2024–2029:

01. Noterar att offshoreinfrastruktur för olja och gas har varit i drift sedan 1960-talet. Således har nedmonteringen av denna infrastruktur övervägts sedan 1958 års Genèvekonvention om kontinentalsockeln, som ytterligare stärktes av 1972 års konvention om förhindrande av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall (Londonkonventionen) och återigen år 1982 med Förenta nationernas havsrättskonvention (UNCLOS).
02. Noterar vidare att mycket av denna infrastruktur avsiktligt har låtits förfalla kraftigt och har sedan länge passerat datumet för avlägsnande. Omfattningen på avvecklingsarbetet har alltid varit känd för operatörerna, men har inte följts upp förrän tillsynsmyndigheter tvingat dem.
03. Betonar att med tanke på övergången till nytt arbete inom förnybar energi, och särskilt till avvecklingsarbete, är det avgörande att olje- och gasbolag som bedriver havsbaserad verksamhet tar fullt ansvar för avlägsnandet, återvinningen och bortskaffandet av nedlagd infrastruktur, och saneringen av anläggningsområden på land och till havs. Den befintliga arbetsstyrkan på en given anläggning ska vara först att ges tillfälle att utföra detta arbete på ett säkert sätt och under goda och fackliga arbetsvillkor.
04. Anser att en granskning krävs för att fastslå huruvida ITF:s aktuella policy för offshore kontinentalsockel fortfarande är ändamålsenlig, samt för att utforska andra områden arbetet omfattar, såsom offshore-vindkraft, avvecklingsarbete, undervattensarbete, kabelläggning, etc.
05. Uppmanar ITF att:
 - Granska ITF:s policy för offshore kontinentalsockel snarast möjligt under tillsyn av projektgruppen Offshore och de företrädda medlemsförbunden för att stärka kustnära fackförbunds rättigheter.



WWW.ITFGLOBAL.ORG

VI SÄTTER VÄRLDEN I RÖRELSE.



INTERNATIONELLA
TRANSPORTARBETARE-
FEDERATIONEN

49-60 Borough Road
London SE1 1DR
+44 (0)20 7403 2733