



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

Nr. 9

September 1974

IN DIESER NUMMER

Seite

Neues aus der ITF

ITF-Kongreß tagt in Stockholm	66
Wahl des Präsidenten und Generalsekretärs	68
Satzungsänderungen	68
Mitgliedsbeiträge	68
Generalrat	69
Der neue ITF-Vorstand	71
Geschäftsführender Ausschuß	72

Gewerkschaften

GHANA Seminar für ghanesische Mitgliedsverbände	73
SIERRA LEONE Seminar für Vertrauensleute in Freetown	73

Kurznachrichten

74

Personalien

76

Anhang Nr. 1 zu ITF-Nachrichten Nr. 9/1974

ERÖFFNUNGSSPRACHE DES PRÄSIDENTEN AN DEN KONGRESS

Anhang Nr. 2 zu ITF-Nachrichten Nr. 9/1974

EINFÜHRUNG DES GENERALSEKRETÄRS ZUM TÄTIGKEITSBERICHT

Anhang Nr. 3 zu ITF-Nachrichten Nr. 7/8-1974

WORTLAUT DER VOM 31. KONGRESS DER ITF ANGENOMMENEN
ENTSCHLISSUNGEN

In der vorliegenden Nummer der ITF-Nachrichten berichten wir hauptsächlich über den kürzlichen 31. Kongreß der ITF in Stockholm. Die Ansprache des Präsidenten und die Einführung des Generalsekretärs zum Tätigkeitsbericht sowie die vom Kongreß angenommenen EntschlieÙungen sind im Anhang 1, 2 bzw. 3 wiedergegeben.

Unsere üblichen Mitteilungen über neue Verträge usw. haben wir daher unter "Kurznachrichten" zusammengefaßt.

NEUES AUS DER ITF

ITF-Kongreß tagt in Stockholm

Vom 7. bis 14. August fand im Folkets Hus in Stockholm der 31. Kongreß der ITF statt. Den Vorsitz führte ITF-Präsident Fritz Prechtel (mit Heinz Kluncker von der deutschen OeTV als Vizevorsitzender). Am Kongreß nahmen 462 Delegierte und Berater von 168 Mitgliedsverbänden der ITF aus 49 Ländern teil. Die ITF hat gegenwärtig etwa 6 Millionen Mitglieder bei insgesamt 350 Transportarbeitergewerkschaften in 82 Ländern. Bei der Eröffnungssitzung des Kongresses waren sowohl Vertreter der schwedischen Regierung sowie der Stadt Stockholm anwesend. Zu den offiziellen Gästen zählten: der schwedische Premierminister Olof Palme; der Verkehrsminister Bengt Norling; und Ewald Johannesson und John Olof Persson als Vertreter der Stadt Stockholm. Außerdem waren der Schwedische Gewerkschaftsbund (LO), die Schwedische Föderation der Gehaltsempfänger (TCO) und die gewerkschaftliche Versicherungsgesellschaft und Konsumgenossenschaft Folksam durch starke Gastdelegationen vertreten.

In seiner Eröffnungsansprache an den Kongreß erklärte der schwedische Premierminister unter anderem:

"Ihre Anwesenheit in Stockholm wird dazu dienen, die Aufmerksamkeit der Welt auf die enorme Bedeutung der sechs Millionen Transportarbeiter zu lenken, deren Interessen Sie in einer Zeit des rapiden technischen Wandels und des wachsenden internationalen Handels vertreten. Desgleichen wird Ihr Kongreß vielen schwedischen Bürgern eine Vorstellung von der Bedeutung Ihrer Internationale im Kampf der Arbeiter für soziale Gerechtigkeit und für eine bessere Welt geben. Er wird ferner die positive Einstellung der schwedischen Arbeiter zur Frage der solidarischen Unterstützung auf weltweiter Ebene

stärken, da die Transportarbeiter auf diesem Gebiet Pionierarbeit geleistet haben."

Die von Olof Palme angesprochene starke Tradition der Solidarität stand bei der Diskussion vieler Probleme am Stockholmer Kongreß wiederum im Vordergrund und gelangte in mehreren Kongreßbeschlüssen konkret zum Ausschluß.

So z.B. verurteilte der Kongreß die Tatsache, daß die chilenische Militärjunta den arbeitenden Menschen des Landes grundlegende Bürgerrechte vorenthält und beschloß, alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aufzufordern, am 18. und 19. September einen warnenden Boykott gegen chilenische Transporte zu unterstützen. Nach diesem Boykott soll sich eine internationale Gewerkschaftsdelegation nach Chile begeben, um die dortige Lage an Ort und Stelle zu untersuchen. Der Kongreß versprach ferner, alle vom ITF-Vorstand nach Prüfung des Berichtes der genannten Mission vorgeschlagenen Maßnahmen zu unterstützen.

Weiterhin beschloß der Kongreß einstimmig, die neugebildete demokratische Gewerkschaftsbewegung Portugals in praktischer Form zu unterstützen. Vertreter portugiesischer Gewerkschaften der Hafendarbeiter, Seeleute, Binnenschiffer, Fischer und Straßentransportarbeiter nahmen am Stockholmer Kongreß als Beobachter teil, und ihren Diskussionsbeiträgen und die Lage in Portugal sowie ihren Forderungen auf Gewährung der Selbständigkeit der portugiesischen Kolonialgebiete Angola, Mozambique und Guinea-Bissau wurde begeistert Applaus zuteil. Der Kongreß beauftragte den ITF-Vorstand, die Transportarbeiter der portugiesischen Kolonialgebiete bei der Bildung freier und unabhängiger Gewerkschaften zu unterstützen.

Besondere Aufmerksamkeit wurde der Lage der schwarzen Arbeiter unter dem Apartheid-Regime Südafrikas zuteil. In einer einstimmig angenommenen EntschlieÙung wurde der Generalsekretär beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem IBFG und anderen zuständigen Organisationen unverzüglich zu untersuchen, wie die schwarzen Arbeiter der Republik Südafrika in ihrem Kampf um Menschen- und Gewerkschaftsrechte und menschenwürdige Lebensbedingungen am wirksamsten unterstützt werden könnten, und dann mit aller Energie die hierfür forderlichen Schritte zu unternehmen. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften wurden aufgefordert zu prüfen, auf welche Weise politischer und gewerkschaftlicher Druck auf die in Südafrika tätigen multinationalen Unternehmen ausgeübt werden kann, um sie zu bewegen, von der gegenwärtigen Rassendiskriminierung und Sklavenarbeit Abstand zu nehmen.

Auch die Tätigkeit multinationaler Unternehmen im Verkehrssektor war Gegenstand einer ausführlichen Diskussion. In einer einstimmig angenommenen EntschlieÙung beauftragte der Kongreß das ITF-Sekretariat: eine vorbereitende Untersuchung der Auswirkungen der Tätigkeit multinationaler Unternehmen auf die Transportarbeiter vorzunehmen; die Ergebnisse dieser Untersuchung allen Mitgliedsverbänden der ITF zuzustellen und alle an dieser Frage interessierten Organisationen

zu einer internationalen Konferenz einzuladen, auf der erörtert werden soll, welche Mittel und Wege für ein gemeinsames Vorgehen geboten sind. Das Endziel besteht in der Formulierung einer offiziellen ITF-Politik, die auf weltweiter Ebene zur Anwendung gelangen soll, um die sich aus der Tätigkeit multinationaler Unternehmen ergebenden Probleme zu bewältigen.

Der volle Wortlaut der am Kongreß angenommenen Entschlüsse ist im Anhang 3 wiedergegeben.

Präsident und Generalsekretär

Sowohl ITF-Präsident Fritz Prechtel als auch Generalsekretär Charles Blyth wurden einstimmig wiedergewählt. Der bisherige Vizepräsident der ITF, Heinz Kluncker, stellte sich nicht zur Wiederwahl, weil er vor kurzem zum Präsidenten der Internationale öffentliche Dienste gewählt worden war. Er ist jedoch weiterhin Mitglied des ITF-Vorstandes.

Satzungsänderungen

Der Kongreß nahm mehrere Satzungsänderungen vor. So z.B. wurde beschlossen, daß die ITF künftig drei Vizepräsidenten haben sollte, von denen zumindest einer aus einem Entwicklungsland kommt. Folgende Kollegen wurden für die nächste Zwischenkongreßperiode gewählt: J.L. Jones (Britische Transportarbeitergewerkschaft); J.R. Baiden (Gewerkschaft der Seeleute und Hafentarbeiter, Ghana); und T.W. Gleason (Nordamerikanische Hafentarbeitergewerkschaft ILA).

Die Zahl der Vorstandsmitglieder wurde von 22 auf 23 erhöht. Die Zusammensetzung des neuen Vorstandes ist auf Seite 71 angeführt.

In der Einleitung der Satzungen wurde im 2. Absatz auf Zeile 8 hinter dem Wort "Kolonialismus" die Worte "den Imperialismus" eingefügt.

Auf der letzten Plenarsitzung des Kongresses wurde folgenden Kollegen in Würdigung ihrer Verdienste um die Arbeiterbewegung das Goldene Abzeichen der ITF verliehen: J.M. Elliott (ehemaliger internationaler Präsident der Amalgamated Transit Union, USA); J.D. Randeri (Indische Seeleutegewerkschaft); T. O'Leary (Britische Transportarbeitergewerkschaft); Frau Dr. Barbara Ball (Arbeiterverband von Bermuda); K. Kihata (All-Japanische Seeleutegewerkschaft) und E. Svensson (ehemaliger Vorsitzender der Abteilung Eisenbahn der Schwedischen Gewerkschaft der Staatsbediensteten).

Mitgliedsbeiträge

Der Kongreß beschloß einstimmig folgende Erhöhung der Mitgliedsbeiträge: auf 7 Pence pro Mitglied und Jahr für 1975; auf 8p. für 1976 und auf 9p. für 1977.

Im Namen aller angeschlossenen Mitgliedsverbände dankt die ITF ihren schwedischen Mitgliedsverbänden für die beispielhafte Planung des Kongresses und für ihre großzügige Gastfreundlichkeit. Der Erfolg des 31. Kongresses ist zum großen Teil auch den Bemühungen unserer schwedischen Freunde zu verdanken.

Generalrat

Der vom Kongreß gewählte Generalrat setzt sich wie folgt zusammen:

<u>Land oder Ländergruppe</u> <u>Europa und Naher Osten</u>	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Stellvertreter</u>
1. Belgien, Luxemburg und Niederlande	J. Post (Niederlande) J. Schneider (Luxemburg) W. Cassiers (Belgien)	W.Ch. van Zuylen (Niederlande) M. Vergracht (Belgien) P. Herin (Belgien)
2. Dänemark, Färöer Inseln, Island, Finnland	P. Oivio (Finnland) K. Ellegaard (Dänemark) A.C. Hansen (Dänemark)	S-E Nylund (Finnland) B. Aanaes (Dänemark) O. Jacobsen (Färöer Inseln)
3. Deutschland	H. Kluncker K.H. Hoffmann Ph. Seibert H. Smuda	W. Murche W. Matthies L. Raupp F. Fasshauer
4. Frankreich	L. Buonaccorsi	R. Decoudun
5. Großbritannien und Irland	J.L. Jones S.F. Greene D. Mackenzie C. Kirwan (Irland)	E. Nevin R.W. Buckton G. Kiely J. Slater
6. Italien, Malta, Zypern	P. Iannone (Italien)	A. Ortolani (Italien)
7. Norwegen	H. Aasarød	M.A. Bakke
8. Österreich	F. Prechtl	J. Roposs
9. Schweden	H. Ericson	O. Jansson
10. Schweiz	W. Meier	K. Rebsamen
11. Israel, Jordanien, Türkei	Y. Woschina (Israel) S. Akova (Türkei)	S. Perry (Israel) A. Basaran (Türkei)

<u>Land oder Ländergruppe</u> <u>Europa und Naher Osten</u> (Forts.)	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Stellvertreter</u>
12. Estland, Polen, Spanien (Exilgewerk- schaften)	N. Metslow (Estland)	S.L. Lopez (Spanien)
<u>Afrika</u>		
13. Ägypten, Ghana, Kenia, Madagaskar, Malawi, Nigeria, Rhodesien, Senegal, Sierra Leone, Südafrika, Tunesien	J.R. Baiden (Ghana) A. Ayoub (Tunesien)	D. Oyeyemi (Nigeria) A.J. Mhangu (Rhodesien)
<u>Asien und Australasien</u>		
14. Japan	K. Kihata Y. Murakami	M. Yamamoto I. Tomita
15. Australien, Bangla- Desch, Birma, Fidschi- Inseln, Gilbert und Ellice-Inseln, Indien, Indonesien, Korea, Malaisien, Neuseeland, Pakistan, Philippinen, Singapur, Sri Lanka, Taiwan, Vietnam	C.S. Nair (Singapur) C.H. Fitzgibbon (Australien) R.S. Oca (Philippinen)	Hong Dah-Ih (China -- Taiwan) M. Yasin (Pakistan) B. Mohan Rao (Indien)
<u>Lateinamerika und Karibischer Raum</u>		
16. Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Kolumbien, Costa Rica, Curacao, Dominikan, Ekuador, Guatemala, Honduras, Mexiko, Nikaragua, Panama, Paraguay, Peru, El Salvador, Uruguay, Venezuela	M. Ramirez (Peru) A. Victoria (Mexiko) E. Tolosa (Argentinien)	M. Tulio Alvarado (Costa Rica) M. Chepote (Panama) H. Rodriguez (Ekuador)

<u>Land oder Ländergruppe</u> <u>Lateinamerika und Kari-</u> <u>bischer Raum (Forts.)</u>	<u>Ordentliche Mitglieder</u>	<u>Stellvertreter</u>
17. Barbados, Bermuda, Grenada, Guyana, Jamaika, St. Lucia, Trinidad	R. Francis (Jamaika)	E. Blakeney (Bermuda)
Nordamerika		
18. Kanada	W.C.Y. McGregor D.N. Secord R.R. Smeal	M. Rygus R. Gingerich D. Kennedy
19. U.S.A.	E. Shepard S.J. Wall C.L. Dennis J. Peterpaul M. Guinan D.S. Beattie T.W. Gleason	C. Tanner M. Barisic R.T. McKay D.J. Mahoney Jr. J. Wahle J.F. Otero J. Bowers

ITF-Vorstand

Die Zusammensetzung des vom Kongreß gewählten Vorstandes ist wie folgt:

NAME

LAND

Europa und Mittlerer Osten

F. Prechtl (Präsident)	Österreich
W. Cassiers	Belgien
Ph. Seibert	Deutschland
H. Kluncker	Deutschland
L. Buonaccorsi	Frankreich
J. Jones	Großbritannien
S.F. Greene	Großbritannien
Y. Woschina	Israel
J.K. Post	Niederlande
H. Assaróð	Norwegen
H. Ericson	Schweden
W. Meier	Schweiz

Afrika

A. Ayoub	Tunesien
J.R. Baiden	Ghana

Asien

C.S. Nair
K. Kihata

Singapur
Japan

Lateinamerika und Karibischer Raum

E. Tolosa
M. Ramirez

Argentinien
Peru

Nordamerika

W.C.Y. McGregor
D.N. Secord
D.S. Beattie
T.W. Gleason
J. Peterpaul

Kanada
Kanada
U.S.A.
U.S.A.
U.S.A.

Geschäftsführender Ausschuß

Der Vorstand beschloß, daß sich der neue Geschäftsführende Ausschuß wie folgt zusammensetzen sollte:

- F. Prechtl (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich)
- J.L. Jones (Transport and General Workers' Union, Großbritannien)
- J.R. Baiden (Maritime and Dock Workers' Union, Ghana)
- T.W. Gleason (International Longshoremen's Association, Nordamerika)
- D.S. Beattie (Congress of Railway Unions U.S.A.)
- L. Buonaccorsi (Französische Eisenbahnerföderation)
- S.F. Greene (National Union of Railwaymen, Großbritannien)
- Ph. Seibert (GdED, Deutschland)
- Charles Blyth, ITF-Generalsekretär

Neubeitritte

Auf seiner Sitzung in Stockholm befürwortete der Vorstand, abhängig von der befriedigenden Erledigung der noch ausstehenden Formalitäten, die Beitrittsgesuche der nachstehenden angeführten Organisationen:

Airlines Cabin Crew Association, Pakistan

Merchant Navy Officers' Association, Nigeria

Sindicato Ferroviario Quito - San Lorenzo, Ekuador

Britische Seeleutegewerkschaft

Transport, Agricultural and General Workers' Union,
Sierra Leone

Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros
del Transporte Automotor de Cargas, Argentinien *)

Neuseeländische Stewardessen *)

Schwedische Gewerkschaft der Vorarbeiter

- *) Im Falle der beiden mit einem Stern vermerkten Gewerkschaften wurden die noch ausstehenden Formalitäten bereits während des Kongresses befriedigend erledigt, und sie wurden rückwirkend ab 1. Juli 1974 in die ITF aufgenommen.

GEWERKSCHAFTEN

GHANA

=====

Seminar für ghanesische Mitgliedsverbände

Vom 9. bis 15. Juni 1974 brachte die ITF, in Zusammenarbeit mit der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung, in der ghanesischen Provinz Volta ein einwöchiges Gewerkschaftsseminar zur Durchführung, an dem 30 Kollegen von 4 ghanesischen Mitgliedsverbänden der ITF teilnahmen.

C.R. Amartey von der ghanesischen Hochschule für Arbeit, Kurt Haesemeyer von der FES und J.R. Baiden, Generalsekretär der Ghanesischen Gewerkschaft der Seeleute und Hafentarbeiter, referierten über: Gewerkschaftliche Zielsetzung; Struktur der ghanesischen Gewerkschaftsbewegung; Aufgaben und Funktionen eines Gewerkschaftsfunktionärs; Behandlung von Beschwerden; Finanzverwaltung von Gewerkschaften; Mitbestimmung; multinationale Unternehmen; Kollektivverhandlungen und die Tätigkeit der ITF.

SIERRA LEONE

=====

Seminar für Vertrauensleute in Freetown

Vom 24. bis 28. Juni 1974 fand in Freetown ein von Ben Udogwu

(ITF-Regionalvertreter für Afrika) organisiertes Seminar statt, an dem 31 Vertrauensleute von fünf Transportarbeitergewerkschaften des Landes teilnahmen. Gastreferenten waren: S.S. Foday, Regionalvertreter des Internationalen Bergarbeiterverbandes; V.J.V. Mambu, ein ehemaliger Gewerkschafter und jetziger Hochschullehrer in Volkswirtschaft und N.H.T. Boston, ein Vertreter des Arbeitsministeriums. Außerdem sprachen die Generalsekretäre von vier der am Seminar vertretenen Gewerkschaften und der Stellvertretende Generalsekretär der fünften Gewerkschaft.

Zur Diskussion standen unter anderem folgende Fragen: Aufgabe eines Vertrauensmannes; Behandlung von Beschwerden; Kollektivverhandlungen; Verwaltung der Gewerkschaften; Zusammenhang zwischen Regierung und Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen; Aufgaben eines Gewerkschaftsfunktionärs und die Geschichte der internationalen Gewerkschaftsbewegung mit besonderem Bezug auf die ITF.

Am Eröffnungstage des Seminars war außerdem der Verkehrsminister, Edward Kargbo, von Sierra Leone anwesend. Auf der Schlußsitzung sprach der Stellvertretende Arbeitsminister, M.H. Bayorh, und verlieh den Seminarteilnehmern Zeugnisse.

KURZNACHRICHTEN

Der seit mehreren Monaten andauernde Tarifstreit zwischen der uns angeschlossenen Britischen Gewerkschaft des Lokpersonals (ASLEF) und British Rail über die Einführung einer neuen Lohnstruktur für Lokführer ist befriedigend geregelt worden. Die mit der Lösung dieser Streitfrage beauftragte Schiedsinstanz hat in Anbetracht der erhöhten Verantwortung der Lokführer folgende Tarifverbesserungen empfohlen: Erhöhung des wöchentlichen Grundlohnes um £ 3,50 (dies entspricht einer Anhebung der Wochenlöhne um 10%); eine Erhöhung der Schichtzulagen und Konsolidierung des wöchentlichen Streckengeldes (bisher £2,45 für die ersten 200 Meilen, nunmehr £ 2,60) in den normalen Verdienst. Die Mitgliedschaft der ASLEF hat dieser Schlichtungsformel zugestimmt.

Zufolge einer kürzlichen Empfehlung der Staatlichen Tarifbehörde wird das Londoner Personal der British Airways (insgesamt 41.500 Arbeitnehmer) mit Wirkung vom 1. Oktober eine Lohnerhöhung erhalten. Die im Flughafen Heathrow beschäftigten Arbeitnehmer erhalten £200 pro Jahr als Teuerungszulage für London. Für das in Zentrallondon beschäftigte Personal beträgt die Teuerungszulage £400.

Der neun Wochen lange Streik des Dubliner Autobuspersonals wurde am 8. Juli eingestellt (siehe ITF-Nachrichten Nr. 5, 6 und 7/8)

Die Mitglieder der uns angeschlossenen japanischen Gewerkschaft des Kabinenpersonals und zwei andere Gewerkschaften des Personals der Japan Air Lines (JAL) haben am 14. Juni als Protest gegen die Verzögerung der Tarifverhandlungen einen 24-stündigen Streik durchgeführt. Nachdem die Gewerkschaften für den 20. Juni eine weitere Arbeitsniederlegung angekündigt hatten, machte die Gesellschaft ein befriedigendes Angebot, das folgendes vorsieht: eine Sommerdienstzulage in Höhe von drei Monatsgehältern plus 49.000 Yen pro Arbeitnehmer; eine garantierte Flugzulage für 65 Flugstunden pro Monat ab April 1975; 10 freie Tage pro Monat ab Oktober 1975 in zwei Stufen und Erhöhung der Tagesspesen im Falle bestimmter Anflugsorte um \$1,00

Die im Dienste der portugiesischen Luftfahrtsgesellschaft TAP stehenden Bodenmechaniker traten am 27. August in Unterstützung ihrer Forderungen auf Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen in den Streik. Am nächsten Tag erließ die Regierung Einberufungsbefehle an die streikenden Arbeitnehmer. Am 29. August erfolgte die Wiederaufnahme der Arbeit und Verhandlungen mit der Geschäftsleitung und Vertretern des Arbeitsministeriums über die genannten Forderungen.

Der Sudan ist der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschifffahrt (IMCO) beigetreten. Damit erhöht sich die Anzahl der IMCO-Mitgliedsstaaten auf 87.

Die auf den Fährschiffen der Waxholm -Dampfschiffahrtsgesellschaft (die die Inselgruppen um die schwedische Hauptstadt Stockholm bedient) beschäftigten Ingenieure haben ihren vier Wochen langen Streik am 23. August eingestellt, nachdem sich die schwedische Gewerkschaft der Schiffsmaschinisten mit den Reedern über einen neuen Heuervertrag geeinigt hatte, der den Ingenieuren (ab 31. März 1977) eine Heuer in gleicher Höhe bietet wie sie andere Ingenieure auf ähnlichen Schiffen bereits erhalten. Als Anfangsgehalt ist eine Heuer von skr. 3.248 pro Monat (dies entspricht einer Erhöhung um skr. 600) vorgesehen. Der Spitzenverdienst eines Ingenieurs beträgt nach neun Dienstjahren nunmehr skr. 3.753 (skr. 800 mehr). Weitere Verbesserungen sind: Zahlung einer Einzeldienstzulage auf Schiffen, die keinen Heizer mitführen; Anspruch auf 35 Tage bezahlten Urlaub nach vier Dienstjahren; Einführung von zwei neuen Dienstaltersprämien (nach 12 bzw. 15 Jahren) und Erhöhung des Verpflegungsgeldes. Der Streik der Schiffingenieure wurde von der uns angeschlossenen Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft konkret unterstützt, indem sie sich weigerte, die bestreikte Firma mit Treibstoff zu versorgen. Auf dem Stockholmer Kongreß der ITF wurde eine Dringlichkeitsentschließung über diesen Konflikt angenommen.

Ein neuer, drei Jahre geltender Tarifvertrag (abgeschlossen von der amerikanischen ILA) für die an der Atlantikküste der Vereinigten Staaten beschäftigten Hafnarbeiter sieht folgende gestaffelte Erhöhung der Stundenlöhne vor: ab 30. September 1974 — um 70 cents und ab 30. September 1975 und 76 um jeweils 60 cents. Dies entspricht einer Erhöhung der Stundenlöhne von

\$6,10 auf \$8,00. Die Sozialbeiträge der Arbeitgeber erhöhen sich über die gleiche Zeitspanne um insgesamt 33 cents pro Arbeitsstunde und die Rentenkassenbeiträge der Arbeitnehmer um 49 cents.

PERSONALIEN

Johanna Catharina Jacoba Cornelius, Generalsekretärin der Gewerkschaft der Kleidungsarbeiter und eine führende Persönlichkeit in der südafrikanischen Gewerkschaftsbewegung, ist am 21. Juni im Alter von 62 Jahren gestorben.

Gunvald Hauge, ehemaliger Vorsitzender der Norwegischen Seeleutegewerkschaft, ist am 8. Juli im Alter von 71 Jahren gestorben. Er war 45 Jahre Mitglied seiner Organisation und von 1958 bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1966 ihr Vorsitzender. Außerdem war er von 1958 bis 1966 Mitglied des ITF-Vorstandes.

Eric Nevin ist als Nachfolger des verstorbenen Kollegen John Slater zum Amtierenden Generalsekretär der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt (MNAOA) ernannt worden.

Hans Oprecht, ehemaliger Generalsekretär des schweizerischen UPOD, feierte am 19. Juli seinen 80. Geburtstag.

Sidney Weighell ist als Nachfolger des im Februar 1975 in den Ruhestand tretenden Sir Sidney Greene zum Generalsekretär der britischen Eisenbahnergewerkschaft NUR gewählt worden.

Clive Jenkins, Generalsekretär der Britischen Association of Scientific, Technical and Managerial Staffs und Jim Slater, Generalsekretär des Britischen Seeleuteverbandes NUS, sind Anfang September in den Generalrat des Britischen Gewerkschaftsbundes gewählt worden.

WEITERE INFORMATIONEN ÜBER DIE
IN DIESER NUMMER ENTHALTENEN
NACHRICHTEN SIND AUF ANFRAGE
VOM SEKRETARIAT ERHÄLTlich.

ERÖFFNUNGSSPRACHE DES PRÄSIDENTEN AN DEN KONGRESS

In seiner Eröffnungssprache an den Kongreß erklärte der ITF-Präsident, Fritz Prechtel, unter anderem folgendes:

Unser Kongreß findet in einer politisch und wirtschaftlich sehr angespannten Zeit statt. Not, Elend, Terrorismus, Krisen der Währungssysteme sowie der Energieversorgung erschüttern unsere Welt. Ein Teil der Menschheit kann sich nichts schrecklicheres vorstellen, als daß sie weniger Geld verdienen, weniger gut leben, sich weniger gut kleiden können, weniger freie Zeit und Urlaub haben können. Und doch verstärken sich seit einigen Jahren für einen Großteil der Menschheit große Gefahren sowohl wirtschaftlicher als auch politischer Art. Dazu kommen noch die gewaltigen Differenzen zwischen den Industrienationen und den sozial schwachen Entwicklungsländern. Wir müssen heute leider feststellen, daß der überwiegende Teil der Menschen hungert, 40 Millionen sterben jährlich an Unterernährung oder aufgrund des vollständigen Mangels des Hauptnahrungsmittels. Auf der anderen Seite verbrauchen rund 20% der Weltbevölkerung 80% der Bodenschätze.

Neben diesen Problemen, die uns tief berühren und sehr erschüttern, greift der grausame politische Terror in vielen Ländern immer stärker um sich. Der politische Terror in Chile und in einigen anderen südamerikanischen und asiatischen Staaten und in Afrika, aber auch in Spanien, wird von vielen Regierungen ohne Kritik zur Kenntnis genommen. Ja, im Gegenteil: die Menschen der Industrienationen werden sogar aufgefordert, in diesen Ländern ihren Urlaub zu verbringen, und es wird vergessen, daß in den Kerkern dieser Staaten tausende Menschen schmachten oder hingerichtet werden.

Gewerkschaftsversammlungen werden von der Polizei zersprengt und Funktionäre bei Versammlungen erschossen. Es ist erschütternd, mit welcher Selbstverständlichkeit und Gleichgültigkeit solche Ereignisse in vielen Fällen kommentarlos hingenommen werden.

Die ITF hat Verbände, die mit Diktatoren kooperieren, ausgeschlossen.

Bereits im Jahre 1962 erklärte ich, daß dem internationalen Terrorismus Einhalt geboten werden müsse, wenn nicht alle Verkehrsanlagen der Welt zu Festungen werden sollen, weil man einfach nicht bereit ist, dieses Problem international zu lösen.

Wir haben daher gemeinsam mit der IFALPA am 19. Juni 1972 zu einem weltweiten Streik aufgerufen. Dieser Streik sollte die Regierungen zwingen, wirksame Maßnahmen gegen die wachsende Zahl der Flugzeugentführungen und Anschläge auf Verkehrsanlagen sowie auf das Leben unserer Mitglieder und der Reisenden zu

ergreifen. Wir stellten fest, daß sich andernfalls die Beschäftigten sowohl in der Zivilluftfahrt als auch die Bediensteten in der Verkehrswirtschaft weigern würden, ihren Dienst auszuüben. In einem Telegramm an die Vereinten Nationen erklärten wir, daß die Beschäftigten der Zivilluftfahrt nicht länger bereit seien, die Inaktivität beziehungsweise die Uneinigkeit der Regierungen zu dulden. Das Resultat dieses demonstrativen Streiks vom 19. Juni 1972 war, daß der Rat der ICAO zu einer Sondersitzung zusammentrat und dem Rechtsausschuß befahl, ein Sanktionsinstrument gegen Staaten auszuarbeiten, welche die entsprechenden Beschlüsse nicht befolgen.

Im September 1973 fand eine Diplomatische Konferenz in Rom statt, die trotz der intensiven Bemühungen der ITF-Vertreter ein beschämendes Ergebnis brachte. Die ITF protestierte mit Nachdruck gegen das Fehlschlagen dieser Konferenz.

Die Regierungen der Welt, mit ganz wenigen Ausnahmen, scheinen überhaupt nicht gewillt zu sein, gegen diese seit Jahren andauernde Gefährdung sowohl der Zivilluftfahrt als auch der übrigen Verkehrsunternehmen wirksam vorzugehen. Juristische Spitzfindigkeiten, zeitraubende und abstrakte Diskussionen über unbedeutende Verfahrensfragen scheinen immer noch wichtiger zu sein als das Leben von Passagieren und Beschäftigten in der Zivilluftfahrt.

Unsere Haltung läßt sich einfach erklären: Unsere Mitglieder, das heißt das gesamte Personal der Zivilluftfahrt, der Schifffahrt, der Eisenbahnen und des Straßenverkehrs, sieht sich angesichts der Entführungsanschlüge, des brutalen Terrors und der Sabotage vollkommen außerstande, die Sicherheit der Reisenden und ihre eigene Sicherheit zu gewährleisten. Unsere Geduld ist nun erschöpft. Wir sind nicht länger bereit, die Opfer der Gleichgültigkeit und Passivität der Regierungen zu sein. Wir werden daher alles unternehmen, um auch dieses Problem, und zwar mit allem Nachdruck, einer Lösung zuzuführen.

Unmittelbar nach dem Versagen dieser Konferenz kam es neuerlich zu einem schweren Krieg zwischen Israel und den arabischen Ländern im Nahen Osten. Blut, Not und Opfer waren die traurige Bilanz dieses Krieges im Jahre 1973, aber gleichzeitig ein warnendes Zeichen, daß sich solche Konflikte nicht nur auf den Nahen Osten beschränken können, sondern die gesamte Welt an den Rand eines furchtbaren Krieges bringen.

Die ITF hat auch in diesem Zusammenhang ihre Dienste angeboten und zwar durch Gespräche mit unseren israelischen und ägyptischen Freunden. So hoffen wir, dazu beigetragen zu haben, daß die freie Schifffahrt, die Öffnung des Suez-Kanals für alle Schiffe, einschließlich der israelischen Schiffe, gewährleistet wird. Unser Generalsekretär, Charles Blyth, Jack Jones vom Britischen Transportarbeiterverband und ich, in meiner Eigenschaft als Präsident der ITF, haben uns bemüht, im Nahen Osten zumindest zwischen den Gewerkschaften das Klima zu entschärfen und somit einen Beitrag für den Frieden zu leisten.

Die Energiekrise hat die beschränkte Handlungsfähigkeit und Abhängigkeit der Regierungen der Industrieländer Amerikas, Europas und Asiens gezeigt. Die Hauptschuldigen dafür müssen beim internationalen Ölkapital und bei den multinationalen Konzernen gesucht werden. Gigantische Gewinne der multinationalen Konzerne führen zu schweren wirtschaftlichen Schäden in den Industrieländern. Für die Entwicklungsländer bedeutet diese Steigerung des Erdölpreises die Gefahr einer noch größeren Arbeitslosigkeit, einen Stillstand des Wirtschaftswachstums und in weiterer Folge eine noch stärkere Vertiefung des Unterschiedes zwischen den Armen und den Reichen dieser Welt.

Viele Regierungen können sich gegen die multinationalen Konzerne kaum mehr wehren, so daß wirtschaftliche und auch politische Entscheidungen - ob international oder national - oft von großen multinationalen Konzernen getroffen werden. Die Regierungen und die Gewerkschaftsbewegungen stehen ihnen derzeit ohnmächtig gegenüber: deshalb soll auch eine Studie über die multinationalen Konzerne seitens der ITF durchgeführt werden. Gleichzeitig sollten aber auch konstruktive Vorschläge formuliert werden. Dabei zeigt sich jedoch, daß die Notlage der Industrieländer kaum zu vergleichen ist mit der Katastrophe, die sich für die große Mehrzahl der minder entwickelten Länder aus der Energiekrise ergibt. Für jene Länder vor allem, die über keine Erdölvorkommen verfügen und daher einen Großteil ihres Bedarfes einführen müssen. Besonders gefährlich ist die Situation Indiens, das ohnehin schon an Inflation, geringen Wirtschaftswachstum, Bevölkerungsvermehrung und politischer Unrast litt und nunmehr seinen neuen Fünf-Jahres-Plan vollkommen über den Haufen werfen mußte. Im vergangenen Jahr gab Indien 11% seiner Exporteinnahmen für Öl aus, dieses Jahr werden es 65% sein. In Pakistan, Bangla Desch und Ceylon sehen die Dinge nicht viel anders aus. Die Aufregung in großen Teilen Afrikas ist nicht minder stark. Die "Organisation für die afrikanische Einheit" hat vor kurzem berechnet, daß 42 Mitgliedsländer statt der 350 Millionen Dollar, die sie im Vorjahr für Ölprodukte ausgaben, in Zukunft dafür etwa 1 Milliarde Dollar aufbringen werden müssen.

Wir wissen, daß in vielen Ländern Afrikas und Asiens sowie Südamerikas, die nun frei von einer Kolonialherrschaft sind, Militärregierungen die Macht ausüben. Es ist erschütternd zu hören, daß die arbeitenden Menschen dieser Länder kaum genug Geld verdienen, um ihre primitivsten Lebensbedürfnisse zu decken. Eine Good-Will-Tour, die vor einiger Zeit nach einer Reihe von Entwicklungsländern stattgefunden hat, endete mit der erschütternden Feststellung, daß es für viele Staaten anscheinend nicht schwierig ist, modernstes Kriegsmaterial zu erhalten, modernste Angriffswaffen zu besitzen, während die Menschen dieser Länder verhungern.

Wir kennen gemäß unseren Statuten keinen Unterschied der Hautfarbe, der Rasse oder des Glaubens und müssen bereit sein, mit allen Menschen dieser Welt zu sprechen und ihnen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Wir dürfen uns aber nicht für propagandistische Ziele benützen lassen, da dies unter Umständen schwer-

wiegende Folgen nicht nur in Europa, sondern auf der ganzen Welt für die internationale Gewerkschaftsbewegung haben könnte. Wir wollen kein so lahmes Instrument wie die Vereinten Nationen werden, wo durch endlose Abhandlungen und juristische Spitzfindigkeiten und Formulierungen - und letzten Endes durch ein Veto - eine so große Organisation lahmgelegt wird.

Wir in der ITF, und in weiterer Folge im IBFG, wollen eine agile Organisation sein und bleiben, um den Menschen, die wir zu vertreten haben, wirksam helfen zu können.

Die Auseinandersetzungen in einzelnen Ländern werden immer heftiger. Den japanischen Eisenbahnern wird das Streikrecht noch immer nicht gewährt. Unseren indischen Freunden wurden große Schwierigkeiten bereitet: man hat sie, als sie für die Interessen ihrer Mitglieder eintraten, in den Kerker geworfen. Niemand wird behaupten wollen, daß wir in einer Welt ohne Probleme leben. Als Transportarbeiter werden wir im Rahmen einer internationalen Verkehrspolitik integriert zusammenarbeiten müssen, ohne jedoch die Probleme unserer Umwelt und die schwerwiegenden sozialen Probleme zu vergessen.

Als Präsident einer der größten internationalen Arbeiterorganisationen darf ich sagen, daß sich die freie Gewerkschaftsbewegung das Ziel gesetzt hat, Demokratie und Freiheit mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln zu realisieren und zu verteidigen. Darüber hinaus ist ein Ausgleich zwischen den Industrienationen und den Entwicklungsländern zu schaffen.

Wir hoffen, daß die den Frieden der Welt gefährdenden Konflikte im Nahen Osten, in Zypern, aber auch in Südost-Asien durch friedliche, humane Regelungen endgültig beseitigt werden. Wir hoffen und wir wünschen es unter anderem für unsere israelischen Freunde, wir hoffen es für unsere türkischen Freunde und auch für jene friedliebenden und kompromißbereiten arabischen Freunde, die bestrebt sind, den Frieden im Nahen Osten zu sichern.

Die materiellen Werte, die die arbeitenden Menschen dieser Welt schaffen, dürfen nicht durch Krieg und Vernichtung zerstört werden

Wir geben ferner dem Wunsche und der Hoffnung Ausdruck, daß das Verhältnis zwischen den Ländern auf der Grundlage der Gleichberechtigung bei voller Anerkennung der Lebensrechte der Völker in allen Regionen auf eine sichere, menschenwürdige Basis gestellt wird. Wir wollen weiterhin für die Sicherung des Friedens eintreten, für eine Welt, wo Menschen in Sicherheit und Freiheit - ohne Furcht vor Terror und Krieg - konstruktiv dem obersten Ziel der Arbeiterbewegung dienen können; der Verbesserung des Lebensstandards aller arbeitenden Menschen, deren Interessen wir vertreten. Ich gebe in diesem Sinne der Hoffnung Ausdruck, daß unserem Kongreß ein entscheidender Erfolg beschieden sein möge.

EINFÜHRUNG DES GENERALSEKRETÄRS ZUM TÄTIGKEITSBERICHT

Im Nachstehenden bringen wir einen Auszug aus den ein-
führenden Bemerkungen des Generalsekretärs zum Tätig-
keitsbericht für die Jahre 1971 bis 1973.

Die ITF war während der letzten drei Jahre in allen Bereichen ihrer Tätigkeit äußerst aktiv. In den Entwicklungsländern wurden die dort abgehaltenen Gewerkschafts-seminare in zunehmendem Maße auf die spezifischen Probleme der in bestimmten Transportsektoren beschäftigten Arbeiter ausgerichtet, und die regionale Bildungsarbeit wurde in Zusammenarbeit mit unserem amerikanischen Mitgliedsverband BRAC und der Deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung ausgebaut. Daraus ergaben sich zusätzliche Belastungen für unsere Regionalvertreter in Asien, Afrika und Lateinamerika, aber sie waren gern bereit, diese neuen Aufgaben zu übernehmen.

Auch die acht Fachsektionen der ITF waren während der Berichtszeit äußerst aktiv, und ein großer Teil der sektionalen Arbeit ergab sich aus der Tätigkeit anderer internationaler bzw. multinationaler Organe, wie z.B. IBFG, IAO, IMCO, ICAO, UIC, CEMT und der EWG-Kommission.

Die aktivste und erfolgreichste Sektion war die Sondersektion der Seeleute, die sich spezifisch mit dem Problem der Schiffe unter Schattenflaggen befaßt. Dank der auf dem Wiener Kongreß beschlossenen Intensivierung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen konnte eine große Anzahl von Schiffen unter befriedigende Verträge gebracht werden. Die ITF kämpft seit vielen Jahren als einzige internationale Organisation gegen die profitgierigen Reeder dieser Schiffe an, während die Regierungen gleichgültig zugesehen haben, weil für sie die Sicherheit zur See anscheinend weniger wichtig war als die Gefahr, daß sie im Falle eines Vergehens gegen die Schattenflaggen den Unwillen der in Frage kommenden Länder und bestimmter Interessenskreise auf sich ziehen könnten.

Der Seeleutesektion war es erstmalig möglich, eine beachtliche Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen asiatischer Seeleute durchzusetzen. In diesem Zusammenhang möchte ich unseren asiatischen Freunden, die befürchten, daß dies die Beschäftigungsmöglichkeiten ihrer Mitglieder beeinträchtigen könnte, versichern, daß die ITF stets darauf bedacht ist, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Mitglieder aller ihr angeschlossenen Gewerkschaften zu verteidigen.

Eine weitere Neuentwicklung im Schifffahrtssektor war der Versuch der Beratenden Internationalen Kommission für Seeschifffahrt (IMCO) -- dies ist eine zwischenstaatliche Organisation auf Regierungsebene -- die Verantwortung für

die Festsetzung der Ausbildungs- und Befähigungsnormen für Seeleute zu übernehmen. Bis jetzt war die dreigliedrige IAO hierfür zuständig. Um sicherzustellen, daß die Vertreter der Arbeitnehmer bei der Diskussion über diese sehr wichtige Frage mitreden können, unterstützte die ITF die Bildung eines gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschusses für Ausbildungsfragen, an dessen Sitzungen der Sektionssekretär zusammen mit Vertretern mehrerer anderer angeschlossener Seeleutegewerkschaften regelmäßig teilgenommen hat. Die Tatsache, daß es der ITF nicht möglich war, genügend wirksamen Druck auf die in den internationalen Konflikt über die Ausdehnung der isländischen Fischereigrenzen verwickelten Regierungen auszuüben, war für mich eine große Enttäuschung. Auf Anregung der ITF fanden zwei Sitzungen zwischen Vertretern der britischen, deutschen und isländischen Gewerkschaften der Fischer statt, die zur Erstellung von Vorschlägen führten, deren Beachtung meines Erachtens eine befriedigendere Lösung gebracht haben würde, als die inzwischen getroffene.

Ich glaube kaum, daß es der Dritten Seerechtskonferenz, die gegenwärtig in Caracas (Venezuela) tagt, gelingen wird, die Probleme der Fischereigrenzen und der Hochheitsgewässer einer allerseits befriedigenden Lösung zuzuführen. Ohne ein weltweit ratifiziertes Übereinkommen über die Ausbeutung der Meeresschätze und des Meeresbodens wird es zweifellos immer wieder zu Streitigkeiten kommen. Aus diesem Grunde hat die ITF auch nie verbindlich erklärt, wie weit Fischerei- bzw. Hochheitsgewässergrenzen sein sollten. Unsere einzige Forderung war, daß diese Grenzen nicht willkürlich (d.h. ohne Rücksprache mit anderen interessierten Parteien) ausgedehnt werden sollten. Dabei ist jedoch Ländern, deren Wirtschaft weitgehend oder, wie im Falle Islands, vollkommen von der Fischerei abhängig sind, besonderes Verständnis entgegenzubringen.

Ein Großteil der Arbeit der Binnenverkehrssektionen -- Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt -- ergab sich aus der Vertretung der Interessen unserer Mitglieder im Zusammenhang mit verschiedenen geplanten Verordnungen der EWG. Der für diese ITF-Sektionen zuständige Funktionär hat an den Sitzungen der betreffenden Paritätischen Beratenden EWG-Ausschüsse regelmäßig teilgenommen.

Die Sektion der Eisenbahner hat sich mit verstärkter Energie für die Einführung der automatischen Kupplungen bei den europäischen Eisenbahnen eingesetzt. Die ITF bemüht sich seit Jahrzehnten um die Verwirklichung dieser Modernisierungsmaßnahme. Nunmehr scheinen sich die Eisenbahnverwaltungen endlich auf einen Einführungstermin geeinigt zu haben. Vom Standpunkt der ITF ist es äußerst wichtig, daß der Übergang von traditionellen zu automatischen Kupplungen so rasch wie möglich erfolgt, um die während der Übergangszeit bestehende erhöhte Unfallgefahr zu reduzieren.

Auf der Sektionskonferenz der Eisenbahner im Frühjahr 1974 in Basel waren die Gewerkschaftsrechte der japanischen Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst Gegenstand einer lebhaften

Diskussion, und die Konferenz nahm eine scharf abgefaßte EntschlieÙung an, in der die angeschlossenen Gewerkschaften versprochen, den Kampf ihrer japanischen Kollegen um grundlegende Gewerkschaftsrechte zu unterstützen.

In einem Schreiben an den Generaldirektor der IAO hat die ITF die Beschwerden der uns angeschlossenen japanischen Eisenbahnergewerkschaften KOKURO und DORO an den IAO-Ausschuß über Vereinigungsfreiheit unterstützt. Gleichzeitig unterstützte die ITF eine ähnliche Beschwerde des städtischen Autobuspersonals und protestierte gegen die vom IAO-Ausschuß abgegebene Meinung, daß eine Einschränkung des Streikrechts des Autobuspersonals erfolgen könne, da Streikmaßnahmen dieser Art der Öffentlichkeit "Unannehmlichkeiten" verursachen. Die ITF weiß, daß Streikmaßnahmen immer Unannehmlichkeiten verursachen. Aus diesem Grunde erklärten wir, daß wir letzten Endes unseren Laden zumachen könnten, wenn dies als ein guter Grund für die Vorenthaltung oder Entziehung des Streikrechts betrachtet würde. Der Vorsitzende der Arbeitnehmergruppe im IAO-Verwaltungsrat und die übrigen Internationalen Berufssekretariate wurden von unserem Protest gegen das Urteil des Ausschusses für Vereinigungsfreiheit gleichfalls verständigt, und der Generaldirektor der IAO wurde ersucht, diesen Fall dem Ausschuß, zusammen mit unserer Stellungnahme, zur erneuten Prüfung zu unterbreiten. Der Generaldirektor teilte uns mit, daß er dies nicht tun könne. Wir sind jedoch nicht bereit, diese Angelegenheit auf sich beruhen zu lassen.

In der Sektion Binnenschifffahrt erfolgte eine ziemlich ausführliche Diskussion über die Rhein/Main/Donau-Verbindung, deren geplante Eröffnung in den kommenden Jahren von großer verkehrspolitischer Bedeutung sein wird, da die Donau dann auf dem Wasserwege von der Nordsee erreicht werden kann. Die Frage der unzulänglichen medizinischen Betreuung der Binnenschiffer wurde gleichfalls kritisch erörtert, und die ITF wird sich mit aller Energie für eine Verbesserung auf diesem Gebiet einsetzen.

Die wichtigsten Diskussionsthemen im Straßentransport waren Arbeitszeit (sowohl allgemein als auch im Zusammenhang mit der zweiten EWG-Verordnung über die Sozialbedingungen im Straßenverkehr und der geplanten Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 67), Rechtbeistand an Fahrer im Ausland, Ausstattung der Führerhäuser von StraÙengüterfahrzeugen und Beförderung gefährlicher Güter. Zwischen einigen Gewerkschaften der StraÙentransportarbeiter bestehen noch immer Meinungsverschiedenheiten über bestimmte Fragen, die wir jedoch im Laufe der Zeit aus dem Wege zu räumen hoffen.

In der Zivilluftfahrt-Sektion haben Konferenzen des Flug- und Bodenpersonals sowie mehrere Sitzungen der Technischen Unterausschüsse der Sektion stattgefunden. Außerdem hat sich die ITF weiterhin für eine Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt eingesetzt und dabei mit allen hierfür zuständigen internationalen Organen zusammengearbeitet. Durch die Bildung eines gemeinsamen ITF/IFALPA-Ausschusses hoffen wir, in Zukunft

wirksame Abschreckungsmaßnahmen gegen Flugzeugentführer und Terroristen ergreifen zu können. Obwohl die Zahl der Flugzeugentführungen während der letzten Monate stark nachgelassen hat, ist es außerordentlich bedauerlich, daß auf der 20. Außerordentlichen ICAO-Versammlung (Rom, August 1973) keine internationale Einigung über die Erstellung eines wirksamen Abkommens über die Ergreifung von Sanktionen gegen schuldige Staaten zustande kam. Die ITF war auf dieser Konferenz durch Ken Golding, Mohammed Hoda und Jack Wahle vertreten.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Hafentarbeiter haben weiterhin die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe unterstützt, obwohl sie sich in vielen Fällen dadurch der Gefahr einer rechtlichen Verfolgung aussetzten. Die mutige Solidarität der Hafentarbeiter ist die einzige Hoffnung der Besatzungen solcher Schiffe, und der Name der ITF ist in den Häfen der Welt heute wohlbekannt.

Ein großer Erfolg für die ITF war die Annahme eines internationalen Abkommens und einer Empfehlung auf Ebene der IAO über die sozialen Auswirkungen der Einführung neuer Güterumschlagsmethoden. Die Arbeitgeberseite widersetzte sich der Annahme eines solchen Übereinkommens mit allen Mitteln, aber die Arbeitnehmer kämpften noch hartnäckiger und setzten ihre Forderungen am Ende durch.

Abschließend möchte ich nicht versäumen, meinen Mitarbeitern im ITF-Sekretariat und den Regionalbüros der ITF für ihre Treue und ihre gewissenhafte Arbeit zu danken.

W o r t l a u t d e r
v o m 31. K o n g r e ß
d e r I T F
a n g e n o m m e n e n
E n t s c h l i e s s u n g e n

1. ITF-POLITIK BETREFFEND MULTINATIONALE UNTERNEHMEN

IM HINBLICK DARAUF, daß die der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF) angehörenden Transportarbeiter der Welt, als Teil der internationalen Gewerkschaftsbewegung, über die Probleme, die sich aus dem Bestehen multinationaler Unternehmen, nicht nur in deren Eigenschaft als Arbeitgeber, sondern auch aufgrund ihrer wachsenden wirtschaftlichen und politischen Macht ergeben, in zunehmendem Maße besorgt sind;

daß die ITF durch ihren Kampf gegen Schattenflaggen als erste internationale Organisation den Kampf gegen multinationale und internationale Unternehmen und Gesellschaften aufgenommen hat;

daß die weltweite Tätigkeit multinationaler Unternehmen und anderer Konsortien die arbeitenden Menschen in allen Teilen der Welt geschädigt hat;

daß die wirtschaftlichen und finanziellen Beschlüsse solcher Riesenfirmen das Ziel verfolgen, die Beschäftigungsbedingungen und die für die Regelung der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen bestehenden Verfahren zu verschlechtern, um die bestehenden Gewerkschaftsstrukturen zu untergraben, das Recht der Arbeiter auf Zusammenschluß zwecks Verteidigung ihrer Interessen sowie die Kollektivverhandlungsrechte der Arbeiter einzuschränken und die Unterschiede zwischen den Lohnkosten auf internationaler Ebene zwecks Erhöhung der Profite auszunutzen;

daß die spekulative Geschäftspolitik dieser multinationalen Unternehmen und anderer Konsortien die wirtschaftliche und politische Struktur mehrerer Länder stark beeinträchtigt hat;

daß der Transport und Verkehr als lebenswichtiger Teil der Infrastruktur des nationalen und internationalen Handels zum Hauptziel der Politik solcher multinationaler Unternehmen und Konsortien geworden ist; und

daß Transportunternehmen, die seit vielen Jahren bestehen, wie z.B. bestimmte nordamerikanische Eisenbahngesellschaften, ihre Profite in Industrien

investiert haben, die mit dem Transport und Verkehr in keinerlei Zusammenhang stehen, was sich in der Form von Entlassungen, eines niedrigeren Lebensstandards und einer allgemeinen Störung des sozialen und wirtschaftlichen Lebens nachteilig auf die Transportarbeiter auswirkt;

BESCHLIESST der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974,

- daß das ITF-Sekretariat unverzüglich eine Untersuchung der Auswirkungen der Tätigkeit multinationaler Unternehmen auf den internationalen Verkehr und die Transportarbeiter der Welt vornehmen sollte;
- daß die ersten Ergebnisse einer solchen Untersuchung an alle Mitgliedsverbände der ITF weitergeleitet werden sollten, mit der Bitte, zu ihnen Stellung zu nehmen und an der Formulierung geeigneter Abhilfsmaßnahmen mitzuwirken;
- daß der ITF-Vorstand dann alle an dieser Frage interessierten Mitgliedsverbände zu einer Konferenz einladen sollte, um es ihnen zu ermöglichen, gestützt auf die vom Sekretariat vorgenommene Untersuchung, zu erörtern, welche Mittel und Wege für ein gemeinsames Vorgehen bestehen;
- daß das Endziel dieser Untersuchung und Erörterung in der Formulierung einer offiziellen ITF-Politik bestehen sollte, die auf weltweiter Ebene zur Anwendung gelangt, um die sich aus der Tätigkeit multinationaler Unternehmen und anderer Kommerzieller Konsortien ergebenden Probleme zu bewältigen;
- daß die ITF außerdem als Voraussetzung für eine Erörterung der Beziehungen zu multinationalen Unternehmen, sich darauf konzentrieren sollte, den Ausbau der gewerkschaftlichen Organisierung am Arbeitsplatz durch den Einsatz von Vertrauensleuten in praktischer Form zu unterstützen; und
- daß in diesem Zusammenhang aus Dringlichkeitsgründen ein Meinungsaustausch zwischen den angeschlossenen Verbänden über Löhne, Arbeitsbedingungen und das Ausmaß der gewerkschaftlichen Organisierung und Vertretung erfolgen sollte.

2. DEMOKRATISIERUNG DER ARBEITGEBER/ARBEITNEHMER-BEZIEHUNGEN

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

BESCHLIESST, daß der neue Vorstand das Prinzip der Demokratisierung der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen klar definieren und dabei berücksichtigen sollte, daß Methoden der Mitbestimmung, die nicht die Gewerkschaften

einbeziehen, unannehmbar sind.

Der Kongreß ist für ein sich auf die Gewerkschaftsbewegung stützendes Mitbestimmungssystem, in dem die Arbeiter durch gewerkschaftliche Vertrauensleute vertreten werden, die am Arbeitsplatz gewählt werden und ihren Gewerkschaftskollegen gegenüber voll verantwortlich sind.

GRUNDLEGENDE GEWERKSCHAFTSRECHTE

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

IST ÄUSSERST BESORGT DARÜBER, daß in einer großen Anzahl von IAO-Mitgliedsstaaten die von der IAO erklärten grundlegenden Gewerkschaftsrechte und das Recht auf Handlungsfreiheit noch nicht garantiert werden;

daß im besonderen den Transportarbeitern der betreffenden Länder Einschränkungen und Unterdrückungsmaßnahmen auferlegt werden, indem man sie, unter dem Vorwand, daß sie Teil der öffentlichen Dienste sind, grundlegender Rechte beraubt, auf die in einer demokratischen Gesellschaft alle Arbeiter Anspruch haben sollten;

BETONT, daß in Ländern, wo diese Grundsätze nicht zur Anwendung gelangen, weder Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen gedeihen und aufrechterhalten werden können, noch die Möglichkeit einer wünschenswerten wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung geboten werden kann;

BESCHLIESST SICHERZUSTELLEN,

1. daß das Recht der Arbeitnehmer auf gewerkschaftlichen Zusammenschluß und Kollektivverhandlungen sowie kollektive Handlungsfreiheit als ein unabsprechbares Recht garantiert wird;
2. daß bestehende Systeme oder Praktiken, die mit diesem Grundsatz nicht vereinbar sind, abgeschafft werden; und
3. daß alle Disziplinarmaßnahmen, die gegen bestimmte Arbeitnehmer, die sich um die Erlangung ihrer Rechte bemüht haben, ergriffen worden sind, rückgängig gemacht werden.

4. BETRIEBLICHE SICHERHEIT

Präambel

Die Sicherheit ist für die Arbeitnehmer im Verkehr von

ernster Bedeutung, da sie Verkehrsunfällen zum Opfer fallen oder für diese verantwortlich gemacht werden können. Ihre Arbeit ist von der Gewährleistung eines bestimmten Sicherheitsniveaus abhängig, und sie sind aufgrund ihrer Erfahrung fest davon überzeugt, daß die Sicherheit ein untrennbarer Teil der im Verkehr angebotenen Dienstleistungen sein muß.

Während der letzten Jahre war in aller Welt aufgrund der Beförderungsnachfrage und Arbeitgeberpolitik eine rapide Umstellung auf den Massengüter- und Einheitsverkehr zu verzeichnen, und die Verkehrsdichte ist entsprechend angestiegen. Darüberhinaus sind infolge des Nichtvorhandenseins einer geeigneten und umfassenden Verkehrspolitik zahlreiche Mißstände ans Licht getreten, wie z.B. der uneingeschränkte Wettbewerb zwischen einzelnen Unternehmen, Verkehrsstockungen und Verzögerungen im städtischen Verkehr einerseits und Vernachlässigungen oder Verstümmelung lokaler Transportdienste andererseits.

Die Situation hat sich durch die zwecks Erzielung einer höheren Produktivität vorgenommenen Rationalisierungsmaßnahmen verschlechtert, die sich nachteilig auf die Betriebssicherheit ausgewirkt haben und eine schwere Belastung für die Arbeitnehmer darstellen.

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

BETRACHTET den oben beschriebenen Sachverhalt als äußerst ernst und

BESCHLIESST, sich mit aller Energie dafür einzusetzen,

(a) daß alle Verwaltungsorgane und Verkehrsunternehmen, auf die dies zutrifft, ihre profitorientierte Politik ändern und die im Interesse der Betriebssicherheit erforderlichen positiven Investitionen vornehmen;

(b) daß keine Rationalisierungsmaßnahmen zur Durchführung gelangen, die in irgendeiner Weise die Sicherheit beeinträchtigen, wie z.B. Abbau des Personalbestandes und Verlängerung der Zeitspannen zwischen Sicherheitskontrollen;

(c) daß die Beschäftigungsbedingungen der Transportarbeiter mit dem Ziele der Verbesserung der betrieblichen Sicherheit überprüft werden;

(d) daß im voraus eine ausreichende berufliche Ausbildung durch den Arbeitgeber bereitgestellt wird, insbesondere bei der Einführung technischer Neuerungen auf dem Gebiete des Verkehrs;

(e) daß sobald wie möglich eine umfassende Verkehrspolitik erarbeitet wird, die den gegenwärtigen uneingeschränkten Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen ausschaltet, den öffentlichen Verkehr fördert und verbraucherorientierte Dienste bietet; und

(f) daß die Tätigkeit der ITF und ihrer Mitgliedsverbände innerhalb der IAO gestärkt wird, um

- die für den Transport und Verkehr zuständigen Industrieausschüsse zur Annahme der erforderlichen Entschlüsse zu bewegen;
- einen alle Verkehrszweige umfassenden Expertenausschuß über Verkehrssicherheit zu bilden und mit der Formulierung geeigneter Empfehlungen zu beauftragen;
- auf nationaler und internationaler Ebene die Ratifizierung der genannten Entschlüsse durch den Verwaltungsrat des IAA zu fördern.

5. DIE PROBLEME DER JUNGEN ARBEITNEHMER IM VERKEHR

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

EMPFIEHLT dem ITF-Sekretariat, dafür zu sorgen, daß die Regionalbüros der ITF den Problemen der im Transport und Verkehr beschäftigten jugendlichen Arbeitnehmer größere Aufmerksamkeit widmen.

6. PROBLEME DER ARBEITENDEN FRAUEN

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

IM HINBLICK DARAUF, daß die ITF laut ihren Satzungen die ihr angeschlossenen Gewerkschaften gegen Diskriminierung aufgrund der Hautfarbe, Nationalität, des Geschlechts, der Rasse oder des Glaubens verteidigt;

- daß in bestimmten Zweigen des Verkehrs und der Gewerkschaftsbewegung den Frauen eine ungerechte Behandlung zuteil geworden ist, insbesondere was die Zahlung des gleichen Lohns für die gleiche Arbeit, die berufliche Ausbildung und Schulung, den Zugang zu bestimmten Funktionen und die Aufstiegsmöglichkeiten anbelangt, was eine Diskriminierung darstellt;
- daß im Transport und Verkehr in aller Welt mehr und mehr Frauen beschäftigt werden, die, gleich ihren

männlichen Berufskollegen, eine Beschäftigung ergriffen haben, weil sie den damit verbundenen Verdienst für die Verwirklichung ihrer grundlegenden wirtschaftlichen Ziele benötigen;

- daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Transportarbeiter eine unbestimmte Anzahl von Frauen vertreten, die ermutigt werden sollten, auf allen Ebenen der Arbeiterbewegung gewerkschaftliche Verantwortungen zu übernehmen; und
- daß den spezifischen Problemen der weiblichen Arbeitnehmer durch geeignete Maßnahmen seitens der gesamten Gewerkschaftsbewegung abgeholfen werden sollte und nicht durch isolierte Maßnahmen seitens der betreffenden Frauen;

STELLT FEST, daß in vielen Ländern einzelne Gruppen gewerkschaftlich organisierter Frauen gebildet worden sind, um die Gleichberechtigung der arbeitenden Frau durchzusetzen;

BESCHLIESST, nicht nur das Recht der Frauen auf Arbeit und gewerkschaftliche Organisierung auf gleichberechtigter Basis anzuerkennen, sondern auch den Anspruch der Frauen auf Beschäftigungssicherheit sowie den Beitrag der arbeitenden Frauen zum wirtschaftlichen Gedeihen ihrer Länder und der Welt;

- daß die ITF und ihre Mitgliedsverbände durch die Entsendung geeigneter Kommunikationen an den Generalsekretär der UNO, die UNO-Erklärung betreffend die Abschaffung der Diskriminierung gegen Frauen sowie die von der UNO vorgenommene Nominierung des Jahres 1975 als "Internationales Jahr der Frau" unterstützen sollten;
- das ITF-Sekretariat aufzufordern, unverzüglich Informationen über die Zahl der bei Mitgliedsverbänden organisierten Frauen einzuholen, sowie über deren Berufskategorien; Funktionen; Verdienst im Vergleich zu männlichen Arbeitnehmern, die gleiche oder ähnliche Arbeit verrichten; ihre Position innerhalb der Gewerkschaften und ihre besonderen beruflichen und gewerkschaftlichen Probleme; und
- das ITF-Sekretariat zu ersuchen, gestützt auf das Ergebnis solcher Ermittlungen, eine weltweite ITF-Konferenz über die Probleme der arbeitenden Frau einzuberufen; die Möglichkeit der Bildung eines ständigen ITF-Ausschusses über die Probleme der arbeitenden Frau zu prüfen; den allgemeinen Informationsaustausch hierüber zu fördern und geeignete Maßnahmen zu erörtern, die auf weltweiter Ebene seitens der betreffenden Mitgliedsverbände zugunsten der ihnen angehörenden Frauen ergriffen werden können.

7. INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

IM HINBLICK DARAUF, daß der Verkehr ein internationaler Beschäftigungszweig ist und die Interessen der Transportarbeiter, ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit, eng miteinander verbunden sind und diese Interessen am besten durch engere Kontakte und eine engere Zusammenarbeit auf rein beruflicher Basis gefördert werden können;

BEVOLLMÄCHTIGT den Generalsekretär, die erforderlichen Schritte zu unternehmen, um die Interessen der ITF bei allen künftigen Kontakten mit anderen Internationalen Berufssekretariaten zu wahren.

8. HILFELEISTUNG AN SCHWARZE ARBEITNEHMER IN DER REPUBLIK SÜDAFRIKA

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

STELLT FEST, daß in der Republik Südafrika weiterhin eine systematische Apartheidspolitik rücksichtslos zur Anwendung gelangt, trotz der Tatsache, daß die Generalversammlung der UNO und die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) diese Politik verurteilen;

STELLT FERNER FEST, daß die südafrikanische Regierung die Republik zu einem Polizeistaat gemacht und die Einwohner des Landes ihrer grundlegenden Menschen- und Gewerkschaftsrechte beraubt hat;

VERWEIST DARAUF, daß ausländische Geschäftsleute, die in der Republik Südafrika Kapital anlegen, aus der Verklavung und brutalen Unterdrückung und der Erzwingung von Arbeits- und Sozialbedingungen, die in ihren eigenen Ländern und in jedem zivilisierten Land als kriminell betrachtet werden, Gewinn ziehen;

BEAUFTRAGT den Generalsekretär, unverzüglich in Zusammenarbeit mit dem IBFG und anderen zuständigen Organisationen zu untersuchen, wie die schwarzen Arbeiter der Republik Südafrika in ihrem Kampf um Menschen- und Gewerkschaftsrechte und menschenwürdige Lebensbedingungen am wirksamsten unterstützt werden können und dann mit aller Energie die hierfür erforderlichen Schritte zu unternehmen;

FORDERT alle Mitgliedsverbände der ITF MIT NACHDRUCK AUF, in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaftsbünden ihrer Länder unverzüglich zu prüfen, auf welche Weise politischer und gewerkschaftlicher Druck auf die Geschäftsleitungen der in Südafrika tätigen multinationalen Unternehmen ausgeübt werden kann, um diese Unternehmen zu bewegen, von der gegenwärtigen Rassendiskriminierung und Sklavenarbeit Abstand zu nehmen.

9. PORTUGAL

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

BEGRÜSST den Staatsstreich vom 25. April 1974, der es dem portugiesischen Volk ermöglicht hat, sich auf gewerkschaftlicher und politischer Ebene frei zu betätigen;

BEGRÜSST FERNER die Entwicklung einer unabhängigen und vereinten Gewerkschaftsbewegung in Portugal;

TEILT DIE BESORGNIS der portugiesischen Gewerkschaftsbewegung darüber, daß die Unterstützer und Nutznießer des Faschismus eine Kampagne ausgelöst haben, um die Wirtschaft Portugals zu schädigen;

BESCHLIESST DAHER, das Recht der portugiesischen Gewerkschaftsbewegung und des portugiesischen Volkes, ihre eigene Zukunft demokratisch und ohne politischen und wirtschaftlichen Druck von außen zu planen, zu unterstützen;

BESCHLIESST FERNER, die portugiesische Gewerkschaftsbewegung nach bestem Vermögen in praktischer Form zu unterstützen, um zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen des portugiesischen Volkes beizutragen und zu verhindern, daß die Gegner der Freiheit und Demokratie die wirtschaftliche Entwicklung des Landes beeinträchtigen.

10. PORTUGIESISCHE KOLONIALGEBIETE

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

BEGRÜSST den Beschluß der amtierenden portugiesischen Regierung, das Recht der Kolonialgebiete Angola, Mozambique und Guinea-Bissau auf Unabhängigkeit und Selbstbestimmung anzuerkennen;

BEKUNDET seine Solidarität mit den Arbeitern dieser 3 Länder;

FORDERT die amtierende portugiesische Regierung AUF, die Übergabe der Macht an die Vertreter der Bevölkerung dieser Länder zu beschleunigen; und

BEAUFTRAGT den ITF-Vorstand, die Transportarbeiter dieser Länder bei der Bildung freier und unabhängiger Gewerkschaften zu unterstützen.

11. TERRORMASSNAHMEN IN ITALIEN

Die gegenwärtige Lage in Italien ist von ernststen sozialen Spannungen gekennzeichnet, die eng mit der heutigen

Wirtschaftskrise zusammenhängen.

Mehrere aufrührerische und antidemokratische Elemente haben diese Situation ausgenutzt, um Terroranschläge vorzunehmen, deren eigentliches Ziel darin besteht, die demokratische Gesellschaftsordnung umzustößen und zu einer Art von Totalitarismus zurückzukehren wie ihn die italienischen Arbeiter in einem langen und blutigen Kampfe bekämpft haben.

In diesem Zusammenhang sollte man sich die äußerst unmenschlichen Terroranschläge in der Piazza Fontana in Milan, die Massenattentate in Brescia und in der jüngsten Vergangenheit den Sprengstoffangriff auf den "Italicus" Zug, in dem 12 Arbeiter, darunter 2 junge Eisenbahner, ihr Leben verloren, vergegenwärtigen.

In Anbetracht dieses sehr ernstesten Sachverhaltes **BEKUNDET** der ITF-Kongreß seine Solidarität mit den für Freiheit und Demokratie kämpfenden italienischen Arbeitern und **VERURTEILT AUFS SCHÄRFSTE** jene Personengruppen, die sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene die Tätigkeit aufrührerischer Gruppen fördern, unterstützen und finanzieren.

Der Kongreß **FORDERT** alle demokratischen Regierungen **AUF**, praktische Maßnahmen, vor allem auf dem Wege der Sozialreform, zu treffen, um die Bedingungen der Arbeiter zu verbessern und ferner wirksame Schritte in Richtung der politischen Isolierung und endgültigen Überwältigung aller Gegner der Freiheit und Demokratie zu unternehmen.

12. ZYPERN

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

NACH ENTGEGENNAHME EINES BERICHTES über die Verhaftung und Festhaltung türkisch-zypriotischer Gewerkschafter durch die griechischen Behörden von Limassol, verurteilt aufs Schärfste derartige Handlungen und fordert die sofortige Freilassung aller in Zypern ungerechterweise verhafteten Personen.

Der Kongreß **FORDERT** die Regierungen der Türkei, Griechenlands und Zyperns **AUF**, in gutem Glauben miteinander zu verhandeln, um einen gerechten und andauernden Frieden in Zypern und die Freiheit der zyprischen Bevölkerung sicherzustellen.

13. CHILE

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

BEKRÄFTIGT VORBEHALTSLOS die vom ITF-Vorstand auf seiner Sitzung am 30. und 31. Oktober 1973 in Paris abgegebene Erklärung zur Lage in Chile;

VERURTEILT ERNEUT, daß die Chilenische Militär-Junta den chilenischen Arbeitern grundlegende Bürgerrechte und Freiheiten vorenthält;

STELLT MIT TIEFER BESORGNIS FEST, daß trotz der weltweiten Verurteilung und Proteste gegen die gegen chilenische Gewerkschafter und Arbeiter ergriffenen Unterdrückungsmaßnahmen, die Unterdrückung von Tag zu Tag schlimmer wird;

BESCHLIESST DAHER, alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aufzufordern, einen für den 18. und 19. September vorgeschlagenen Boykott gegen alle chilenischen Transporte zu unterstützen;

- den Vorstand zu beauftragen, nach diesem Boykott eine Mission nach Chile zu entsenden mit dem Auftrage, die dortige Lage in Bezug auf bürgerliche und gewerkschaftliche Rechte zu untersuchen; und

ERSUCHT alle Mitgliedsverbände der ITF, die Maßnahmen, die der ITF-Vorstand nach Prüfung des Berichtes der genannten Mission vorschlägt; mit aller Energie zu unterstützen.

14. ARBEITSKONFLIKT ZWISCHEN DER SCHWEDISCHEN GEWERKSCHAFT DER SCHIFFSMASCHINISTEN UND DER WAXHOLM' DAMPFSCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

NACH ENTGEGENNAHME EINES BERICHTES über den ergebnislosen Ausgang der Verhandlungen zwischen der Schwedischen Gewerkschaft der Schiffsmaschinisten und der Waxholm-Dampfschiffahrtsgesellschaft und über die daraufhin ergriffenen Streikmaßnahmen der Schiffsmaschinisten sowie die vom Schwedischen Transportarbeiterverband bekundete aktive Solidarität;

NACH KENNTNISNAHME DAVON, daß es sich hier um einen rechtmäßig erlaubten Arbeitskonflikt handelt, der somit auf dem normalen Wege, das heißt durch Verhandlungen zwischen den zuständigen Sozialpartnern, beigelegt werden sollte;

IN DER ANNAHME, daß die Schwedische Regierung nicht in diesen Arbeitskonflikt eingreifen wird, um die streikenden Schiffssingenieure zur Wiederaufnahme der Arbeit zu zwingen und somit ihre Tarifforderungen zu unterdrücken;

REAGIERT MIT UMWILLEN auf die Handlungsweise der Waxholm-Dampfschiffahrtsgesellschaft, die sich weigert, auf ihren Schiffen Heuern zu zahlen, die mit den in anderen Bereichen der schwedischen Schifffahrt gezahlten Heuern vergleichbar sind, und die nicht bereit ist, auf dem Verhandlungswege eine Lösung dieses Konfliktes herbeizuführen, was allein schon aus dem Beschluß des Unternehmens ersichtlich ist, riesige Quantitäten von Treibstoff aufzulagern, was wiederum nur eine Verlängerung des Konfliktes zur Folge haben kann und den Einwohnern der schwedischen Inseln, die von den Schiffen dieses Unternehmens bedient werden, sowie den Personen, die mit diesen Inseln Handel treiben, unnötige Härten verursacht;

FORDERT die Waxholm-Dampfschiffahrtsgesellschaft MIT NACHDRUCK AUF, zu einem baldigen Zeitpunkt erneute Schlichtungsgespräche in die Wege zu leiten, damit eine schnelle Lösung herbeigeführt werden kann, die den genannten Schiffsingenieuren gleiche Heuern bietet wie für die Verrichtung ähnlicher Funktionen in der schwedischen Schifffahrt gezahlt werden; und

BEAUFTRAGT das ITF-Sekretariat, die weitere Entwicklung dieses Konfliktes sorgfältig im Auge zu behalten und die Mitgliedsverbände zu ersuchen, geeignete solidarische Unterstützungsmaßnahmen zu ergreifen, falls es der Schwedischen Gewerkschaft der Schiffsingenieure nicht möglich ist, diesen Arbeitskonflikt einer befriedigenden Lösung zuzuführen.

15. SICHERHEITSAASPEKTE DER BEMANNUNG VON SCHIFFEN

Artikel 29 des IMCO-Abkommens bevollmächtigt den Schifffahrts-Sicherheitsausschuß der IMCO unter anderem, sich mit den Sicherheitsaspekten der Bemannung von Schiffen zu befassen. Obwohl sich die IMCO mit vielen Fragen der Sicherheit der Schifffahrt befaßt und ihre Arbeit auf diesem Gebiet konkrete und nützliche Resultate gebracht hat, ist die Frage der Bemannung von Schiffen bis jetzt vernachlässigt worden.

In den letzten Jahren sind jedoch auf Sitzungen des IMCO-Unterausschusses über Ausbildungs- und Wachgangsnormen mehrmals Fragen der Bemannung aufgetreten. Sie konnten jedoch nicht behandelt werden, da der genannte Unterausschuß nicht für Bemannungsfragen zuständig ist. Die Sicherheitsaspekte der Bemannung von Schiffen sind daher ein Problem, mit dem sich die ITF und ihre zuständigen Mitgliedsverbände befassen sollten, bevor es in der IMCO und/oder IAO (wer immer zuständig ist) zur Diskussion gelangt.

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

BESCHLIESST DAHER, daß die ITF den einschlägigen Sachverhalt prüfen und geeignete Schritte unternehmen sollte, um zu internationalen Vorschriften über die Sicherheitsaspekte der Bemannung von Schiffen zu gelangen.

16. EINKOMMENSSTEUERERMÄSSIGUNG FÜR SEELEUTE

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

NIMMT KENNNTNIS von der zunehmenden Automation des Schiffsbetriebes, vom zunehmenden Einsatz immer größerer Schiffe und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung der Beschäftigungsmöglichkeiten der Seeleute;

IST DER ANSICHT, daß die Regierungen der anerkannten Schifffahrtsländer bei der Entscheidung über die Gewährung von Einkommenssteuerermäßigungen die besonderen Umstände der Seeleute berücksichtigen sollten, da die Seeleute mehr und mehr Zeit auf See verbringen, was das Familienleben beeinträchtigt und sie ferner durch die zur Zeit gültigen Steuervorschriften ermutigt werden, auf ausländischen Schiffen oder Schattenflaggenschiffen anzuheuern, um die Zahlung von Einkommenssteuer zu vermeiden;

UNTERSTÜTZT die von den Gewerkschaften der Seeleute gestellten Anträge auf Gewährung einer Steuerermäßigung an Seeleute; und

FORDERT ALLE REGIERUNGEN AUF, sehr bald solche Ermäßigungen zu gewähren.

17. ERFÜLLUNG VON ITF-VERTRÄGEN

Der 31. Kongreß der ITF, versammelt in Stockholm vom 7. - 15. August 1974;

BESCHLIESST, daß die volle Anwendung der Bestimmungen von ITF-Verträgen auf Trampschiffen, die zwischen ostasiatischen Häfen und Australien, Neuseeland oder anderen Häfen im südpazifischen Raum auf Charterfahrten in Konkurrenz mit Schiffen zum Einsatz gelangen, die die Bedingungen des ITF-Vertrages erfüllen oder unter gleichwertigen oder besseren Verträgen stehen, mit besonderem Bezug auf folgende Punkte spezifisch untersucht werden sollte:

1. erforderliche Maßnahmen um sicherzustellen, daß der betreffende Vertrag während der vollen Laufzeit erfüllt wird; und
2. die von angeschlossenen Verbänden im Einvernehmen mit der ITF zu ergreifenden gewerkschaftlichen oder auf gesetzlicher Ebene (oder beides) zu unternehmenden Schritte, um die Vertragspartner von der Verletzung oder Nichterfüllung eines unterzeichneten Vertrages abzuhalten.

AN DEN ITF-VORSTAND VERWIESENE ENTSCHEIDUNGEN

REGIONALTÄTIGKEIT

Antragsteller: Argentinische Gewerkschaft des Lokpersonals,
'La Fraternidad'.

ITF-TÄTIGKEIT IM KARIBISCHEN RAUM

Antragsteller: Trinidad Seamen's & Waterfront Workers Union;
St. Lucia Seamen & Waterfront Workers Union

ABHALTUNG JÄHRLICHER ITF-KONFERENZEN IM KARIBISCHEN RAUM

Antragsteller: Trinidad Seamen's & Waterfront Workers Union
St. Lucia Seamen & Waterfront Workers Union

DRINGLICKEITSANTRAG betreffend INDISCHE EISENBAHNER

Antragsteller: All India Railwaymen's Federation (AIRF).