



**ITF**

*2 - 9 Agosto*

**FIRENZE = ITALIA**

**1990**

**36° CONGRESSO**

# **KONGRESS- NACHRICHTEN**

*In dieser Sammelausgabe der Kongreßnachrichten sind die vom 2. bis zum 9. August während des 36. Kongresses der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) in Florenz (Italien) für die täglich, während des Kongresses allerdings nur in englischer Sprache erschienenen Kongreßnachrichten verfaßten Artikel sowie ein zusätzlicher Bericht über die Abschlußveranstaltung wiedergegeben. Es handelt sich hierbei nicht um ein offizielles Protokoll des 36. Kongresses — dies wird gegen Ende 1991/Anfang 1992 erscheinen — sondern soll den teilnehmenden Delegierten und solchen ITF-Mitgliedsgewerkschaften, die nicht am Kongreß teilnehmen konnten, als Übersicht über den Ablauf des Kongresses dienen. Diese Sammelausgabe wurde zusammengestellt und veröffentlicht von der ITF. Weitere Exemplare in englischer, französischer, spanischer, deutscher oder schwedischer Sprache sind zu beziehen von der ITF-Presse- und Forschungsabteilung, 133-135 Gt. Suffolk Street, London SE1 1PD, Großbritannien; Telefon: (+4471) 403 2733; Telefax: (+4471) 357 7871; Telex: (051) 8 811 397 ITF LDN G oder Poptel Geomail GEO2:ITF*

# I n h a l t

## PLENARSITZUNGEN

Donnerstag, 2. August — Vormittag	S. 3/4
Donnerstag, 2. August — Nachmittag	S. 5
Freitag, 3. August — Vormittag	S. 6/7

## SEKTIONSKONFERENZEN UND -SITZUNGEN

Seeleute	S. 8
Reisebüropersonal	S. 8
Forschung und Veröffentlichungen	S. 9
Zivilluftfahrt	S. 9
Fischer	S. 10
Straßentransport	S. 10
Seeleute und Hafentarbeiter	S. 11
Eisenbahn	S. 11
Hafentarbeiter	S. 12
Binnenschifffahrt	S. 12
Öffentlicher Personennahverkehr	S. 12

## PLENARSITZUNGEN

Dienstag, 7. August — Vormittag	S. 13-16
Entschließungsanträge (7. und 8. August)	S. 16-18
Mitgliedsbeiträge	S. 18
Satzungsänderungen	S. 19
Berichte von den Sektionskonferenzen	S. 20
Donnerstag, 9. August — Vormittag	S. 21
ITF-Vorstand	S. 21

# Plenarsitzungen

## Eröffnung — Donnerstag, 2. August — Vormittag

Die Eröffnungsveranstaltung des 36. ITF-Kongresses fand am Vormittag des 2. August im Kongreßzentrum von Florenz (Italien) statt.

Ein Vertreter der Transportarbeiter in der Toskana sprach zu den Delegierten. Er hieß die ITF in Florenz, einer Stadt mit großer demokratischer Tradition, willkommen. Die Umwälzungen in Osteuropa und die mit der wirtschaftlichen Integration in Europa verbundenen Herausforderungen bezeichnete er als die wichtigsten Ereignisse unserer Zeit.

**Paolo Capelletti**, Vertreter des Bürgermeisters von Florenz, begrüßte die Delegierten im Namen der Stadt. Die ITF, so erinnerte er, habe die finstersten Jahre dieses Jahrhunderts - die Ära des Nationalsozialismus und des Faschismus - überlebt. Nun, kurz vor dem 100. Geburtstag der Föderation, sei mit dem Sieg der Freiheit in Mittel- und Osteuropa die Sonne wieder aufgegangen.

Der italienische Minister der Handelsmarine, **Carlo Vizzini**, erklärte, seine Regierung sei stolz, diesen ITF-Kongreß in Italien willkommen heißen zu dürfen. Die ITF verkörpere die Ideale des Internationalismus. Im Bereich des Verkehrs sei es besonders wichtig, die nationalstaatlichen Grenzen zu überwinden und dem Verkehr eine strategische Rolle auf der Weltbühne zuzuweisen. Dabei müsse die Sicherheit im Mittelpunkt stehen. Die Gewerkschaften seien aber nicht als Gegner, sondern als Teil der Gesellschaft als ganzer anzusehen.

Im Namen der drei italienischen Transportarbeiterföderationen sprach der Generalsekretär der FILT-CGIL, **Luciano Mancini**, Mitglied des ITF-Vorstandes, auf der Eröffnungsveranstaltung. Er erinnerte an ein auf dem Kongreß 1986 in Luxemburg verabschiedetes gewerkschaftspolitisches Dokument, doch hätten die außerordentlichen Ereignisse gegen Ende des Jahres 1989 die Welt seither grundlegend verändert. Auch in Lateinamerika und Afrika eröffne sich die Aussicht auf Freiheit und soziale Gerechtigkeit. Die Schuldenkrise sei noch immer weltweit ein großes wirtschaftliches Problem, das die reichen Nationen verpflichte, einen Beitrag zur Lösung dieser Krise zu leisten. Die ITF habe sich immer für Demokratie, Frieden und Menschenrechte eingesetzt. Sie stehe nun an der Schwelle zu einer neuen Welt, die aber nicht weniger reich an Widersprüchen und Problemen sei als die alte. Doch könnten diese neuen Probleme nicht mit Hilfe der Modelle der Vergangenheit gelöst werden. Dieses Jahrhundert habe 1917 mit der Spaltung der Welt in einen kommunistischen und einen kapitalistischen Block begonnen, nun, kurz vor seinem Ende, tue sich eine mindestens ebenso große Kluft zwischen den ärmeren zwei Dritteln und dem reichen Drittel der Welt auf.

Als "Motor einer neuen Solidarität" müsse im Rahmen der ITF eine europäische Regionalstruktur geschaffen werden. Diese neue Struktur solle einer schrittweisen Verlagerung gewerkschaftlicher Macht von der nationalen auf die europäische Ebene dienen. Hierbei müsse man sich auf konkrete Forderungen wie z. B. eine Verkürzung der Wochenarbeitszeit für alle Arbeitnehmer in Europa konzentrieren. Es müsse eine gemeinsame Aktionsbasis auf europäischer Ebene geschaffen werden.

Abschließend wies Generalsekretär Mancini die Kongreßdelegierten darauf hin, daß sich an diesem Tag das Attentat rechtsgerichteter Terroristen auf dem Bahnhof in Bologna zum zehnten Mal jährte. Am 2. August 1980 seien 80 Menschen bei diesem Bombenanschlag ums Leben gekommen. Die Urheber des Verbrechens seien bis heute unbestraft geblieben. Eine Gewerkschafts-

delegation sei nach Bologna gefahren, um dort auf einer Massendemonstration gemeinsam mit Arbeitern, den Behörden und der Bevölkerung die Aufdeckung der wahren Umstände und die Strafverfolgung der Schuldigen zu fordern. Zum Andenken an die zahlreichen Opfer des Anschlags in Bologna und andere ums Leben gekommene Transportarbeiter auf der Welt erhob sich der Kongreß zu einer Schweigeminute.

Der italienische Verkehrsminister **Carlo Bernini** dankte den Delegierten in seiner Ansprache vor dem Kongreß dafür, daß sie mit ihrer Schweigeminute das Andenken der Opfer des schrecklichen Massakers geehrt hätten, bei dem auf den Tag genau vor zehn Jahren am Bahnhof von Bologna so viele Menschen auf so tragische und brutale Weise ums Leben gekommen seien, darunter auch zahlreiche Transportarbeiter. Die Suche nach den Verantwortlichen für diese schreckliche Tat werde fortgesetzt, und der italienische Justizminister halte sich just zu diesem Zeitpunkt in Bologna auf, um bei dieser Aufgabe zu helfen.

Der Tag der Eröffnung des ITF-Kongresses sei ein Tag großer Trauer, aber auch großer Hoffnung. Trauer, da an diesem Tag der Irak in Kuwait einmarschiert sei und damit den jüngsten Konflikt in dieser von Kriegen zerrütteten Region ausgelöst habe. Hoffnung wegen der endlich in Gang gekommenen Wiedervereinigung von Ost- und Westeuropa.

Der ITF-Kongreß finde aber auch in einer Zeit großer und grundlegender Veränderungen in der Verkehrswirtschaft statt. Die ITF solle wissen, daß sie viele Freunde und Förderer bei ihrer Arbeit im Zusammenhang mit der Alltagsrealität in der Verkehrswirtschaft habe. Als italienischer Verkehrsminister biete er der ITF ebenso seine Unterstützung für ihre Tätigkeit an wie der Rat der Verkehrsminister in der Gemeinschaft, der derzeit unter italienischer Präsidentschaft stehe.

Als Verkehrsminister gab er seiner Freude darüber Ausdruck, daß die Umwelt in den Mittelpunkt der Verkehrsdebatte gerückt sei und echte Anstrengungen unternommen würden, die verschiedenen Verkehrsträger an die an sie gestellten hohen Anforderungen anzupassen. Mobilität sein ein Grundrecht aller Bürger, und den Transportarbeitern komme eine zentrale Aufgabe dabei zu, den Bürgern die Wahrnehmung dieser grundlegenden menschlichen Freiheit zu ermöglichen, die für die Kommunikation zwischen den Nationen so wichtig sei.

**Franco Marini**, Generalsekretär des italienischen Gewerkschaftsbundes FIT-CISL, hieß die Delegierten ebenfalls in Florenz willkommen. Er unterstrich einen speziellen Aspekt der Tätigkeit der ITF, der ihn stark beeindruckte - ihre starke Einheitsfront gegen die zahlreichen, zueinander in Wettbewerb stehenden Ideologien der Welt, insbesondere im Bereich der Seeschifffahrt, wo sie ein Beispiel gebe, dem, so hoffe er, andere folgen würden.

Die ITF-Gewerkschaften könnten zu Recht auf ihren Beitrag zum Aufbau der Demokratie stolz sein. Die italienischen Gewerkschaften seien sicherlich stark, doch selbst sie seien heftigen Angriffen ausgesetzt. In den letzten Jahren sei häufig vom 20. Jahrhundert als dem "post-gewerkschaftlichen Zeitalter" die Rede gewesen. Doch hätten sich die italienischen Gewerkschaften ebensowenig wie ihre Gewerkschaftskollegen in anderen Ländern einschüchtern lassen und gewannen nun die Oberhand über die gegen sie gerichteten Kräfte. Allerdings könne man nicht verleugnen, daß sich die Gewerkschaften auch weiterhin großen Problemen gegenübersehen. Daher sei dieser ITF-Kongreß in Florenz von so grundlegender Bedeutung, denn er gebe der ITF die Gelegenheit, ihre künftige Tätigkeit im Interesse der Transportarbeiter der Welt zu planen.

Den Abschluß der Eröffnungsveranstaltung bildete eine Begrüßungsansprache des kanadischen ITF-Präsidenten **Jim Hunter**, für den dieser ITF-Kongreß der erste Kongreß seit seiner Wahl in dieses Spitzenamt im Jahre 1986 war.

Hunter bezeichnete es als große Ehre, erstmals als Präsident der Föderation einen ITF-Kongreß zu eröffnen, noch dazu in einer der dramatischsten Perioden in der Geschichte der ITF, die für die Organisation angesichts dieser nicht vorhersehbaren wichtigen und positiven Veränderungen eine große Herausforderung darstelle. Langjährige Diktaturen seien seit dem letzten Kongreß in Luxemburg vor vier Jahren gestürzt und Gewerkschaftsrechte zurückgewonnen worden. Es sei dies ein Augenblick der Hoffnung, eine Zeit, in der sich Dinge ereigneten, die noch vor einem Jahr unmöglich erschienen. Die ITF stehe im Mittelpunkt des dramatischen Wandels in den wiederauferstehenden Ländern Mittel- und Osteuropas, deren neu geschaffene unabhängige Gewerkschaften nun ihre Augen auf eine Mitgliedschaft in dieser Weltorganisation der Transportarbeiter richteten. In diesem historischen Moment könne die ITF mit voller Berechtigung behaupten, daß ihre Mitgliedschaft fast die ganze Welt umspanne.

Natürlich sei dies nicht das erste Mal, daß Gewerkschaften aus Mittel- und Osteuropa an einem ITF-Kongreß teilnahmen oder der ITF-Familie angehörten. In den 20er und 30er Jahren dieses Jahrhunderts habe die ITF über zahlreiche loyale Mitgliedsgewerkschaften in den Ländern Mittel- und Osteuropas verfügt und dort sogar - 1932 in Prag - einen Kongreß abgehalten.

Während die dramatischen Ereignisse der vergangenen Monate die Zukunft Mittel- und Osteuropas umgestaltet hätten, habe sich die Lage in anderen Regionen der Welt seit dem vorangegangenen Kongreß ebenso grundlegend verändert. In Lateinamerika seien in Ländern wie Chile und Paraguay langjährige Diktaturen hinweggefegt worden, während in Afrika die Freilassung Nelson Mandelas aus einem südafrikanischen Gefängnis nach mehr als 20 Jahren Haft sowie die Aufhebung des Verbots der südafrikanischen Befreiungsbewegung African National Congress die Hoffnung wecke, daß ein Ende der Apartheid endlich in greifbare Nähe gerückt sei. An der Spitze des Kampfes gegen die Apartheid stünden die unabhängigen Gewerkschaften in Südafrika, darunter auch die der ITF angeschlossene Gewerkschaften Transport and General Workers' Union und Transport and Allied Workers' Union. Ihren unbeirrten Anstrengungen sei es zu einem großen Teil zu verdanken, daß die Befürworter der Apartheid eine schwere Niederlage erlitten hätten. Auch Namibia sei glücklich und endlich ein freies Land und auf dem Kongreß vertreten.

Unweigerlich habe es seit dem letzten Kongreß aber natürlich auch einige negative Entwicklungen in der Welt gegeben. Das erschreckendste Beispiel hierfür sei vor einem Jahr das Massaker an unzähligen jungen Arbeitern und Studenten auf dem Tienanmen-Platz in der chinesischen Hauptstadt Peking gewesen. Die Freude der ITF über das Ende der totalitären Herrschaft in vielen Ländern sei von tiefer Trauer darüber getrübt, daß einem Drittel der Welt-

bevölkerung noch immer grundlegende Rechte und Freiheiten vorenthalten würden.

Während die autoritären Regime in Osteuropa eines nach dem anderen stürzten, führten Transportarbeitergewerkschaften in vielen anderen Ländern den tagtäglichen Kampf gegen eine konservative Wirtschafts- und Sozialpolitik, die den Kräften des Marktes freien Lauf lasse und jeder rationalen Verkehrsplanung in der Praxis entsage. Doch gebe es auch hier erste Anzeichen einer besseren Zukunft. Wenngleich zahlreiche Länder noch immer von konservativen Regierungen gelenkt würden, könnten diese ihre Vorstellungen nicht länger widerstandslos durchsetzen. Es bestehe die Hoffnung, daß ihr Einfluß nun endlich schwinde.

Die Transportarbeiter müßten an zentraler Stelle dafür Sorge tragen, daß das Leben der Menschen und die Verkehrswirtschaft nicht allein durch das unkontrollierte Spiel der Kräfte des Marktes beherrscht werden, das die Welt durch die lebensbedrohende globale Erwärmung und die Zerstörung der Ozonschicht an den Rand der Katastrophe gedrängt habe. Die richtigen Entscheidungen in Verkehrsfragen seien lebenswichtig; anderenfalls seien die spürbaren Folgen von Umweltschäden und Verschwendung wertvoller Energiereserven für unser Leben und das Leben unserer Kinder und Enkel nicht abzuwenden. Osteuropa mit seiner hochgradigen Verschmutzung der Atmosphäre bedürfe vor allem einer koordinierten Verkehrspolitik. Doch überall auf der Welt müßten die Regierungen zu der Einsicht zurückkehren, daß der Verkehr als staatliche Dienstleistung zum Nutzen der Gemeinschaft insgesamt betrieben werden müsse. Zusammenarbeit müsse an die Stelle des Wettbewerbs treten.

Als Delegierter aus Nordamerika fühlte sich Hunter verpflichtet, ein Problem anzusprechen, das die Transportarbeitergewerkschaften in den Vereinigten Staaten und Kanada derzeit beschäftigte: die Untersuchung von Transportarbeiter auf Drogen- und Alkoholmißbrauch. Dieses sicherlich schwerwiegende Problem werde nicht in der richtigen Weise angegangen. Indem sie die für die Sicherheit einer öffentlichen Dienstleistung verantwortlichen Arbeitnehmer überprüften, versuchten die Behörden, den Arbeitnehmern die Schuld für Unfälle zuzuweisen, während die eigentliche Ursache im schlechten Zustand der Ausrüstungen und der Nichteinhaltung von Sicherheitsvorschriften zu suchen sei.

Frauen, so stellte Hunter fest, machten einen immer größeren Anteil an den Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft aus. Er unterstrich, daß sich dies auch in der Politik der ITF niederschlagen müsse, damit den Frauen der Zugang zu traditionell von Männern beherrschten Bereichen dieses Wirtschaftszweigs ebenso wie die völlige Gleichbehandlung z. B. bei der Bezahlung gewährleistet werden könne.

Die an die ITF gerichteten Erwartungen nähmen ebenso wie die Notwendigkeit internationaler Solidarität ständig zu. Die geeinte internationale Gewerkschaftsbewegung werde sich jedoch den Herausforderungen der 90er Jahre dieses Jahrhunderts in angemessener Weise stellen können.

## **Ansprache des Stellvertretenden IBFG-Generalsekretärs**

Den Sturz autoritärer Regime in Osteuropa sowie Teilen Asiens und Lateinamerikas begrüßte **Enzo Friso**, Stellvertretender Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), ebenso wie das Entstehen unabhängiger Gewerkschaften in diesen Erdteilen.

Er rief den Delegierten in Erinnerung, daß vor genau zehn Jahren der Streik in der Danziger Leninwerft den Anstoß zur Gründung der freien polnischen Gewerkschaft Solidarnosc gegeben hatte.

Gleichzeitig unterstrich er die Notwendigkeit einer umfassenden Miteinbeziehung der Gewerkschaften bei der Schaffung neuer Gesellschaftsformen in Osteuropa.

„Lohnempfänger dürfen nicht der Gnade und den Risiken des freien Marktes ausgeliefert werden,“ erklärte er. Der IBFG sei derzeit mit den Vorbereitungen einer großen internationalen

Konferenz für Gewerkschaften aus beiden Teilen Europas sowie internationale Gewerkschaftsorganisationen befaßt, um die Position der Arbeitnehmer auf dem europäischen Kontinent im Hinblick auf die vor ihnen liegenden, weitreichenden Herausforderungen zu stärken.

Darüber hinaus begrüßte Friso positive politische Entwicklungen in Argentinien, Uruguay, Brasilien, Chile, Namibia, Südafrika, Pakistan und auf den Philippinen.

Die Tatsache, daß etwa ein Viertel der Weltbevölkerung unter der Armutsgrenze lebten, sei allerdings eine Herausforderung, der sich eine Reihe von Institutionen einschließlich der internationalen Gewerkschaftsbewegung dringend stellen müßten.

Friso überbrachte der ITF die Grüße des IBFG, der sie immer als einen wichtigen Partner innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung angesehen habe.

Der Übergang zu einer vierjährigen Kongreßperiode habe nicht, wie erwartet, zu einer Verringerung der Arbeitsbelastung im Sekretariat geführt. Dies stellte ITF-Generalsekretär Harold Lewis bei der Vorstellung des Tätigkeitsberichts fest. Umfang und Intensität der darin aufgeführten Tätigkeiten an sich seien schon ein ausreichender Beleg für die Existenzberechtigung der ITF. Dabei werde die ITF ausschließlich auf Wunsch der angeschlossenen Gewerkschaften tätig - das Sekretariat schaffe sich seine Arbeit also keineswegs selbst.

Eine Reihe der weltweiten Probleme, über die dem vorangegangenen Kongreß 1986 berichtet wurde, seien weiterhin ungelöst, wenngleich es Anzeichen dafür gebe, daß sich bei einigen Regierungen und Arbeitgebern inzwischen die Erkenntnis durchgesetzt habe, daß unkontrollierte Entregulierung nicht die gewünschten Ergebnisse erbringe und ein ausgewogenerer Ansatz erforderlich sei.

In Europa werfe die bevorstehende Vollendung des einheitlichen Binnenmarktes der EG wichtige Fragen hinsichtlich der künftigen Strukturen der Gewerkschaftsbewegung ebenso wie des Status der

## Mitglied der EG-Kommission erläutert Verkehrspolitik der EG

„Die Kräfte, die eine Liberalisierung im Rahmen des einheitlichen europäischen Binnenmarktes befürworten, sind stark. Was wir brauchen, ist eine Stärkung der Kräfte, die eine soziale Dimension fördern, damit wir eine ausgewogene Politik für die gesamte Gemeinschaft erzielen,“ erklärte das für Verkehr zuständige Mitglied der EG-Kommission Karel van Miert, der während der ersten Plenarsitzung am Nachmittag die Zielsetzung der von der EG-Kommission verfolgten Verkehrspolitik erläuterte.

Das Konzept einer integrierten Verkehrspolitik sei inzwischen über seinen ursprünglichen Schwerpunkt im Bereich der Freizügigkeit und des Handels hinaus ausgedehnt worden. Die sozialen und umweltpolitischen Aspekte seien heute wesentliche Elemente des Rahmens einer gemeinsamen Politik. Diesbezügliche EG-Normen sollten soweit wie möglich an die Normen benachbarter Länder angeglichen werden, allerdings auf dem höchsten erreichbaren Niveau.

Van Miert nannte Beispiele für die Auswirkungen der gemeinsamen Verkehrspolitik der EG auf verschiedene Verkehrsträger:

— Ab Ende 1992 werden im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr innerhalb der Gemeinschaft keine Genehmigungen mehr erforderlich sein. Die Kommission bemühe sich um striktere Lärmschutzvorschriften für Lkws.

— Im Hinblick auf eine gemeinsame Luftverkehrspolitik konnten innerhalb kurzer Zeit große Fortschritte erzielt werden. Während es sich hierbei vor allem um eine Form der Liberalisierung handele, wäre es ein großer Fehler, die in den USA verfolgte Entregulierungspolitik zu kopieren. Dies sei nicht die Absicht der Kommission.

— In der Seefahrt sei eine Gemeinschaftspolitik aus sozialen und Sicherheitsgründen ebenso erforderlich wie um den drastischen Rückgang der Handelsflotte in der Gemeinschaft aufzuhalten, deren Tonnage zwischen 1980 und 1988 um die Hälfte geschrumpft sei.

— Es müsse ein zusätzlicher Anreiz für den Ausbau der Infrastruktur der Binnenschifffahrt in Europa gegeben werden, die ein umweltfreundlicher Verkehrsträger im Güterverkehr sei.

— Eine Politik zur Wiederbelebung der Bahnen sei angesichts der umweltpolitischen und sozialen Argumente für einen ausgewogenen Verkehrsbetrieb in der EG ebenfalls vonnöten. Die Kommission ermuntere die Bahnunternehmen, nicht mehr ausschließlich auf nationaler Ebene tätig zu werden und die Notwendigkeit integrierter Eisenbahnsysteme innerhalb der Gemeinschaft und über ihre Grenzen hinaus zu berücksichtigen.

Nach Auffassung von Mierts wäre es ein tragischer Fehler zu glauben, die Probleme der Verkehrsinfrastruktur in der EG könnten allein mit Hilfe des Marktes gelöst werden. Die Kommission werde die Unterstützung der Transportarbeitergewerkschaften bei der Gewährleistung einer ausgewogenen Gemeinschaftspolitik für ein integriertes Verkehrsnetz in der Zukunft zu schätzen wissen.

dringend an einem Beitritt zur Gemeinschaft interessierten osteuropäischen Länder auf. Der Zusammenbruch der korrupten autoritären Regime in Osteuropa habe den Weg zur Schaffung unabhängiger Gewerkschaften eröffnet, die sich, so hoffte Lewis, bald der ITF anschließen würden. Gleichzeitig bestehe jedoch die Gefahr einer überstürzten Hinwendung zum entgegengesetzten Extrem des Laissez-faire, die von rechtsgerichteten Ideologen in westlichen Ländern noch gefördert werde.

Lewis erwähnte außerdem die Gefahr, daß Ressourcen von den Entwicklungsländern abgezogen werden könnten, deren Transportarbeiter sich im Hinblick auf ihre Arbeitsbedingungen ebenso wie bei der Organisierung einer wirksamen gewerkschaftlichen Vertretung häufig großen Problemen gegenübersehen.

In seiner Erwiderung stellte Bala Tampoe von der Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union fest, daß aus Sri Lanka wenig Positives zu berichten sei. Die Gewalttätigkeit in seinem Lande werde häufig auf Konflikte zwischen einzelnen Bevölkerungsgruppen zurückgeführt, eine wichtige Ursache sei jedoch auch die hohe Arbeitslosigkeit. Tampoe sprach vom 20. Jahrhundert als der Ära des weltweiten Kapitalismus, dessen Ursprung im Europa des 19. Jahrhunderts zu suchen sei und der Millionen von Menschen in den Entwicklungsländern in die Armut gestürzt habe. Auch in den Industrienationen gebe es Armut, insbesondere unter illegalen Wanderarbeitnehmern. Die Sozialcharta biete keinerlei Schutz für diese unterdrückten Arbeitnehmer, von denen viele in der Verkehrswirtschaft beschäftigt seien. Er schlug die Einrichtung eines „weltweiten Aktionskomitees“ durch den Vorstand vor, dessen Mitglieder demokratisch zu wählen seien und dessen Aufgabe in der Mobilisierung der angeschlossenen Gewerkschaften für konkrete Maßnahmen bestehen würde.

Tadashi Kubo von der japanischen kommunalen Transportarbeitergewerkschaft dankte den Mitarbeitern der ITF für die Zusammenstellung des Tätigkeitsberichts. Er lobte die Arbeit des ITF-Regionalsekretärs für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, insbesondere im Zusammenhang mit der Umsetzung des langfristigen regionalen Bildungsprogrammes. Er verwies auf die Unterdrückung zahlreicher Gewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum und rief den Delegierten das Massaker vom 4. Juni 1989 auf dem Tiananmen-Platz in Erinnerung. Außerdem appellierte er an die Regierungen der Region, vor allem in Pakistan, die Bedeutung freier Gewerkschaften für die Entwicklung anzuerkennen.

S.-E. Nylund von der finnischen Schiffs-offiziersgewerkschaft sprach von den bedeutenden Fortschritten in Chile und Südafrika sowie den atemberaubenden Entwicklungen in Osteuropa, aber auch von der Unterdrückung, der Gewerkschaften in vielen Ländern noch immer ausgesetzt seien. Er forderte die Gewerkschafter in Ländern mit marktwirtschaftlichen Strukturen nachdrücklich auf, sich für die Rechte der Einwanderer in ihren Länder einzusetzen und die neu entstehenden demokratischen Gewerkschaften in anderen Ländern zu unterstützen.

Ricardo Perez von der argentinischen Föderation der Arbeitnehmer im Straßengüterverkehr wies die Delegierten auf die Gefahr einer Verschärfung des Nord-Süd-Gefälles durch die Integration der Länder der Europäischen Gemeinschaft hin. Die Lage in Lateinamerika verschlechtere sich rasch, und alle vorgeschlagenen Wirtschaftsmodelle basierten auf Privatisierung und monetaristischen Ideen. Er forderte statt dessen ein neues Wirtschaftsmodell auf der Grundlage sozialer Demokratie und der Miteinbeziehung der Arbeitnehmer. Darüber hinaus hob er die Wichtigkeit der Schaffung von ITF-Subregionalbüros in Lateinamerika hervor.

K. Akiyama von der Gewerkschaft der Arbeitnehmer im japanischen Eisenbahnsektor (TETSUSAN-SOREN) berichtete den Delegierten von den Erfahrungen der japanischen Gewerkschaften im Kampf gegen die Privatisierung der JNR. Er bedauerte die Spaltung der japanischen Transportarbeitergewerkschaften, die zu einer Schwächung ihrer Position geführt habe. Er appellierte an Gewerkschaften in anderen Ländern, denen ebenfalls Privatisierungsmaßnahmen drohten, ihre Einheit zu bewahren, und gab der Entschlossenheit der Gewerkschaften seines Landes Ausdruck, ebenfalls auf das Ziel der Einheit hinzuwirken.

# Plenarsitzung — Freitag, 3. August — Vormittag

Während der Plenarsitzung am Freitagvormittag wurde die Diskussion über den ITF-Tätigkeitsbericht fortgesetzt.

Eike Eulen von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) hob hervor, daß die Gewerkschaften sich in einer Zeit, in der das Beschäftigungsniveau in vielen Bereichen der Verkehrswirtschaft zurückgehe, dringend um die Organisation der Arbeitnehmer in expandierenden Bereichen wie z. B. dem Straßengüterverkehr bemühen müßten. Die Vollendung des Binnenmarktes in der EG werde Auswirkungen auf die Gewerkschaften in ganz Europa und Konsequenzen für die organisierte Arbeitnehmerschaft auf internationaler Ebene haben. Um diese Probleme wirkungsvoll angehen zu können, benötige Europa eine starke Gewerkschaftsbewegung. Als Mitglied des Vorstandes sagte er die Unterstützung der ITF für die neu gegründeten, unabhängigen Gewerkschaften Mittel- und Osteuropas während ihrer Anfangsphase zu und erklärte, daß sie in der ITF-Familie herzlich willkommen sein würden. Die neuen Gewerkschaften benötigten Hilfe um gewährleisten zu können, daß kapitalistische Interessen nicht die Oberhand gewännen und "soziales Dumping" im Verkehrssektor verhindert werde.

Hideo Kato von der japanischen Konföderation der Arbeitnehmer in der Zivilluffahrt (KOKU-DOMEI) berichtete über jüngste Veränderungen in der Struktur der japanischen Gewerkschaftsbewegung und die Gründung einer internationalen Gewerkschafts-stiftung zur Förderung der Beziehungen zu Gewerkschaften in anderen Ländern. Die neue Konföderation RENGO, der Gewerkschaften des öffentlichen ebenso wie des privaten Sektors angehörten, setze sich aktiv für eine Verkürzung der Wochenarbeitszeit ein und werde dieses Ziel voraussichtlich bald erreichen können. Es gebe darüber hinaus einen Nationalen Rat der Transportarbeiter (KOUN-ROKYO), dem die Mehrzahl der der ITF angeschlossenen japanischen Gewerkschaften angehörten. Seine Gewerkschaft begrüße die Existenz eines eigenständigen ITF-Ausschusses für Asien und dem pazifischen Raum, der regelmäßig zu Beratungen über wichtige Fragen zusammentrete. Er würdigte insbesondere den vor kurzem in den Ruhestand getretenen langjährigen Vorsitzenden des Ausschusses, Kazukiyo Doi (Japan). Ferner erwähnte er die wichtige Arbeit der Branchenausschüsse in der Region und unterstrich die Notwendigkeit, die Fortsetzung des langfristigen Bildungsprogramms zu gewährleisten. Darüber hinaus forderte er eine stärkere Integration der ITF-Tätigkeit in den Regionen und Sektionen.

V. David von der malaysischen Transportarbeitergewerkschaft dankte der ITF für die von ihr geführte Kampagne, mit der sie sich nachdrücklich für seine Haftentlassung eingesetzt hätte. Die drakonischen Haftgesetze in Malaysia würden ausgedehnt und das Recht des Inhaftierten auf Vorführung vor einen Haftrichter mißachtet. Er begrüßte die jüngsten Veränderungen in Osteuropa, appellierte jedoch an die Industrieländer, darüber die Notwendigkeit der Überwindung der Armut in den Ländern der Dritten Welt nicht zu vergessen. Er verurteilte die fortgesetzte Mißachtung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Fidschi und Sri Lanka und appellierte an die internationale Gewerkschaftsbewegung und insbesondere die ITF, sich für das Recht der Menschen dieser beiden Länder auf ein Leben in Freiheit einzusetzen. Die Ministerpräsidenten von Malaysia und Fidschi hätten vieles gemeinsam, so erklärte er. Beide versuchten, Rassenkonflikte auszulösen. Transportarbeiter in Malaysia sähen sich angesichts der fortgesetzten Privatisierungspolitik in den verschiedenen Verkehrsbereichen wie Bahn, Zivilluffahrt und Häfen einer ungewissen Zukunft gegenüber. Im staatlichen Besitz sei der Verkehrssektor noch immer ein leistungsfähiger Wirtschaftsbereich, doch befürchtete er, daß die Arbeitnehmer unter gewinnorientierten privaten Arbeitgebern zu leiden haben würden.

Ron Todd von der britischen Transport and General Workers' Union dankte den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften für ihre

Unterstützung des britischen Hafnarbeiterstreiks gegen die Abschaffung des Hafnarbeiterregisters. Die Niederlage der Gewerkschaft in dem Streik habe für die organisierten Hafnarbeiter in Großbritannien ernstzunehmende Folgen in Form von Lohnkürzungen und niedrigeren Sicherheitsnormen gebracht. Die Regierung Thatcher habe die Arbeitgeber bei diesem Angriff auf die Beschäftigungsnormen der Hafnarbeiter finanziell und anderweitig aktiv unterstützt. Das Ergebnis sei, daß es heute in den britischen Häfen keine registrierten Hafnarbeiter mehr gebe. Als die TGWU zum Streik aufrief, habe man sie in langwierige Gerichtsverfahren verwickelt. Als die Gerichtsurteile zugunsten der Gewerkschaft ausfielen, wurden Gesetzesvorhaben in Rekordzeit durch das Parlament gepeitscht, um die Urteile aufzuheben. Vor 45 Jahren habe die Gewerkschaft die Abschaffung der Gelegenheitsarbeit durchgesetzt. Heute stelle sie erneut eine sehr ernstzunehmende Bedrohung dar. Die TGWU habe vielleicht eine Schlacht, auf keinen Fall jedoch den Krieg verloren. Mit der Vollendung des einheitlichen Binnenmarktes im Jahre 1992 drohe die Gefahr des unkontrollierten Wettbewerbs in der europäischen Hafnwirtschaft, in dessen Rahmen andere Hafnarbeitgeber in Europa dem Beispiel Großbritanniens folgen könnten.

Ralph Okang'a von der Railway Workers' Union of Kenya verwies auf die Auslandsverschuldung seines Landes, die eine Verbesserung der Lage der Arbeitnehmer in Kenia erheblich erschwere. Er dankte der ITF für ihre bisher geleistete Hilfe und bat auch weiterhin um ihre Unterstützung für die Arbeit der kenianischen Gewerkschaften. Er würde eine Ausweitung der ITF-Bildungsarbeit in Afrika begrüßen. Seine Gewerkschaft habe eine Bildungsabteilung eingerichtet, mit deren Hilfe Mitglieder der Eisenbahnergewerkschaft in die Lage versetzt werden sollten, auf der Grundlage der ihnen zugänglichen Informationen verantwortliche Entscheidungen zu treffen. Die von der ITF veranstalteten Lehrgänge in der Region seien äußerst hilfreich, und auch vom ITF-Seminar 1987 in Dakar habe man viel gelernt. Außerdem habe die ITF bei der Gründung einer gewerkschaftseigenen Veröffentlichung wertvolle Unterstützung geleistet. Knappe Geldmittel bedeuteten jedoch, daß diese Veröffentlichung nicht so häufig erscheinen könne, wie er es sich wünsche. Ein Zuschuß zu den Druckkosten werde dringend benötigt. Vor kurzem habe er an der Versammlung der Union afrikanischer Eisenbahnen in Zaire teilgenommen. Die ITF sei zum ersten Mal auf einer solchen Veranstaltung vertreten gewesen, und er hoffe, daß diese Kontakte in Zukunft ausgebaut werden könnten.

M. Ohmatsu von der japanischen Konföderation der Eisenbahnergewerkschaften (JRU) erklärte, er wolle den am Vortag vermittelten falschen Eindruck von der Aufsplitterung der japanischen Eisenbahnen in eigenständige Bahnunternehmen richtigstellen. Seiner Gewerkschaft sei es im Gegensatz zur rivalisierenden Gewerkschaft Kokuro, die die Aufsplitterung abgelehnt habe, gelungen, die Arbeitsplätze von Eisenbahnern zu verteidigen. Kokuro habe daraufhin Mitglieder verloren. Befürchtungen, daß das Sicherheitsniveau nach der Aufsplitterung sinke und die Beförderungstarife nach oben schießen würden, hätten sich als unbegründet erwiesen. Die Auswirkungen auf die Arbeitsplatzlage seien falsch dargestellt worden. Den freigesetzten Arbeitnehmern sei mit Umschulung und Versetzungsangeboten großzügig geholfen worden. Wenn die Arbeitnehmer derartige Angebote nicht annähmen, sei dies ihre eigene Schuld. Kurz gesagt, die neuen Unternehmen besäßen das Vertrauen der Bevölkerung. Heute würden mehr Fahrgäste befördert als zuvor, und die Beförderungstarife seien seit drei Jahren nicht angehoben worden. Seine Gewerkschaft betrachte Privatisierung an sich nicht als Übel. Sie werde noch in diesem Jahr eine internationale Konferenz über Bahnsicherheit ausrichten und auch in Zukunft die Entwicklungen bei den neuen Bahnunternehmen aufmerksam beobachten.

Randall Howard von der südafrikanischen Transport and Gen-

eral Workers' Union freute sich, aus fast allen Bereichen der TGWU über einen Mitgliederzuwachs während der vergangenen zwei Jahre berichten zu können. Vor zwei Jahren habe die TGWU eine Kampagne gegen das Gesetz zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen aus dem Jahre 1988 gestartet und plane Massenaaktionen noch in diesem Jahr, falls keine Lösung gefunden werde. Der Regierung erklärten die Gewerkschaften, daß sie sich keine Gesetze aufzwingen ließen. Als er zum Kongreß abgereist sei, hätten die gewalttätigen Übergriffe der Inkatha-Bewegung in der Provinz Natal erneut zugenommen. Buthelezi's Behauptung, er vertrete die Menschen in Südafrika, sei "wertloses Geschwätz". Gewalt sei die einzige ihm bekannte Methode, seinen Willen durchzusetzen, und die Inkatha-Bewegung sei hierüber tief gespalten. In Buthelezi's Augen seien Friedensgespräche gleichbedeutend mit Kapitulation. Er sei eine Marionette der südafrikanischen Regierung - die südafrikanische Polizei lasse die von ihm verübten Gewalttaten stillschweigend zu. Die Gewerkschaften hätten sich um einen Dialog mit ihm bemüht, doch verfolge er andere Interessen und weigere sich, mit ihnen zusammentreffen. Er müsse auf internationaler Ebene isoliert werden. Zumindest erkenne die Regierung inzwischen an, daß eine Lösung der Probleme in Südafrika unter Ausschluß des African National Congress unmöglich sei. Die gewerkschaftlichen Massenkampagnen hätten der Regierung eindeutig zu verstehen gegeben, daß die Arbeitnehmer die Apartheid nicht tolerieren werden. Es sei der gewerkschaftliche Kampf, der die Regierung zu ersten vorsichtigen Schritten in Richtung auf eine Aufhebung der Rassentrennung zwingt. Unterdessen müsse die internationale Gemeinschaft die Sanktionen aufrechterhalten und verstärken. Dies habe auch der ITF-Vorstand erkannt. Die Gewerkschaften und ihre Anhänger forderten das Recht auf allgemeine, gleiche Wahlen, nicht mehr und nicht weniger. Der Kongreß müsse seine Haltung in dieser Frage eindeutig zum Ausdruck bringen. Zwar habe der Prozeß gerade erst begonnen, doch der Sieg sei trotzdem gewiß.

Rudi Schäfer von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (Bundesrepublik Deutschland) berichtete, daß die bevorstehende Vollendung des europäischen Binnenmarktes eine Flut von Vorschlägen ausgelöst habe, die die Gewerkschaften vor Abgabe ihrer Stellungnahme häufig nicht angemessen verarbeiten könnten. Die Veränderungen bedeuteten viel zusätzliche Arbeit für die Gewerkschaften, die sicherzustellen versuchten, daß ihre Stimme in den Korridoren der Macht Gehör finde, selbst wenn die EG-Kommission ihnen dies nicht eben leicht mache. Es sei notwendig, die Probleme Europas in einen größeren Zusammenhang zu stellen, um auch die Interessen der EFTA-Länder ebenso wie der Transitländer wie Österreich und der Schweiz zu schützen. Die ITF-Konferenz in Luxemburg 1989 habe eben dies geleistet. Um seiner Tätigkeit größere Wirkung zu verleihen, sollten die Strukturen des Brüsseler Ausschusses gestrafft werden, was den zusätzlichen Vorteil hätte, daß er noch dazu billiger arbeiten könne. Der Wandel in Osteuropa und der freie Fluß der Verkehrsströme zwischen den beiden Hälften Europas wirke sich auch auf die Zukunft der europäischen Verkehrspolitik aus. Seine Gewerkschaft beabsichtige einen Zusammenschluß mit den Mitgliedern der früheren Eisenbahnergewerkschaft in der DDR, wodurch sie 200.000 neue Mitglieder gewinne. Um die Vertretung dieser neuen Mitglieder auf allen Ebenen seiner Gewerkschaft zu gewährleisten, seien Änderungen der internen Strukturen erforderlich. Die Gewerkschafter müßten den neu entstehenden Gewerkschaften in Osteuropa auf ihrem Weg zur echten Unabhängigkeit ihre Unterstützung gewähren. Die ITF sollte sich zum Ziel setzen, so erklärte er, alle Transportarbeiter der Welt zu organisieren.

Alpha Kamara von der Sierra Leone Motor Drivers' and General Workers' Union forderte die Fortsetzung der mit der ersten ITF-Frauenkonferenz in Nairobi 1988 begonnenen Tätigkeit. Er äußerte sich erfreut über die Wiederbelebung der westafrikanischen Transportarbeiterföderation und forderte die ITF auf, dieser größere Aufmerksamkeit zu widmen. Er bezeichnete den Erlaß der nigerianischen Regierung, der den nigerianischen Gewerkschaften die Mitgliedschaft in internationalen Organisationen untersagt, als

"Rotz-Erlaß", der sofort widerrufen werden müsse. Unter seiner Präsidentschaft sei der baldige Zusammenschluß der drei Transportarbeitergewerkschaften in Sierra Leone zur Sierra Leone General Workers' Union geplant.

Donatella Turtura von der italienischen Transportarbeitergewerkschaft FILT-CGIL begrüßte die dem Kongreß vorliegenden Entschließungsanträge zur Schaffung einer europäischen Regionalstruktur im Rahmen der ITF, zum Ausbau der Bahnen in Europa und einer besseren Verknüpfung der Verkehrsnetze in Ost- und Westeuropa. Die italienischen Gewerkschaften unterstützten derartige Anstrengungen bereits heute. Es sei ihnen gelungen, staatliche Finanzhilfe für den Bau neuer transalpine Bahnstrecken zu sichern. Auch hätten Sitzungen zwischen den Regierungen Italiens sowie Österreichs, Ungarns und Jugoslawiens stattgefunden, bei denen es um die Verkehrsverbindungen zwischen diesen Ländern und der EG gegangen sei. Die italienischen Gewerkschaften wollten ihrer Aufgabe bei der Herstellung von Verbindungen zwischen den verschiedenen Ländern des Mittelmeerraums sowie der Verringerung der zwischen ihnen bestehenden Ungleichgewichte gerecht werden.

William Matsi von der Namibia Transport and Allied Workers' Union erklärte, daß Namibia als vor kurzem unabhängig gewordene Nation Afrikas nun auch nach wirtschaftlicher Unabhängigkeit strebe. Die Gewerkschaften in Namibia wollten ihrer Verantwortung in diesem Prozeß nachkommen. Kollektivverhandlungen seien eine für sie bisher unbekannte Freiheit, und es sei erforderlich, die Arbeitnehmer entsprechend auszubilden, um ihnen eine Beteiligung daran in vollem Umfang zu ermöglichen. Gewerkschaftliche Strukturen seien in Namibia nicht sehr gut entwickelt, da die frühere Regierung den Gewerkschaften die Anerkennung verweigert habe. Er war hoch erfreut über die Gelegenheit, an diesem Kongreß teilzunehmen, und äußerte seine ausdrückliche Unterstützung für die Ideale der freien Gewerkschaftsbewegung. Er wünschte dem Kongreß größtmöglichen Erfolg.

Mauricio Sant'Anna von der brasilianischen Konföderation der Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Zivilluftfahrt überbrachte gute Nachrichten aus Brasilien. Die Militärdiktatur sei beendet, die Einschränkungen des Streikrechts aufgehoben und freie Wahlen abgehalten worden. Doch erlebe Brasilien die schwerste wirtschaftliche Rezession in diesem Jahrhundert. Obwohl der Handel des Landes zum größten Teil auf dem Seeweg abgewickelt werde, seien in der Handelsmarine radikale Kürzungen vorgenommen worden. Staatseigene Unternehmen seien an private Interessen verkauft worden. Arbeitsplätze in der Seeschifffahrt würden abgebaut. Immer weniger Schiffe führen unter brasilianischer Flagge. Die ITF-Regionalkonferenz in Montevideo habe vor kurzem eine Charta verabschiedet, in der gemeinsame Maßnahmen gegen "neoliberale" Strömungen gefordert wurden.

Sampson Mabheka von der Zimbabwe Amalgamated Railwaymen's Union äußerte sich sehr zufrieden mit dem Übergang der ITF zu einer vierjährigen Kongreßperiode, da dies die Durchführung eines umfangreichen Tätigkeitsprogramms in den einzelnen Sektionen ermöglicht habe. Die Position der Gewerkschaften in Simbabwe werde durch zahlreiche Zusammenschlüsse gestärkt - seine eigene Gewerkschaft sei aus dem Zusammenschluß von vier zuvor eigenständigen Gewerkschaften hervorgegangen. Die Eisenbahnergewerkschaften drängten auf die Wiederherstellung der Bahnverbindungen mit Mosambik. Dies werde allerdings durch die Tatsache erschwert, daß sich dieses Nachbarland Simbabwes praktisch im Kriegszustand befinde. Er bat um die fortgesetzte Unterstützung der Gewerkschaftsbewegung für die Gewerkschaften in Simbabwe, um ihnen beim Aufbau einer gerechten Gesellschaft zu helfen. Er dankte allen, die die Bildungsarbeit seiner Gewerkschaft in der Vergangenheit unterstützt hatten, und insbesondere der britischen Eisenbahnergewerkschaft für die Bereitstellung von dringend benötigten Büroausrüstungen. Er regte an, den nächsten ITF-Kongreß als Zeichen der Unterstützung der ITF für die dortige Gewerkschaftsbewegung in Simbabwe abzuhalten. Mit warmen Worten dankte er Anderson Mhungo, der nach zwei Jahrzehnten im Dienste der Gewerkschaft vor kurzem in den Ruhestand getreten sei.

# Sektionskonferenzen und andere Sitzungen

## Sektionskonferenz der Seeleute — Freitag, 3. August — Nachmittag

Knapp 200 Delegierte nahmen an der Sektionskonferenz der Seeleute teil, die am Freitag, den 3. August begann und am Montag, den 6. August fortgesetzt wurde.

K. Mols Sørensen (Dänische Gewerkschaft der Steuerleute) und Shannon Wall (NMEBA) wurden von den Sitzungsteilnehmern für die nächsten vier Jahre einstimmig als Vorsitzender bzw. Stellvertretender Vorsitzender der Sektion wiedergewählt. Shannon Wall wurde darüber hinaus zum Berichterstatter über die Sitzung ernannt.

Die Sitzung verabschiedete den Tätigkeitsbericht mit Ausnahme der Empfehlungen der Ad-Hoc-Arbeitsgruppe für Bemannungsfragen zur Bemannung und Berechnung von ITF-Gesamtbemannungskosten-(TCC-)Verträgen, die zur weiteren Beratung an den neugegründeten Schifffahrtssicherheitsausschuß der ITF-Seeleutektion verwiesen wurden. Mit der Billigflaggenkampagne in Zusammenhang stehende Punkte des Tätigkeitsberichts wurden an die gemeinsame Sitzung der Seeleute und Hafentarbeiter verwiesen.

Nach Änderungen an Entschließungsantrag Nr. 11 (Gesamtbemannungskostenverträge: Definition des Richtwerts) wurden darin Schritte in Richtung auf eine Vereinfachung von TCC-Verträgen (und langfristigen deren vollständige Vereinheitlichung) als Zielsetzung der ITF genannt und gefordert, daß "in den Grenzwert eingehende Leistungen ausschließlich direkt an die Seeleute gezahlte, quantifizierbare Heuerleistungen umfassen sollten."

Die Sitzungsteilnehmer verabschiedeten Entschließungsantrag Nr. 12, in dem die Einrichtung eines besonderen ITF-Regionalausschusses der europäischen ITF-Schifffahrtsgewerkschaften gefordert wurde.

Ein Entschließungsantrag zu Zweitregistern (Nr. 13) wurde mit geändertem Wortlaut verabschiedet. Darin wurde gefordert, daß der ITF angeschlossene Gewerkschaften in Ländern, die Zweitregister betreiben, Verträge unterzeichnen sollten, "die nicht unter dem Niveau der für die ITF annehmbaren TCC-Verträge bleiben." Dies soll gewährleisten, daß die Arbeitsbedingungen auf Zweitregisterschiffen mindestens denen auf Billigflaggenschiffen entsprechen.

Ebenfalls verabschiedet wurde eine geänderte Fassung von Entschließungsantrag Nr. 19, in dem eine Umgestaltung und bessere

Koordinierung der ITF-Tätigkeit im Rahmen der IMO gefordert wurde. Außerdem wurde eine Vereinfachung der Strukturen der ITF-Seeleutesektion und ihrer Ausschüsse durch Verschmelzung des derzeitigen Bemannungs- und des Ausbildungsausschusses in einen neuen ITF-Schifffahrtssicherheitsausschuß gefordert.

Ein Entschließungsantrag zu Kreuzfahrtschiffen, der nach Intensivierung der Tätigkeit im Rahmen der Kampagne gegen die erschreckend schlechten Arbeitsbedingungen an Bord dieser Schiffe sowie Einrichtung eines gestrafften ITF-Ausschusses für die Kreuzschifffahrt rief, wurde verabschiedet.

Ein detaillierter und sehr technischer Entschließungsantrag zur Tankschiffsicherheit (Nr. 21) der nordischen Schiffsingenieursgewerkschaften, der Doppelböden und Doppelhüllen forderte, wurde nach ausführlicher Diskussion zur eingehenderen Beratung an den neu geschaffenen Schifffahrtssicherheitsausschuß verwiesen.

Entschließungsantrag Nr. 22 über die Anwendung des IMO-STCW-Übereinkommens im norwegischen Sektor wurde mit geringfügigen Änderungen verabschiedet.

Entschließungsantrag Nr. 25 (Gesetzgebung und Ladegrundsätze beim Beladen von Schiffen) wurde an die gemeinsame Sitzung der Seeleute und Hafentarbeiter verwiesen.

Entschließungsantrag Nr. 37, der nach verstärkten Maßnahmen zur Förderung und zum Ausbau der echten, in afrikanischem Besitz befindlichen Schifffahrtsflotte rief, wurde mit geringfügigen Änderungen verabschiedet.

Die Dringlichkeitsentschließung zur Beförderung ausgebrannten Kernbrennstoffs an Bord von nicht speziell zu diesem Zweck gebauten Schiffen wurde verabschiedet.

Die Dringlichkeitsentschließung zur Brandkatastrophe an Bord der *Scandinavian Star* wurde verabschiedet, nachdem die Antragsteller auf eine Klausel verzichtet hatten, in der (entsprechend der schwedischen Praxis) die Berufung des ersten Ingenieurs zum Brandschutzoffizier gefordert worden war. Ebenfalls verabschiedet wurde die Dringlichkeitsentschließung zum Fährbetrieb in Skandinavien, die sich mit der Kampagne der nordischen Gewerkschaften gegen das Fährschiff *Black Prince* der Reederei Fred Olsen befaßte.

## Sektionskonferenz Reisebüropersonal — Freitag, 3. August — Nachmittag

Eine Wiedergeburt erlebte die ITF-Sektion Reisebüropersonal unter der Bezeichnung Sektion Fremdenverkehrsdienste. Sie hat den umfassenden Auftrag, mit angeschlossenen Gewerkschaften in anderen ITF-Sektionen sowie anderen Internationalen Berufssekretariaten im Interesse einer Verbesserung der Bedingungen für die Beschäftigten im gesamten Bereich des rasch wachsenden Fremdenverkehrsgewerbes zusammenzuarbeiten.

Die Sektionskonferenz am Freitagnachmittag bestätigte den Beschluß der ihr im März diesen Jahres in London vorausgegangenen Sektionskonferenz, der auf eine Ausweitung der Zuständigkeit der Sektion über ihren traditionellen Kernbereich des Reisebüropersonals hinaus abzielte. Ein zusätzlicher Schwerpunkt für die Tätigkeit der Sektion sollen Beschäftigte im Fremdenverkehrsgewerbe sein, die außerhalb ihrer Heimatländer tätig sind.

Die Konferenz wies nachdrücklich darauf hin, daß sie nicht in Wettbewerb zu anderen Sektionen und Internationalen Berufssekretariaten stehen wolle, sondern die Sektion für die übrigen angeschlossenen Gewerkschaften und andere Internationale Berufssekretariate öffnen wolle, von denen bereits deutliches Interesse an der Tätigkeit im Rahmen einer breiter definierten Sektion Fremdenverkehrsdienste geäußert worden sei.

Die Delegierten würdigten die hervorragende Arbeit von Lars Hellman (schwedische Gewerkschaft der Beschäftigten im Handel-HTF) während seiner 13 Jahre im Amt des Sektionsvorsitzenden. Unter seiner Führung habe sich die Sektion entfaltet und Bemühungen um eine Beschränkung ihrer Tätigkeit widerstanden. Hellman verzichtete auf eine erneute Kandidatur, um sich in Zukunft auf seine

Arbeit in Schweden konzentrieren zu können.

Zum neuen Sektionsvorsitzenden wurde Richard Rosser von der britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) gewählt. Zum Stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion wurde H. Takahashi von der japanischen Gewerkschaft des Reisebüropersonals Kankororen gewählt, der dieses Amt von Kollegen Nakajima von der gleichen Gewerkschaft übernimmt.

Einstimmig verabschiedeten die Delegierten einen Entschließungsantrag, in dem Japan Airlines und Nikko Hotels wegen der Verletzung einer Neutralitätsvereinbarung mit der Internationalen Gewerkschaft des Hotel- und Gaststättenpersonals (HERE) in den Vereinigten Staaten über die gewerkschaftliche Mitgliederwerbung im Nikko Hotel in Chicago verurteilt wurden. Die ITF wurde aufgerufen, in Zusammenarbeit mit der Internationalen Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL) im Rahmen einer internationalen Kampagne Druck auf Japan Airlines/Nikko Hotels auszuüben, um sie zur neuerlichen Einhaltung der Vereinbarung und zur Anerkennung der demokratischen Rechte ihrer Mitarbeiter in Chicago zu veranlassen.

Die Konferenzteilnehmer berieten darüber hinaus über die Tätigkeit der Arbeitsgruppe Fremdenführer der Sektion, die erstmals im Juli in London zusammengetreten war. In einem von der Konferenz verabschiedeten Entschließungsantrag wurde die Sektion aufgefordert, sich auf der Ebene der Europäischen Gemeinschaft für Maßnahmen zur Harmonisierung der Lizenzierungsnormen für Fremdenführer sowie für gesetzgeberische Maßnahmen im Hinblick auf ein Verbot der Benutzung von Klappsitzen in Reisebussen durch Fremdenführer einzusetzen.



# Sektionskonferenz Zivilluftfahrt

## Samstag, 4. August — Vormittag

Zu Beginn der Sektionskonferenz Zivilluftfahrt begrüßten die Delegierten die Beobachter von der ungarischen Gewerkschaft der Flugzeugtechniker, die erstmals an einem ITF-Kongreß teilnahmen. Anschließend hörten sie einen ausführlichen Bericht über den Streik bei *Eastern Airlines* in den Vereinigten Staaten. Die US-Gewerkschaften, so erklärte Randy Babbit von ALPA, würden nicht eher ruhen, als bis Frank Lorenzo "wie Drakula in einem Holzarg mit einem Pfahl im Herzen" unschädlich gemacht sei.

Sektionssekretär David Cockroft wies darauf hin, daß mehrere Wechsel des Sektionssekretärs in den vergangenen 4 Jahren dazu geführt hätten, daß die Tätigkeit der Sektion nur unter Schwierigkeiten aufrechterhalten werden konnte. Er äußerte die Hoffnung, daß nun eine Wiederbelebung der Sektion möglich werde. Er dankte den zahlreichen Funktionären verschiedener angeschlossener Gewerkschaften, die die ITF in den mit Fragen der Zivilluftfahrt befaßten internationalen Gremien vertreten hatten, darunter insbesondere Stu Johns, ITF-Vertreter bei der ICAO, der zu einer Reihe wichtiger Erfolge im Zusammenhang mit der Lizenzierung von Flugzeugingenieuren und Flugleitern beigetragen habe.

Die Delegierten erfuhren, daß die Vollendung des europäischen Binnenmarkts und die Liberalisierung der europäischen Zivilluftfahrt die Gewerkschaften in der Europäischen Gemeinschaft vor höhere Anforderungen stellen werde. Sie stimmten der Einrichtung eines neuen europäischen ITF-Ausschusses für die Zivilluftfahrt im Grundsatz zu, verschoben eine endgültige Entscheidung über dessen genaue Zusammensetzung aber bis zur allgemeinen Überprüfung der ITF-Tätigkeit in Europa, die zu

einem späteren Zeitpunkt auf der Tagesordnung des Kongresses stand. Andere während der Konferenz angesprochene Fragen waren die Lizenzierung des Kabinenpersonals, Privatisierung und Entregulierung der japanischen Luftverkehrswirtschaft sowie Privatisierungspläne bei *Aerolineas Argentinas*.

Die Vertreterin der türkischen Zivilluftfahrtgewerkschaft Hava-Is erklärte, ihre Gewerkschaft wolle nach 10jähriger Vernachlässigung der internationalen Arbeit nun wieder aktiver in der ITF mitwirken, und berichtete über die drohende Privatisierung von *Turkish Airlines* sowie über Probleme im Anschluß an die Übernahme eines Verpflegungsunternehmens durch SAS.

Die Konferenzteilnehmer beschlossen die Einrichtung eines Planungsausschusses, der dem Sektionssekretär Orientierungshilfen geben solle, und verabschiedeten ein um zusätzliche Punkte, z. B. Arbeitszeitbegrenzung für das fliegende Personal, Luftpiraterie und Terrorismus sowie Gefahrguttransport per Luft ergänztes Tätigkeitsprogramm für die nächsten vier Jahre.

Bill Scheri wurde als Vorsitzender der Sektion wiedergewählt, zum Stellvertretenden Vorsitzenden wurde George Ryde von der Transport and General Workers' Union (Großbritannien) gewählt.

Der ehemalige Sektionssekretär Mo Hoda kündigte an, daß er sich vor dem nächsten Kongreß aus der Tätigkeit für die ITF zurückziehen werde. Vor den Delegierten würdigte er die Freundschaften, die er während seiner Tätigkeit in der Sektion Zivilluftfahrt geschlossen habe. Er wünschte seinen Kollegen alles Gute für die Zukunft. Er werde immer an sie denken. Die Delegierten antworteten mit stehendem Applaus.

## Sitzung Forschung und Veröffentlichungen

### Freitag, 3. August — Vormittag

Während einer Sitzung Forschung und Veröffentlichung am Freitagvormittag, den 3. August, hatten Redakteure von Gewerkschaftszeitungen und Leiter gewerkschaftlicher Forschungsabteilungen die Gelegenheit, zu ITF-Veröffentlichungen der jüngsten Zeit sowie der Tätigkeit der Presse- und Forschungsabteilung generell Stellung zu nehmen. Der Sekretär der Abteilung, David Cockroft, erläuterte die Zielsetzung der Abteilung, sich auf Veröffentlichungen für einen möglichst breiten Leserkreis zu konzentrieren. Er lud die angeschlossenen Gewerkschaften ein, umfangreiche Sammelbestellungen für Veröffentlichungen aufzugeben, insbesondere wenn sie selbst für ihre weitere Verteilung sorgen könnten. Da ITF-Veröffentlichungen jedoch nicht jedes Mitglied jeder Gewerkschaft erreichen könnten, sollten die Gewerkschaften in ihren eigenen Veröffentlichungen Artikel aus den *ITF-Nachrichten* übernehmen oder einarbeiten, erklärte er. Er erinnerte die angeschlossenen Gewerkschaften außerdem an ihre in den ITF-Satzungen festgeschriebene Pflicht, der ITF Kopien aller ihrer Veröffentlichungen zuzuschicken.

Zwar stellten die Delegierten in ihrer Mehrzahl fest, daß sich die Qualität der Veröffentlichungen verbessert habe, doch wiesen viele von ihnen auf lange Verzögerungen beim Erhalt der *ITF-Nachrichten* - insbesondere in den nicht englischsprachigen Fassungen - hin. Eine Möglichkeit zur Beschleunigung des Informationsflusses bestünde darin, daß bestimmte angeschlossene Gewerkschaften Druck und Verteilung des Nachrichtenmagazins übernehmen.

Es wurden Themenvorschläge für künftige Veröffentlichungen gemacht: z. B. Walfang, Umweltfragen und Arbeitsschutz. Außerdem wurde der Wunsch geäußert, daß die ITF Seminare zur Erstellung von Veröffentlichungen veranstalten solle. Cockroft stimmte der Auffassung zu, daß sich die Abteilung stärker an der Bildungstätigkeit der ITF beteiligen sollte und hob hervor, daß die Mitarbeiter der Abteilung jederzeit bereit seien, die angeschlossenen Gewerkschaften in technischen Fragen zu beraten. Außerdem wurde die Herstellung von ITF-Aufklebern für Lkws und die Vergabe von Karten mit den Adressen aller ITF-Mitgliedsgewerkschaften in den einzelnen Regionen angeregt.

Ein Vertreter von *Poptel Geonet* stellte das Computerkommunikationssystem Poptel vor. Hierbei handelt es sich um ein Electronic-Mail-System, mit dessen Hilfe die Benutzer geschriebene Texte von ihrem eigenen Personalcomputer über Telefonleitungen und den kostengünstigen Paketvermittlungsdienst ("packet switching") auf andere dem Netz angeschlossene Computer übertragen können. Diese Texte können vom Absender ebenso wie vom Empfänger auf dem Bildschirm redigiert werden. Außerdem gewährt Poptel dem Benutzer Zugriff auf eine Reihe von Datenbanken. Das System bietet seine Dienstleistungen vor allem Arbeitnehmerorganisationen an und unternimmt große Anstrengungen, um Gewerkschaften dazu zu bewegen, sich zur Kommunikation mit anderen Gewerkschaften, Internationalen Berufssekretariaten und auch ihren Mitgliedern dieses Netzes zu bedienen.

# Sektionskonferenz der Fischer Samstag, 4. August — Vormittag

Die Sektionskonferenz der Fischer fand am Samstagvormittag statt.

Der Sektionsvorsitzende Oli Jacobsen (Faröer Fischer-gewerkschaft) und der Stellvertretende Vorsitzende Jan Skrede (Norwegische Seeleutegewerkschaft) wurden einstimmig in ihren Ämtern bestätigt. Skrede wurde zum Berichterstatter auf der Plenarsitzung gewählt. Jacobsen ist seit nunmehr zehn Jahren Vorsitzender der ITF-Sektion der Fischer: 1971 in Wien nahm er zum ersten Mal an einem ITF-Kongreß teil.

Die Konferenz verabschiedete den Tätigkeitsbericht ebenso wie den ergänzenden Tätigkeitsbericht.

Der endgültige Text der Erklärung zum Walfang, ursprünglich auf der Sektionskonferenz in London im Juni 1990 erarbeitet, wurde genehmigt.

Ebenfalls genehmigt wurde der endgültige Text des ITF-Aktionsprogramms zum Meeresschutz sowie mit geringfügigen redaktionellen Änderungen die endgültige Fassung der ITF-Fischereipolitik.

Mauricio Sant'Anna von der brasilianischen Konföderation der Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Zivilluftfahrt appellierte an die Sektion, Fischern in Lateinamerika, die vom Mangel an organisatorischen Ressourcen und der in der Region herrschenden Wirtschaftskrise besonders hart betroffen

sein, bei ihrer Tätigkeit Vorrang einzuräumen. Dieser Appell wurde von den Delegierten der spanischen Transportarbeiterföderation in der UGT, die Anfang dieses Jahres in Valparaiso (Chile) an einer Sitzung in Unterstützung der lateinamerikanischen Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft teilgenommen hatten, nachdrücklich unterstützt.

Der Entwurf des Arbeitsprogramms wurde mit zwei Ergänzungen verabschiedet.

Zum Vertreter der Sektion der Fischer im neu geschaffenen Schifffahrtssicherheitsausschuß der ITF-Seeleutesektion, dessen Aufgabe unter anderem in der Koordinierung der Tätigkeit der ITF-Vertreter im Rahmen der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt besteht, wurde der Stellvertretende Sektionsvorsitzende Jan Skrede gewählt.

Unter dem Tagesordnungspunkt "Verschiedenes" unterrichtete Sektionssekretär Ake Selander die anwesenden Delegierten, daß eine Bemannungsagentur Staatsbürger der Volksrepublik China mit koreanischer Abstammung als Bemannungen für unter Billigflagge aus dem Freihafen Las Palmas betriebene Fischereifahrzeuge bereitstelle. Die UGT-Delegation bestätigte, daß es sich hierbei um ein sehr schwerwiegendes Problem handele. Die Sektion sagte zu, nähere Informationen über die Situation zu sammeln.

# Sektionskonferenz Straßentransport Samstag, 4. August — Nachmittag

Die Spitzenämter der ITF-Sektion Straßentransport wurden für die nächsten vier Jahre neu besetzt. Die Sektionskonferenz, die am 4. August im Rahmen des Kongresses in Florenz zusammentrat, verabschiedete ihren bisherigen Vorsitzenden Johnny Grönberg sowie den Stellvertretenden Vorsitzenden Jack Ashwell. Die Delegierten dankten ihnen für ihre langjährigen treuen Dienste und wünschten ihnen alles Gute für die Zukunft. Auf Vorschlag des Planungsausschusses der Sektion wurden Ricardo Perez (Argentinien) und Peter Küng (Schweiz) einstimmig zu ihren Nachfolgern gewählt.

Die Sektion beschloß ferner eine Erweiterung ihres Planungsausschusses, der ihre Tätigkeit zwischen den Kongressen lenkt. Der neue Planungsausschuß umfaßt neben dem Sektionsvorsitzenden und dem Stellvertretenden Vorsitzenden neun weitere Mitglieder, darunter erstmals Vertreter aus Afrika, Asien und dem pazifischen Raum sowie Lateinamerika.

Den größten Teil der von dem scheidenden Stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion, Jack Ashwell, geleiteten Konferenz zur Verfügung stehenden Zeit wurde von der Beratung über die sechs vom Entschließungsausschuß an die Sektion verwiesenen Entschließungsanträge in Anspruch genommen.

Die Sektion verabschiedete die von der kolumbianischen Berufsfahrergewerkschaft vorgelegten Entschließungsanträge Nr. 4 und 5, in denen die Einführung eines 8-Stunden-Tages für Berufsfahrer sowie die Abschaffung der Entlohnung der Fahrer entsprechend der von ihnen pro Tag beförderten Fahrgäste gefordert wurden.

Anschließend berieten die Konferenzteilnehmer über drei von der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft eingereichte Entschließungsanträge. Entschließungsantrag Nr. 16,

der die ITF zur Prüfung der Möglichkeit der Einführung eines internationalen Rechtshilfesystems für Berufsfahrer aufforderte, wurde mit der Empfehlung verabschiedet, ihn zwecks entsprechender Maßnahmen an die Sektion zurückzuverweisen.

Entschließungsantrag Nr. 17, der eine Begrenzung der Lenkzeiten unter Berücksichtigung von Sicherheitsfaktoren sowie anderer wesentlicher Aufgaben der Fahrer neben der Lenktätigkeit forderte, wurde von den Konferenzteilnehmern verabschiedet, nachdem sie zuvor beschlossen hatten, entsprechend einer vom Planungsausschuß auf seiner jüngsten Sitzung ausgesprochenen Empfehlung das Konzept der "Arbeitszeit" durch das Konzept der "Dienstzeit" zu ersetzen.

Entschließungsantrag Nr. 18, der sich die Schaffung eines europäischen Musterkollektivvertrages für den Straßentransport zum Ziel gesetzt hatte, wurde in seiner geänderten Fassung verabschiedet. Perez zog seine Anregung, den Entschließungsantrag auch auf die dritte Welt auszudehnen, die sich ähnlichen Problemen gegenübersehe, zurück, nachdem der Stellvertretende Generalsekretär Graham Brothers darauf hingewiesen hatte, daß die ITF bereits von der Regionalkonferenz in Montevideo aufgefordert worden sei, einen internationalen Musterkollektivvertrag für den Straßentransport anzustreben.

Der von der britischen Transportarbeitergewerkschaft TGWU eingereichte Entschließungsantrag Nr. 30 mit der Aufforderung an die ITF, ihre Kampagne für eine Verschärfung der Vorschriften für den Straßentransport zu intensivieren, wurde verabschiedet.

Darüber hinaus verabschiedete die Konferenz wie üblich den Tätigkeitsbericht sowie ein acht Punkte umfassendes Arbeitsprogramm.

# Gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter

## Samstag, 4. August — Nachmittag

Die gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter am Samstagnachmittag verabschiedete eine Entschließung, in der eine Verschärfung der Bestimmungen für die Überprüfung von Schiffen auf ihre Seetüchtigkeit im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle gefordert und gesetzgeberische Maßnahmen abgelehnt wurden, die eine Strafverfolgung von Arbeitnehmern, die mit dem Be- und Entladen von Schiffen beschäftigt sind, in einem anderen als dem Land ermöglichen würden, in dem die Arbeiten ausgeführt wurden.

Den Hintergrund für die Verabschiedung dieses Entschließungsantrags bildeten die in Italien eingeleiteten Strafverfahren gegen Vorarbeiter, die bei einem schwedischen Stauereiunternehmen beschäftigt waren und das Beladen der unter italienischer Flagge fahrenden *Tito Campanella* beaufsichtigt hatten, die im Jahre 1983 mit einer 24köpfigen Besatzung an Bord spurlos verschwand.

In den Diskussionsbeiträgen wurde hervorgehoben, daß es bei diesem Entschließungsantrag nicht um die "Schuldfrage" in diesem speziellen Fall gehe. Er solle vielmehr verhindern, daß die Beschäftigten von Stauereiunternehmen von unternehmerischen Interessen zu Sündenböcken gemacht und außerhalb des Landes, in dem sie ihrer Arbeit nachgehen, vor Gericht gebracht werden. Den Hafenbehörden sollte größere Verantwortung für die Überprüfung der Schiffe auf ihre Seetüchtigkeit und Eignung für die Beförderung bestimmter Frachten zugewiesen werden, wenngleich die Entscheidung darüber, ob das Schiff auslaufen dürfe, letztendlich dem Kapitän als der für die Sicherheit der von seiner Entscheidung Betroffenen verantwortlichen Person zu überlassen sei.

Diskussionsredner forderten ferner die Verabschiedung einer Entschließung im Rahmen der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO), die Kapitänen, die ihren Arbeitsplatz verlieren, weil sie sich aus Sicherheitsgründen weigern, mit ihrem Schiff auszulaufen, staatliche Unterstützung garantieren würde.

Die Konferenz bestätigte einen Entschließungsantrag zu Zweitregistern in der von der Sektionskonferenz der Seeleute am Freitag geänderten und anschließend verabschiedeten Fassung. Die Delegierten beschlossen außerdem, in Botschaften an den Staatspräsidenten von Mexiko bzw. die griechische Regierung gegen die schlechten Beschäftigungsaussichten für Seeleute in Mexiko bzw. die Pläne für eine Privatisierung des Sozialversicherungsfonds für Seeleute in Griechenland zu protestieren.

Darüber hinaus beauftragten die Delegierten das Sekretariat mit der Prüfung der Möglichkeit, bei der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) offiziell Beschwerde gegen ein im Rahmen des Gesetzes zur Regelung der Handelsschifffahrt in Sri Lanka verabschiedetes neues Gesetz einzureichen, durch das Seeleute unter Androhung einer Haft- und/oder Geldstrafe gezwungen werden, alle über die in ihren auf Sri Lanka unterzeichneten Beschäftigungsverträgen festgelegten Heuern hinaus durchgesetzten Heuerzahlungen an die Reeder oder die Agenturen zurückzuzahlen. Ferner wurde die ITF aufgefordert, ein Rechtsgutachten über mögliche weitere Maßnahmen gegen dieses drastische Gesetz einzuholen.

Am Montag, den 6. August, fand nachmittags eine zweite Sitzung statt, auf der die Mitglieder sowie die beiden Vorsitzenden des Fair-Practices-Ausschusses gewählt wurden.

# Sektionskonferenz Eisenbahn

## Montag, 6. August — Vormittag

Die Sektionskonferenz Eisenbahn am 6. August, an der mehr als 170 Delegierte teilnahmen, endete mit einer Abstimmung nach Mitgliedschaft bei der Wahl des neuen Sektionsvorsitzenden.

Die beiden Kandidaten für dieses Spitzenamt waren Jimmy Knapp von der britischen Eisenbahnergewerkschaft NUR sowie Charly Pasche vom Schweizerischen Eisenbahnerverband SEV.

Während das Ergebnis der Abstimmung nach Mitgliedschaft bei der Wahl des Sektionsvorsitzenden erst nach Abschluß der Sektionskonferenz vorlag, wurde Umraomal Purohit von der Allindischen Eisenbahnerföderation (AIRF) einstimmig im Amt des Stellvertretenden Sektionsvorsitzenden bestätigt.

Die Delegierten diskutierten ausführlich über den Tätigkeitsbericht der Sektion für die vergangenen vier Jahre. Ein Redner nach dem anderen forderte die volle Nutzung der umweltfreundlichen Aspekte der Bahnen und appellierte an die Sektion, sich auf die ihr während der Zeit bis zum nächsten Kongreß bevorstehenden Herausforderungen vorzubereiten. Der Tätigkeitsbericht wurde anschließend einstimmig verabschiedet.

Drei Entschließungsanträge waren zur Beratung an die Konferenz verwiesen worden.

Der von der japanischen Konföderation der Eisenbahnergewerkschaften (JRJ) vorgelegte Entschließungsantrag Nr. 8 appellierte an die angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften ebenso wie die ITF, neue Initiativen zur Förderung größerer Eisenbahnsicherheit zu ergreifen.

In dem von der britischen Eisenbahnergewerkschaft NUR

vorgelegten Entschließungsantrag Nr. 23 (Eisenbahnen in der Europäischen Gemeinschaft) wurde die ITF gedrängt, zu gewissen aktuellen Vorschlägen der Kommission im Hinblick auf die Umstrukturierung der Eisenbahnen innerhalb der EG Stellung zu nehmen. Außerdem forderte er die ITF auf, sich nach Eröffnung des Kanaltunnels für den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen der Küste des Ärmelkanals und London einzusetzen.

Der von der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE) vorgelegte Entschließungsantrag Nr. 40 bekräftigte erneut die ablehnende Haltung der Sektion gegenüber einer Privatisierung der Bahnen.

Alle drei Entschließungsanträge wurden *einstimmig verabschiedet*.

Ebenfalls verabschiedet wurde ein 7 Punkte umfassendes Arbeitsprogramm, das von Y. Koster von der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft FNV um einige Erläuterungen ergänzt worden war.

Das Ergebnis der Abstimmung nach Mitgliedschaft bei der Wahl zum Vorsitzenden der Sektion Eisenbahn lautete:

Charly Pasche	384.379
Jimmy Knapp	599.719.

Damit war Jimmy Knapp zum Vorsitzenden der ITF-Sektion Eisenbahn *gewählt*.

# Sektionskonferenz der Hafentarbeiter Montag, 6. August — Vormittag

Die Sektionskonferenz der Hafentarbeiter am Montagvormittag verabschiedete einstimmig einen Entschließungsantrag, in dem die EG-Kommission zu verstärkten Bemühungen um die Schaffung eines paritätischen EG-Ausschusses für die Hafenwirtschaft ähnlich den für andere Verkehrsbereiche bereits eingerichteten paritätischen Ausschüssen aufgefordert wurde.

Der von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) vorgelegte Entschließungsantrag stand im Zusammenhang mit den Bemühungen der Hafentarbeitergewerkschaften um Gewährleistung einer koordinierten Entwicklung der Hafenwirtschaft, insbesondere im Hinblick auf die Vollendung des europäischen Binnenmarktes, und der in vielen Ländern zu verzeichnende Tendenz zu stärkerer Entregulierung und Beherrschung der Wirtschaft durch die unkontrollierten Kräfte des Marktes.

Zwar richtet sich diese Entschließung speziell an die Europäische Gemeinschaft, deren zögernde Haltung bei der Erarbeitung einer gemeinschaftlichen Hafenpolitik starke Beunruhigung hervorruft,

doch gilt die Forderung nach einem gemeinsamen Ordnungsrahmen für diesen Wirtschaftsbereich ebenso für die anderen Regionen der Welt. Die Diskussionsredner auf der Konferenz hoben den gleichartigen Charakter der Angriffe der Hafentarbeiter auf die organisierte Arbeitnehmerschaft in allen Ländern hervor.

Darüber hinaus verabschiedete die Konferenz im Grundsatz einen Entschließungsantrag, in dem ein gemeinsamer Ansatz bei der Regelung der Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen für europäische Hafentarbeiter gefordert wurde. Eine demnächst von der Sektion einzuberufende Sitzung der europäischen Hafentarbeiter soll sich mit der genauen Formulierung des Entschließungsantrags befassen und dabei eine Reihe von Punkten berücksichtigen, die von Delegierten während der Konferenz angesprochen wurden.

John Connolly von der britischen Transport and General Workers' Union und Tas Bull von der Waterside Workers' Federation (Australien) wurden als Vorsitzender bzw. Stellvertretender Vorsitzender der Hafentarbeitersektion wiedergewählt.

# Sektionskonferenz Binnenschifffahrt Montag, 6. August — Nachmittag

Den Delegierten auf der Sektionskonferenz Binnenschifffahrt bereiteten die Arbeitsbedingungen auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal, der 1992 eröffnet werden soll, Sorge. Als vorrangige Aufgabe betrachteten sie die Ausdehnung des IAO-Übereinkommens über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer auf die Arbeitnehmer in der Donauschifffahrt. Sektionssekretär Graham Brothers wies darauf hin, daß diese Ausdehnung trotz einer ihm vom IAO-Generaldirektor gegebenen Zusage nicht auf dem Arbeitsprogramm der IAO für den Zeitraum 1992/93 stehe. Die für 1992 geplante vierte Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses werde jedoch eine Gelegenheit bieten, diese Frage anzusprechen.

Sowohl die Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau als auch der Ausschuß für die Binnenschifffahrt werden ihre Arbeit fortsetzen. Die Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau sieht sich insofern einer besonderen Schwierigkeit gegenüber, als der Kanal zwei geographische Bereiche mit bisher sehr unterschiedlichen Wirtschaftssystemen verbinden wird. Die ITF-Gewerkschaften sind dringend an einer Zusammenarbeit mit anderen Gewerkschaften in der Region interessiert, um eine Flut billiger Arbeitskräfte aus den früheren "Ostblockländern" und eine Verschlechterung der Löhne und Arbeitsbedingungen zu verhindern. Brothers bat die angeschlossenen Gewerkschaften, die ITF über alle Kontakte zu Vertretern von Arbeitneh-

mern in der Binnenschifffahrt dieser Länder zu unterrichten. Die Konferenzteilnehmer applaudierten einem Vertreter der tschechoslowakischen Transportarbeitervereinigung, der von der Gründung einer neuen Gewerkschaft der Binnenschiffer in der Tschechoslowakei mit bereits 8000 Mitgliedern berichtete. Er versicherte den Delegierten, daß die Gewerkschaft in den Kanal betreffenden Fragen zur Zusammenarbeit mit der ITF bereit sein werde.

Ferner hörten die Sitzungsteilnehmer Berichte aus Indien, wo die Binnenschiffer bei sehr niedriger Bezahlung zwölf Stunden am Tag arbeiten müßten. Zunehmende Mechanisierung habe zu einem erheblichen Rückgang der Bemannungsniveaus geführt. Die Delegierten erfuhr von einem möglicherweise demnächst bevorstehenden Transfer der auf den Flüssen Plata und Paraguay in Lateinamerika verkehrenden Schiffe auf die bolivianische Flagge, die dadurch zur Billigflagge werde. Die Seeleutegewerkschaften in der Region müßten sich um eine Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften in Bolivien bemühen, um zu verhindern, daß das Land zu einer Quelle billiger Arbeitskräfte werde.

Alfons Geeraerts und Walter Darmstädter wurden in ihren Ämtern als Vorsitzender bzw. Stellvertretender Vorsitzender der Sektion bestätigt.

# Ausschuß für ÖPNV — Montag, 6. August — Nachmittag

Der Ausschuß für den öffentlichen Personennahverkehr beriet auf seiner Sitzung am Montagnachmittag über die Möglichkeit der Schaffung einer neuen ITF-Sektion für die Arbeitnehmer im öffentlichen Personennahverkehr.

Bill Morris von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) erinnerte daran, daß der Ausschuß während des ITF-Kongresses 1983 in Madrid mit der Begründung geschaffen worden sei, daß die vorhandenen Strukturen den Bedürfnissen der Arbeitnehmer im öffentlichen Personennahverkehr nicht gerecht würden. Dies gelte auch heute noch, stellte er fest.

Hilmar Schmidt-Kohlhas von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) verwies auf die enge Zusammenarbeit der Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs auf internationaler Ebene im Rahmen des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen (UITP), der sich auf seinem jüngsten Kongreß mit den Problemen menschlicher Ressourcen befaßt habe. Er forderte die Delegierten auf, sich mit der Frage auseinanderzusetzen, ob der ITF-Ausschuß ein angemessenes Gegengewicht zur UITP darstellen könne. Im Laufe der nächsten vier

Jahre, so forderte er, müßten konkrete Schritte in Richtung auf die Schaffung einer neuen ITF-Sektion unternommen werden.

Morris unterstützte diesen Vorschlag und kritisierte, daß dem Ausschuß für seine Sitzung im Rahmen des Kongresses nur eine Stunde Zeit zur Verfügung stehe.

Der Stellvertretende Generalsekretär Graham Brothers stellte fest, daß die Entscheidung über einen solchen Vorschlag bei den Delegierten liege, wies jedoch darauf hin, daß die Schaffung einer neuen Sektion eine Änderung der ITF-Satzungen erforderlich machen würde.

Brothers teilte dem Ausschuß mit, daß sich der bisherige Vorsitzende Victor Schiwoff vom schweizerischen Verband des Personals der Öffentlichen Dienste aus der gewerkschaftlichen Tätigkeit sowie vom Amt des Ausschußvorsitzenden zurückgezogen habe. Er werde Schiwoff im Namen des Ausschusses schriftlich für seine Arbeit danken.

Die Delegierten wählten Siegfried Weiß von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und Anders Westin von der schwedischen Kommunalarbeitergewerkschaft zum neuen Vorsitzenden bzw. Stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses.

# Plenarsitzungen

**Dienstag, 7. August — Donnerstag, 9. August**

## Debatte über den Tätigkeitsbericht — Schluß

Die wegen der stattfindenden Konferenzen der ITF-Sektionen unterbrochene Debatte über den Tätigkeitsbericht wurde am Dienstagvormittag, den 7. August wiederaufgenommen.

J. K. Katende von der Amalgamated Transport and General Workers' Union (Uganda) dankte dem afrikanischen Regionalvertreter Ben "Roxy" Udogwu und der ITF für die seiner Gewerkschaft gewährte Unterstützung. Die häufig wechselnden Regierungen in Uganda und die schlechte Wirtschaftslage des Landes hätten negative Auswirkungen auf seine Gewerkschaft gehabt. Die wichtigsten Probleme seien mangelnde Kapitalausstattung, Wertverlust der Währung, Massenentlassungen und schlechtes Management bei Verkehrsunternehmen. Seine Gewerkschaft organisiere Arbeitnehmer im Straßen- und Luftverkehr, wo die Schließung der staatlichen Fluggesellschaft und des staatlichen Busunternehmens zu Massenentlassungen geführt hätten. Seine Gewerkschaft habe Strategien für die Überwindung der schwierigen Lage entwickelt und fordere die Einführung von Betriebsdemokratie sowie die Verabschiedung von Verhaltenskodexen für die Geschäftsleitungen. Hierbei seien einige Fortschritte erzielt worden. Die europäischen Gewerkschaften hätten auf dem Kongreß zurecht viel Zeit darauf verwandt, ihre Probleme zu erläutern, doch gebe es in den afrikanischen Wirtschaftsgemeinschaften ähnliche Schwierigkeiten, mit denen man sich ebenfalls auseinandersetzen müsse. Darüber hinaus bat er um Unterstützung bei der Ausbildung von Gewerkschaftern.

E. Toçoglu von der türkischen Eisenbahnergewerkschaft DEMIRYOL-IS verwies mit Stolz auf die fast 30jährige Mitgliedschaft seiner Gewerkschaft in der ITF. Arbeitnehmer in der Türkei bezahlten einen hohen Preis für die Sparpolitik der Regierung sowohl im Hinblick auf ihre Bezahlung als auch im Zusammenhang mit der Unterdrückung von gewerkschaftlichen Rechten und Freiheiten, die in nur all zu vielen Ländern anzutreffen sei. Die Zukunft gebe jedoch Anlaß zur Hoffnung - Arbeitnehmer in Osteuropa verfügten erstmals über freie Gewerkschaften, und durch ihren Beitritt zur ITF könnten sie zur Stärkung dieser Weltorganisation beitragen, erklärte er. Die Gewerkschaften in der Türkei seien zuversichtlich und voller Hoffnung, bald ihre Rechte zurückzugewinnen zu können. Seine Gewerkschaft habe bereits neue Formen von Arbeitskämpfmaßnahmen wie z. B. Massenkrankmeldungen erprobt, die sich als äußerst wirkungsvoll erwiesen hätten. Doch würden den Eisenbahnern weiterhin viele grundlegende Gewerkschaftsrechte vorenthalten. Die ITF habe die Gewerkschaft bei der Einreichung einer Beschwerde bei der IAO unterstützt, mit der sich der Ausschluß für Vereinigungsfreiheit derzeit befasse.

Bill Morris von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) bedauerte das Fehlen fast jeglicher Bezugnahme auf Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft und ihre besonderen Probleme innerhalb der Gewerkschaftsbewegung im ITF-Tätigkeitsbericht. Frauen, so erklärte er, seien in der ITF die wohl am meisten unterrepräsentierte Arbeitnehmergruppe. Dabei seien immer mehr Frauen in der Arbeitswelt anzutreffen, ihre Erwerbstätigkeit sei häufig für das Überleben ihrer Familien unverzichtbar. Trotzdem werde die Kluft zwischen den Einkommen männlicher und weiblicher Arbeitnehmer immer größer. Die 90er Jahre als Jahrzehnt der Frau böten den Gewerkschaften eine einzigartige Gelegenheit, sich nachdrücklich für die Gleichbehandlung am Arbeitsplatz ebenso wie in allen anderen Lebensbereichen einzusetzen. Bei der Planung ihrer Verhandlungsstrategien müßten die Gewerkschaften dieses Ziel im Auge halten. Dabei würden sie daran gemessen, inwieweit sie

Frauen eine Beteiligung an den Entscheidungsprozessen innerhalb der Gewerkschaften ermöglichen. Gewerkschaftsorganisationen wie IBFG, IUL und EGB hätten durch die Veranstaltungen von Konferenzen für ihre weiblichen Mitglieder und die Reservierung von Sitzen in ihren leitenden Gremien für Frauen richtungweisende Schritte unternommen. Wie sei dies aber bei der ITF? Im ITF-Vorstand hätten Frauen nicht automatisch Anspruch auf einen Sitz. Dies sei allerdings ein Fehler des Vorstands selbst und der angeschlossenen Gewerkschaften, nicht des Sekretariats. Der neugewählte Vorstand müsse sich aktiv dafür einsetzen, daß Frauen im Vorstand und in den Fachausschüssen der ITF ganz generell vertreten seien. Dies sei eine moralisch richtige Forderung. Er rief nach einem "Kreuzzug für die Gleichheit". Gleichheit müsse ebenso wie Wohltätigkeit zu Hause anfangen. Sie müsse hier in Florenz anfangen, so daß die Delegierten eines Tages zurückblickend sagen könnten: "Das alles hat in Florenz seinen Anfang genommen."

Felix Anthony von der Air Pacific Employees' Association (Fidschi) bezog sich in seinem Beitrag auf die am 25. Juli 1990 in Kraft gesetzte neue Verfassung seines Landes. Mit dieser neuen, den Menschen in Fidschi aufgezwungenen Verfassung sei der Rassismus institutionalisiert worden. Auf Fidschi werde von einer Ausdehnung der Apartheid gesprochen, und die Apartheid sei zweifellos der Eckpfeiler der Verfassung. Diskriminierende Behandlung der einzelnen Bevölkerungsgruppen auf Fidschi sei in vielen verschiedenen Lebensbereichen und selbst im Bildungssystem anzutreffen. Zwar sei die Lage sicherlich nicht so ernst wie in Südafrika, doch dürfe man mit Maßnahmen nicht warten, bis es soweit sei. Die Menschen auf Fidschi seien sich der Bedeutung der jüngsten Ereignisse in Europa bewusst, doch dürfe man nicht zulassen, daß diese alles überschatteten, was in anderen Teilen der Welt geschehe. Er appellierte an den Kongreß, die Dringlichkeitsentschließung zu Fidschi, die sich mit diesem Thema befasse, zu unterstützen, wenn sie zur Diskussion stehe.

Vaclav Vanek von der tschechoslowakischen Eisenbahnergewerkschaft dankte der ITF für die Einladung zur Teilnahme am Kongreß. Er berichtete über die aktuelle Lage der Gewerkschaften in der Tschechoslowakei. Neue Industriegewerkschaften seien gegründet worden und hätten demokratische Wahlen abgehalten. Im Verkehrssektor gebe es neun Industriegewerkschaften, und am 14. Juni dieses Jahres sei eine 600.000 Mitglieder starke Vereinigung von Transportarbeitergewerkschaften gebildet worden. Die Mitgliedsgewerkschaften dieser Vereinigung verfolgten drei Ziele: Mitverantwortung für die Verkehrswirtschaft, Verteidigung der Arbeitnehmerrechte und Ausbau internationaler Beziehungen zu anderen Gewerkschaften. Die tschechoslowakische Verkehrswirtschaft sei während der vergangenen 40 Jahre vom Wettbewerb ausgeschlossen gewesen und daher nicht in die westeuropäischen Verkehrssysteme integriert. Sie bedürfe der Unterstützung bei der Wiederherstellung dieser Verbindungen, damit sie ihre Lage am Knotenpunkt wichtiger Ost-West- und Nord-Süd-Strecken uneingeschränkt nutzen könne. Im Zusammenhang mit dem Bahnsektor berichtete er, daß bei den Bahnen in der Tschechoslowakei, die über ein Schienennetz von 13.000 km verfügten, 280.000 Arbeitnehmer beschäftigt seien. Ein in Vorbereitung befindliches Gesetz solle den Verbleib der Bahnen in öffentlichem Besitz gewährleisten. Die Eisenbahnergewerkschaft habe am 15. Februar ihren ersten außerordentlichen Kongreß abgehalten, ihr erster ordentlicher Kongreß sei für Dezember geplant. Das leitende Gremium der Gewerkschaft setze sich aus 32 Mitgliedern - je zur Hälfte Tschechen und Slowaken

- sowie vier Stellvertretenden Mitgliedern zusammen. Die Gewerkschaft beschäftige 26 hauptamtliche Mitarbeiter sowie eine kleine Zahl von Teilzeitarbeitnehmern. Der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit komme vorrangige Bedeutung zu. Er äußerte die Hoffnung auf Unterstützung von Seiten der ITF-Gewerkschaften in Form von Besuchen in der Tschechoslowakei, um ihre Erfahrungen mit den dortigen Gewerkschaftern zu teilen. Die tschechoslowakischen Eisenbahner seien auch an Besuchen bei Gewerkschaften im Westen interessiert, um mehr über sie zu erfahren, und hätten großes Interesse am Austausch von Gewerkschaftsdelegationen, ganz gleich aus welchen Ländern. Die ITF könne mit der Bereitstellung von Informationen über Kollektivverhandlungen und andere Fragen helfen. Er beendete seinen Redebeitrag, indem er dem Kongreß größtmöglichen Erfolg bei seiner Arbeit wünschte. Wir hoffen, so sagte er, daß es wie bereits 1932 erneut einen ITF-Kongreß in Prag geben wird.

Mohammad Moussa von der Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt in Niger stellte fest, daß die Gewerkschaften in den französischsprachigen Ländern Afrikas sich eindeutig der ITF zugehörig fühlten und dankte dem Regionalvertreter für Afrika, Ben "Roxy" Udogwu und der ITF für ihre wertvolle Arbeit, die inzwischen erste Erfolge zeige. Fast überall auf der Welt habe der Demokratisierungsprozeß begonnen. Doch gebe es in Afrika noch immer Diktaturen, unter denen die Gewerkschaften lautstark nach Veränderungen riefen. "Wir benötigen eure Hilfe, um diese Diktaturen hinwegzufegen," erklärte er. Die Gewerkschaften in Niger hätten aus Protest gegen die Einführung eines Lohnstopps erstmals seit der Unabhängigkeit des Landes gestreikt und damit die Wirtschaft des Landes lahmgelegt.

P. K. Katabulingi von der Eisenbahnergewerkschaft in Uganda überbrachte dem Kongreß die kollegialen Grüße der Eisenbahner in Uganda. Er berichtete von Entlassungen bei den ugandischen Eisenbahnen und erläuterte die den Arbeitnehmern ausgezahlten Abfindungen. Seine Gewerkschaft fordere die volle Miteinbeziehung in die Entscheidungsprozesse und habe eine Liste mit den Namen derjenigen eingereicht, durch die sie vertreten werden wolle. Er bat um Unterstützung bei der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit, die durch den Bürgerkrieg stark beeinträchtigt worden war. Das Programm in Uganda müsse intensiviert werden. Die Eisenbahnergewerkschaft verfolge eine Reihe von Zielsetzungen: bessere Arbeitsbedingungen für Arbeitnehmerinnen, Umweltschutz, Verkehrssicherheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Er dankte den angeschlossenen Gewerkschaften für ihre Anstrengungen im Hinblick auf die Abschaffung des Apartheidsystems in Südafrika.

Jonas Abam von der Dockworkers' Union of Nigeria berichtete, daß alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Nigeria durch den Militärerlaß Nr. 35 vom 7. Dezember 1989 gezwungen worden seien, sich aus der ITF zurückzuziehen. Dies sei ein sehr schmerzlicher Entschluß gewesen, der keineswegs dem Wunsch der nigerianischen Mitgliedsgewerkschaften entsprochen habe. Er dankte der ITF und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften im Namen der DUN für die von ihnen gegenüber der nigerianischen Regierung gegen diesen Erlaß erhobenen Proteste. Die Regierung sei davon äußerst peinlich berührt gewesen - die Frage sei nun, wie sie sich herauswinden könne - der einzige Weg sei die Aufhebung des Erlasses. Die Gewerkschaften in den Entwicklungsländern, die eigentlich noch immer halbe Kolonien seien, seien Opfer des Handels mit giftigen Abfallstoffen geworden. Wenn dieser Müll auch nur von geringstem Wert wäre, würde er nicht in diesen Halbkolonien abgelagert. Giftige Abfallstoffe seien dort zu lagern, wo sie produziert würden. Sie würden als Fleisch oder Moskitobekämpfungsmittel ausgegeben. Die DUN weigere sich daher, solche Ladungen zu löschen. Auf der ITF-Konferenz zum Thema Gefahrguttransport sei die Forderung nach Lagerung aller Abfallstoffe im Herstellungsland verabschiedet worden. Nigeria wolle dem Beispiel Großbritanniens folgen, die Häfen privatisieren und das Hafentarifregister abschaffen. Die Zahl der Arbeitsplätze in den Häfen solle von derzeit 30.000 auf 5.000 reduziert werden. Wenn diese Pläne in die Praxis umgesetzt würden, werde die DUN zum Streik aufrufen. Dann benötige sie

die Unterstützung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften.

Der Generalsekretär der italienischen Transportföderation FIT-CISL, G. Arconti, erklärte, die ITF müsse in der Lage sein, rasch auf die veränderte Weltlage zu reagieren. Hierzu seien insbesondere in Europa neue Strukturen erforderlich. Der einheitliche Binnenmarkt übe auf alle europäischen Länder eine Kraftwirkung aus. Die Gewerkschaften müßten sich den hiervon ausgehenden Herausforderungen in geeinter Front stellen. Wenn der Kapitalismus die Arbeitnehmer in Europa besiege, werde er auch in den USA und Japan und allen anderen Teilen der Welt die Oberhand erhalten. Die organisierte Arbeiterschaft sei von der Entwicklung abgeschlagen, im Gegensatz zum Kapital werde sie noch immer von nationalstaatlichen Grenzen behindert. Eine europäische Struktur sei vonnöten. Dies sei entweder durch eine stärkere Stellung der Gewerkschaften im Rahmen der vorhandenen Strukturen der paritätischen Ausschüsse der Europäischen Kommission oder durch eine Stärkung der ITF-Strukturen zu erreichen. Die italienischen Gewerkschaften befürworteten die zweite Möglichkeit. Ihrer Auffassung nach sollte der Vorstand für den Kongreß 1994 umfassende Satzungsänderungen bzw. gegebenenfalls vorher schon die Einberufung eines Sonderkongresses erwägen.

Samuel Mohlanyaneng von der südafrikanischen Eisenbahner- und Hafenarbeitergewerkschaft SARHWU überbrachte dem ITF-Kongreß die Grüße seiner Gewerkschaft. Die südafrikanischen Eisenbahnen sei ein in seiner Art einzigartiges staatliches Unternehmen, das ursprünglich nach militärischen Grundsätzen - mit eigenen Polizeikräften, Gerichten und Sonderstaatsanwälten - aufgebaut worden sei. Auf jeden Versuch der gewerkschaftlichen Mitglie- derwerbung sei mit Unterdrückung, Festnahmen, Inhaftierung und selbst Todesfällen während der Haft reagiert worden. Die Bahnpolizei sei nun in die staatlichen Polizeikräften integriert worden, an ihre Stelle sei jedoch die Sicherheitspolizei getreten. 1986 habe die Gewerkschaft im Untergrund mit der Organisation der Arbeitnehmer begonnen. Aktive Gewerkschafter seien rigorosen Unterdrückungsmaßnahmen ausgesetzt gewesen. Im Jahre 1990 sei die SARHWU endlich von dem südafrikanischen Eisenbahnen als Verhandlungspartner anerkannt worden. Seine Gewerkschaft sei für die ihr während des jüngsten Arbeitskonfliktes von der FNV, der NUR, der ITF und der Japanischen Eisenbahnergewerkschaft gewährte Unterstützung äußerst dankbar - sie habe wesentlich zu ihrem Erfolg beigetragen. Die Apartheid in Südafrika sei noch nicht tot. Er appellierte an die ITF, wie in der Vergangenheit weiterhin Druck auf die südafrikanische Regierung auszuüben - "Nicht nachlassen, die Situation könnte wieder umschlagen," forderte er.

José Arias von der argentinischen Zivilluftfahrtgewerkschaft sprach über die Privatisierungspläne für die staatliche Fluggesellschaft *Aerolineas Argentinas*. Die Gewerkschaft werde bei der Bekämpfung dieser Pläne auf größtmögliche Solidarität angewiesen sein. Sie habe der Regierung einen umfassenden und schlüssigen Alternativvorschlag unterbreitet, der aber unbeachtet geblieben sei. Die vorgesehene Minderheitsbeteiligung der Regierung in der Zeit nach der Privatisierung sei gesetzeswidrig. Ein deswegen eingeleitetes Gerichtsverfahren habe die unteren Instanzen durchlaufen und sei nun beim Obersten Gerichtshof anhängig. Der im Gespräch befindliche Verkaufspreis lasse den Gebäude- und Grundbesitz der Fluggesellschaft ebenso außer Acht wie den Wert der von ihr bedienten Strecken. Die Regierung wolle die Fluggesellschaft offensichtlich mit voller Absicht in den Konkurs drängen. Außerdem unternehme sie Schritte in Richtung auf eine Entregulierung. Regierungen, Volkswirtschaften und Institutionen in Lateinamerika befänden sich in der Krise. Ohne eine angemessene Strategie für die Zuweisung von Ressourcen oder Rücksprache mit den Gewerkschaften sei diese Politik, verbunden mit der Entregulierung, gleichbedeutend mit einem Ausverkauf der Vermögenswerte des Landes zwecks Begleichung der Auslandsschulden. Die Arbeitnehmer in Lateinamerika appellierten an die Solidarität aller Beschäftigten in der Zivilluftfahrt. Die Gewerkschaften lehnten die Kapitalisierung der Auslandsverschuldung ebenso ab wie Privatisierung des staatlichen Vermögens. Dies seien Grundsatzfragen der wirtschaftlichen Souveränität, erklärte er.

**S. Kotsikias** von der griechischen Eisenbahnerföderation dankte der ITF für die im Anschluß an die Verhaftung und Einleitung von Gerichtsverfahren gegen den Vorsitzenden und andere Funktionäre der Gewerkschaft gewährte Unterstützung. Die Gewerkschaften müßten gegen die Abschaffung von Sozialleistungen kämpfen. Sie müßten den Kampf des palästinensischen Volkes und der Zyprioten um ihre territoriale Unabhängigkeit unterstützen. Es sei eine große Tragödie, daß türkische und griechische Arbeiter auf Zypern nicht gemeinsam auf die Einheit hinarbeiten könnten. Er regte die Gründung einer weltweiten Bewegung gegen Umweltverschmutzung und die Bedrohung der Umwelt und zur Förderung der Bahnen an. Die griechische Regierung wolle einen Großteil der Sozialleistungen für Arbeitnehmer streichen. Die Gewerkschaft werde dem Sekretariat detaillierte Information hierüber zusenden. Er bat um solidarische Unterstützung zum gegebenen Zeitpunkt.

**Charly Pasche** vom Schweizerischen Eisenbahnverband berichtete über große Anstrengungen seiner Gewerkschaft, um die Beschlüsse der ITF-Konferenz zum Thema Gefahrguttransport im vergangenen Jahr umzusetzen. Die auf dieser Konferenz verabschiedete Entschließung sei für seine Gewerkschaft von besonderer Bedeutung, sie wolle der ITF daher für deren Einberufung danken. 1.300 Tonnen einer sehr gefährlichen und instabilen Chemikalie (Vinylchlorid) würden allwöchentlich per Schiene vom belgischen Herstellungsbetrieb durch die Schweiz zu einem Tochterunternehmen in Italien transportiert. Jedes Jahr beförderten die schweizerischen Bundesbahnen 8 Mio. Tonnen gesundheitsgefährdender Stoffe. Auch Arbeitnehmer im Straßentransport seien hiervon betroffen. Es sei von größter Wichtigkeit, daß die Gewerkschaften im Zusammenhang mit diesem Problem alles in ihrer Macht stehende unternähmen. Der Schweizerische Eisenbahnverband führe mit der Bahnverwaltung äußerst schwierige Verhandlungen über diese Fragen. Andere Gewerkschaften sollten vor diesen Bedrohungen auf der Hut sein. Die Sicherheit der Transportarbeiter und der Bevölkerung müsse gewährleistet sein. Er appellierte an die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, die Umsetzung der Gefahrgutentschließung sehr ernst zu nehmen.

Anschließend bat ITF-Präsident **Jim Hunter** den Generalsekretär **Harold Lewis** um eine Erwiderung auf die Diskussion über den Tätigkeitsbericht.

Auf den letzten Diskussionsredner Bezug nehmend erinnerte **Harold Lewis** die Delegierten daran, daß die Kontrolle von Verhaltenskodexen oder Richtlinien, die die Gewerkschaften in Bereichen wie dem Gefahrguttransport durchsetzen könnten, immer äußerst schwierig sei, insbesondere wenn man die reichen Länder des Nordens verlasse und in die Entwicklungsländer im Süden gehe. Die Diskrepanzen seien enorm. Es habe z. B. Berichte gegeben, wonach südafrikanische Hafenarbeiter ihr Mittagessen in von Asbeststaub bedeckten Bereichen eingenommen hätten. Zur Frage der **Privatisierung** sei die Position der ITF klar, auch wenn die japanischen Mitgliedsgewerkschaften möglicherweise nicht damit übereinstimmen. Die ITF lehnt jede Form der Privatisierung staatlicher Verkehrseinrichtungen grundsätzlich ab. **Jonas Abam** habe bereits darauf hingewiesen, daß sich schlechte Ideen immer besonders rasch auf der Welt ausbreiteten. Überrascht habe ihn **Bill Morris** mit seinem Beitrag, in dem er beklagte, daß die Situation der Arbeitnehmerinnen im Tätigkeitsbericht nicht erwähnt werde. Er habe durchaus richtig festgestellt, daß man dies weder dem Sekretariat noch dem Generalsekretär zum Vorwurf machen könne. Verantwortlich hierfür seien vor allem die angeschlossenen Gewerkschaften selbst. Er habe natürlich sowohl grundsätzlich als auch mit der Feststellung, daß dies für die ITF zu einem Problem in ihrer industriellen Arbeit werden könne, recht. Aufgrund der demographischen Entwicklung würden in Zukunft immer mehr Frauen in der Verkehrswirtschaft tätig sein. In Lateinamerika sei die Tätigkeit der ITF während der vergangenen vier Jahre eindeutig zurückgegangen, wenn auch die Diskussionsteilnehmer aus Lateinamerika dies höflicherweise nicht erwähnt hätten. Hierzu habe die Schließung des Büros in Lima ebenso beigetragen wie andere Faktoren. Die Einführung des neuen Systems von Subregionalbüros sei auf Schwierigkeiten gestoßen. Ein Büro bestehe bereits in Argentinien,

über ein weiteres Büro in Brasilien müßten Konsultationen mit den beiden angeschlossenen Gewerkschaften in dem Land geführt werden, und noch größere Probleme gebe es im Norden des Kontinents. Über die Pläne für Mittelamerika werde derzeit beraten. Mit Bezug auf Afrika, so der Generalsekretär, müsse er zugeben, daß er sich diesem Kontinent und seinen Bewohnern sehr stark verbunden fühle. Die Verkehrsinfrastruktur in Afrika befinde sich in einer tiefen Krise. Der Mangel an Ersatzteilen führe nach und nach zum völligen Kollaps der Infrastruktur. Es gebe keine Ersatzteile, weil es am Geld fehle. Das Geld fehle, weil die Bedingungen des IWF ganz Afrika mehr oder weniger in Verzweiflung gestürzt hätten. Es sei die Befürchtung geäußert worden, daß Afrika von der Tagesordnung verschwinden könne. Auf die Frage, was er während der französischen Revolution getan habe, habe einmal jemand geantwortet, er habe überlebt. Angesichts der Lage könnten sich die afrikanischen Gewerkschaften glücklich schätzen, wenn sie überlebten. Einige Probleme Afrikas seien selbstverschuldet - allerdings nicht von den Gewerkschaften, sondern von diktatorischen und unterdrückerischen Regierungen. Die ITF werde es nicht zulassen, daß Afrika, Lateinamerika oder die ärmeren Nationen Asiens und des pazifischen Raumes von der Tagesordnung verschwinden würden. 30 % der Haushaltsmittel der ITF (das Edo-Fimmen-Konto) gingen in diese Teile der Welt, und dabei werde es bleiben. In Zusammenhang mit Osteuropa hätten mehrere Redner von Problemen mit den dortigen Gewerkschaften gesprochen. Hier bestehe ein Informationsdefizit. Menschen, die die Gewerkschaften bisher als Vergabeeinrichtungen für billige Urlaubsplätze betrachteten, fragten heute, was ist eigentlich eine Gewerkschaft und wofür ist sie gut. Hier müsse viel Arbeit im Bildungsbereich geleistet werden. Der Vertreter der tschechoslowakischen Eisenbahnergewerkschaft habe erläutert, daß die Gewerkschaft im Rahmen einer föderativen Struktur in eigenständigen tschechischen und slowakischen Sektionen organisiert sei. Ebenfalls anwesend auf dem Kongreß sei ein Vertreter der kroatischen - nicht der jugoslawischen - Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaft -, da die jugoslawischen Küstengebiete größtenteils zu Kroatien gehörten. Es gebe neue Gewerkschaften mit neuen Regionalstrukturen. Es sei aber nicht an der ITF, den Tschechoslowaken vorzuschreiben, ob sie ihren Namen mit einem Bindestrich schreiben sollten. In diesen Fragen habe nicht die ITF zu entscheiden. Es werde allerdings noch einige Zeit dauern, bevor sie geregelt seien. Der Vorstand habe beschlossen, daß er unter keinen Umständen überstürzt allen Beitrittsgesuchen aus Osteuropa stattgeben werde. Viele Gewerkschaften würden nicht überleben, und neue Gewerkschaften ebenso wie neue nationale Gewerkschaftsdachverbände entstehen. Sollten sie zunächst einmal festen Boden unter ihren Füßen gewinnen. Wenn sie dann zur ITF kommen wollten, könnten sie dies jederzeit tun. Was die **Apartheid** angehe, so habe der Kollege aus Fidschi dieses Wort im Zusammenhang mit der neuen Verfassung dieses Landes, die es der Bevölkerungsminderheit ermögliche, die Mehrheit auf Dauer von der Regierung fernzuhalten, mit gutem Recht gebraucht. In Südafrika habe die SARHWU über fünf Monate hinweg einen sehr gewalttätigen und schwierigen Streik ausgefochten. Zeitweise habe ihr Überleben an einem seidenen Faden gehangen. Die südafrikanischen Eisenbahnen seien eine Bastion der Apartheid. **Samuel Mhlanganyang** habe die lautstarken internationalen Proteste als einen Grund für das Nachgeben des Staates bezeichnet. Er fühle sich, so der Generalsekretär, dadurch äußerst geschmeichelt. Alle müßten sich stets daran erinnern, daß diese Fernschreiben und Protestnoten keine Zeitverschwendung seien, sondern tatsächlich Wirkung zeigen könnten. **Randall Howard** von der TGWU habe von den Schlachtfeldern in der Provinz Natal gesprochen. Wenn irgend jemand Zweifel am eigentlichen Charakter von Buthelezi und seinen Banditen gehabt habe, so seien diese sicherlich durch Howards Rede zerstreut worden. Die TGWU-Mitglieder in Natal seien als Busfahrer Hauptzielscheibe dieser Gewalttätigkeiten. Die TGWU erwäge sogar die Ernennung eines "Gewaltbeauftragten" in Natal, um den Überblick über Todesopfer und Verletzte zu behalten. Doch trotz alledem sei die TGWU eine funktionierende Organisation, die ihre Mitglieder bestens betreue. Sowohl TGWU als auch COSATU hätten eindeutig erklärt, daß die Gewerkschaftsbewegung in einem freien Südafrika frei und unabhängig von jeglicher Kontrolle von außen sein müsse - dies hätten sie sehr deutlich gemacht. Alle

Bezugnahmen auf die ITF müßten im richtigen Zusammenhang gesehen werden. Die ITF, das sei nicht der Generalsekretär oder das Sekretariat oder der Vorstand, sondern die angeschlossenen Gewerkschaften. Der Generalsekretär erklärte, er habe auf diesem Kongreß eine Atmosphäre des allseitigen guten Willens und einen gewissen Optimismus verspürt. Die ITF habe Schläge einstecken müssen, doch von nun an scheine es aufwärts zu gehen. Wenn die Dinge für die angeschlossenen Gewerkschaften gut stünden, stünden sie gut für die ITF. Das schlimmste, was der ITF passieren könne, seien Lethargie und Apathie von seiten der angeschlossenen Gewerkschaften.

— Der Tätigkeitsbericht wurde vom Kongreß einstimmig verabschiedet.

Während der Vormittagssitzung am 7. August verabschiedete der Kongreß außerdem Dok. XXXVI C-14/GC/1 sowie C-14/EB/1 über die geographische Zusammensetzung des Generalrats und des ITF-Vorstands. Darüber hinaus wurden die Berichte des Entschließungs- und des Mandatsprüfungsausschusses genehmigt.

Des Weiteren wurde eine Botschaft von Francis Mungroo von der Seamen and Waterfront Workers' Trade Union (Trinidad) verlesen. Mungroo gab seinem Bedauern darüber Ausdruck, daß ihm die Ereignisse der vergangenen Woche in seinem Land eine Teilnahme am Kongreß in Florenz unmöglich gemacht hätten, und übersandte seine besten Wünsche.

## Debatte zu den Entschließungsanträgen — 7. und 8. August

Die Nachmittagssitzung am Dienstag, den 7. August, war größtenteils einer Prüfung der von den angeschlossenen Gewerkschaften eingereichten Entschließungsanträge gewidmet. Außerdem hatte der Geschäftsordnungsausschuß seine Zustimmung zur Vorlage von vier Dringlichkeitsentschlüssen an den Kongreß gegeben.

**Entschließungsantrag Nr. 1: Versicherungsschutz für Transportarbeiter** (Antragsteller: Eisenbahn-Lokführergewerkschaft im TUC - Ghana) appellierte an die Arbeitgeber in der Verkehrswirtschaft, Versicherungen zum Schutz ihrer Arbeitnehmer abzuschließen. Da die Antragsteller nicht anwesend waren, wurde der Entschließungsantrag an den Vorstand verwiesen.

**Entschließungsantrag Nr. 2: 500. Jahrestag der Reise von Christopher Columbus nach Amerika** (Antragsteller: Gewerkschaft der Kapitäne und Offiziere in der Handelsmarine - Argentinien) fordert die ITF auf, diesen wichtigen Gedenktag im Leben einer Nation, die von Seeleuten entdeckt wurde, feierlich zu begehen. Er wurde vom Kongreß einstimmig verabschiedet.

**Entschließungsantrag Nr. 6: Wiedereröffnung eines Regionalbüros für Lateinamerika** (Antragsteller: Kolumbianische Berufsfahrervereinigung) verwies auf das vom ITF-Büro in Lima vor seiner Schließung durchgeführte umfangreiche Tätigkeitsprogramm im Interesse der Transportarbeiter und appellierte an die ITF, ein neues, zentrales Büro für die Region zu eröffnen. Da die Antragsteller nicht anwesend waren, wurde der Entschließungsantrag an den Vorstand verwiesen.

**Entschließungsantrag Nr. 7: Technologie für den Frieden** (Antragsteller: United Road Transport Union - Großbritannien) wurde vom Generalsekretär der antragstellenden Gewerkschaft (URTU), Frank Griffin, begründet. Die jüngsten politischen Veränderungen in Osteuropa und die abnehmende militärische Bedrohung würden die Rüstungsproduzenten veranlassen, nach neuen Märkten Ausschau zu halten, erklärte er. Es sei wahrscheinlich, daß sie sich dabei unter anderem dem Straßengüterverkehr zuwenden würden und die Berufsfahrer einem nicht annehmbaren Maß an Überwachung durch Bordcomputer in den Fahrerhäusern von Lkws ausgesetzt würden. Terry Savage von der Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Großbritannien) erläuterte den Änderungsantrag seiner Gewerkschaft zu dem Entschließungsantrag, der ihm in seinen Worten größeren Nachdruck verleihen würde. Dieser Änderungsantrag sprach von den Risiken und Vorteilen, die mit Fortschritten im Bereich der Informationstechnologie verbunden sind. Auf der negativen Seite könnten diese zur Untergrabung der beruflichen Fertigkeiten der Fahrer, einem Verlust der Autonomie des Fahrers und intensiveren Arbeitsmustern führen. Auf der positiven Seite könnten die Technologien zur Verbesserung bestehender Fertigkeiten genutzt werden, den Beruf des Lkw-Fahrer abwechslungsreicher machen und Gesundheit und Sicherheit der Fahrer schützen. Auch in Savages Augen würde es nicht mehr lange dauern,

bevor alle Fahrerhäuser mit elektronischen Bildschirmgeräten und Telefonen ausgerüstet seien. Der Entschließungsantrag wurde anschließend vom Kongreß in seiner geänderten Fassung verabschiedet.

**Entschließungsantrag Nr. 15: Multinationale Unternehmen** (Antragsteller: Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr - Bundesrepublik Deutschland) appellierte an die ITF, in Zusammenarbeit mit den entsprechenden internationalen Gewerkschaftsorganisationen eine internationale Datenbank über im Güterverkehr tätige multinationale Unternehmen einzurichten. In seiner Begründung zu dem Entschließungsantrag erläuterte Wolfgang Baars, warum seine Gewerkschaft diesen Entschließungsantrag eingereicht habe: das Eindringen des riesigen multinationalen Unternehmens Nedlloyd auf den deutschen Markt. Der Entschließungsantrag wurde einstimmig verabschiedet.

**Entschließungsantrag Nr. 33: Aufnahme Koreas in die IAO** (Antragsteller: Föderation koreanischer Seeleutegewerkschaften) forderte die ITF auf, das Beitritts-gesuch einer künftigen koreanischen Regierung an die IAO zu unterstützen. Die Antragsteller verwiesen auf den nachdrücklichen Wunsch der koreanischen Bevölkerung nach Einheit für Korea und Aufnahme einer geeinten Nation Korea in die Gemeinschaft der Nationen, die Mitglieder der IAO sind. Der Entschließungsantrag wurde einstimmig verabschiedet.

**Entschließungsantrag Nr. 35, 36 und 38: ITF-Tätigkeit in den französischsprachigen Ländern Afrikas, Gewerkschaften in Afrika und Giftmüll** war jeweils von der Gewerkschaft der Eisenbahner in Kenia eingereicht worden. Im ersten Entschließungsantrag begrüßte die Gewerkschaft die Intensivierung der ITF-Tätigkeit in den französischsprachigen Ländern Afrikas und forderte die ITF auf, ein weiteres französischsprachiges Seminar zu veranstalten und die Möglichkeit der Berufung eines französischsprachigen Mitglieds aus Afrika in den ITF-Vorstand zu prüfen. Im zweiten Entschließungsantrag wurde die ITF gedrängt, auf ein umfassendes Verständnis ihrer Politik in Afrika hinzuwirken, da die den Ausbau der freien Gewerkschaftsbewegung behindernden negativen Tendenzen ein völlig falsches Bild von der ITF und ihrer Tätigkeit entstehen lassen könnten. Im dritten Entschließungsantrag wurde die Verabschiedung eines internationalen Übereinkommens über ein Verbot der Ablagerung von giftigen Abfallstoffen durch IAO und UNO gefordert; die afrikanischen Regierungen aufgefordert, die Ablagerung giftiger Abfallstoffe zu verbieten und an die Herstellerländer appelliert, sichere Alternativen für die Beseitigung derartiger Abfallstoffe zu finden. Nach Einfügen von "und radioaktiv" zwischen dem ersten und dem zweiten Wort der letzten Zeile in Entschließungsantrag Nr. 38 wurden alle drei Entschließungsanträge vom Kongreß einstimmig verabschiedet.

**Entschließungsantrag Nr. 14: Europäische Verkehrs- und Gewerkschaftspolitik** (Antragsteller: Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr - Bundesrepublik Deutschland)



# Mittwochvormittag — Entschließungsanträge (Forts.)

Zu Beginn der Sitzung dankten die Delegierten der ITF und den gastgebenden Gewerkschaften aus Italien für das wunderbare Abendessen, das sie für die Kongreßteilnehmer am Dienstagabend ausgerichtet hatten.

Auf der Vormittagssitzung am Mittwoch, den 8. August 1990, wurden die Beratungen über die Entschließungsanträge an den Kongreß (Dok. XXXVI C-9) fortgesetzt. Die noch zur Debatte stehenden Entschließungsanträge befaßten sich mit den verwandten Themen öffentlicher Verkehr, Privatisierung und Umwelt.

Jeder Entschließungsantrag wurde zunächst vom Antragsteller begründet. Anschließend führten die Kongreßdelegierten eine generelle Diskussion über die angesprochenen Fragen. Die Redner konnten zu den Entschließungsanträgen insgesamt oder einzeln Stellung nehmen.

**Entschließungsantrag Nr. 9: Privatisierung des öffentlichen Verkehrs** (Antragsteller: schwedische Kommunalarbeitergewerkschaft und schwedische Gewerkschaft der Staatsbediensteten) lehnte die Privatisierung des öffentlichen Verkehrs ab und forderte stattdessen ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem und integrierte Verkehrsplanung. Zu seiner Begründung sprach Nils Lang von der Kommunalarbeitergewerkschaft im Namen der beiden Antragsteller und gab ihrer grundsätzlichen Ablehnung der von den Befürwortern der Privatisierung häufig vorgetragenen Argumente, wonach der öffentliche Verkehr unter staatlicher Kontrolle weniger leistungsfähig arbeite als im privatwirtschaftlichen Betrieb, Ausdruck.

**Entschließungsantrag Nr. 10: Verkehr und Umwelt**, der von den gleichen beiden schwedischen Gewerkschaften eingereicht worden war, forderte die Automobilindustrie auf, umweltfreundliche Motoren und Treibstoffsysteme zu entwickeln, schlug bis zur Einführung solcher neuen Produkte eine Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs vor und appellierte an Politiker, finanzielle Unterstützung für öffentliche Verkehrssysteme bereitzustellen. Zur Begründung des Entschließungsantrags sprach Anders Westin (ebenfalls Kommunalarbeitergewerkschaft), der die Politiker weltweit zu wirksamen Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs drängte, um den durch den sprunghaften Anstieg des Privatverkehrs verursachten Schäden entgegenzuwirken.

**Entschließungsantrag Nr. 24: Öffentlicher Verkehr und Umwelt** (Antragsteller: Gewerkschaft der Eisenbahner - Großbritannien) verwies auf den bedeutenden Beitrag des öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung der Lebensqualität in den großen Städten der Welt. Zu seiner Begründung sprach Jimmy Knapp, der auf die durch die vier wichtigsten umweltschädigenden Chemikalien - Kohlendioxid, Fluorkohlenwasserstoffe, Methan und Stickoxide - verursachten Schäden an der schützenden Ozonschicht Bezug nahm. Einer der wichtigsten Schadstoffe - Kohlendioxid - komme in besonders großen Mengen in Autoabgasen vor. Der öffentliche Verkehr müsse bei der Formulierung der politischen Gegenmaßnahmen gegen die von der Menschheit verursachten Umweltschäden an erster Stelle stehen, so stellte er fest. Der ITF komme eine wichtige Aufgabe dabei zu, dies zu gewährleisten. Der Pkw müsse zur zweitbesten Lösung werden.

Terry Savage sprach zu einem von der britischen Union of Shop, Distributive and Allied Workers eingereichten Änderungsantrag zu Entschließungsantrag Nr. 24, der mit der NUR abgesprochen und sehr einfach, aber von größter Bedeutung sei. Mit diesem Änderungsantrag solle das "Verursacherprinzip" festgeschrieben und klargestellt werden, daß dies nicht auf Kosten der Entwicklungsländer geschehen dürfe, die ein Anrecht auf den gleichen Lebenshaltungsstandard hätten wie die Industrienationen. Die Regierungen der Industrieländer verfügten über ausreichende Mittel

befasste sich mit der künftigen Struktur der ITF-Tätigkeit in Europa und wurde vom ITF-Vorstand unterstützt. Kurz gesagt wurde darin als Reaktion auf die von der Verkehrspolitik ausgehenden Herausforderungen der 90er Jahre die Schaffung einer europaweiten sektionsübergreifenden Struktur vorgeschlagen. Dieser Entschließungsantrag wurde gemeinsam mit Entschließungsantrag Nr. 12 und Nr. 26 beraten, die die Einrichtung eines ITF-Regionalausschusses für europäische Seeleute bzw. für europäische Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt vorschlugen und von den jeweiligen Sektionskonferenzen bereits behandelt worden waren. ITF-Vorstandsmitglied Eike Eulen begründete Entschließungsantrag Nr. 14. Die Schaffung europäischer Regionalstrukturen für die verschiedenen Industriezweige seien ein guter Weg, Fortschritte zu erzielen, erklärte er. Der Vorsitzende der schwedischen Seeleutegewerkschaft, Anders Lindström, sprach zu Entschließungsantrag Nr. 12. Die europäischen Seeleute, so sagte er, hätten den Krieg gegen die europäischen Reeder im großen und ganzen verloren. Ein Grund für diese Niederlage sei der Mangel an echter Übereinstimmung zwischen den Seeleutegewerkschaften in Europa. Die Seeleute müßten sich nun auf den langen Marsch machen, um den Einfluß der Gewerkschaften auf die Entwicklungen in der europäischen Seeschifffahrt zurückzugewinnen. Eine europäische Struktur sei dringend erforderlich, um dabei zu helfen. Anschließend sprach Paul Talbot von der Gewerkschaft Manufacturing, Science, Finance (Großbritannien) zu Entschließungsantrag Nr. 26, der ähnliche Argumente auf die europäische Luftverkehrswirtschaft bezogen vortrug. Es liege im ureigenen Interesse des Luftverkehrs als einem Wachstumszweig der Wirtschaft, aus den Erfahrungen anderer zu lernen, erklärte er. Die Arbeitnehmer in diesem Wirtschaftsbereich wollten sich gemeinsam den Herausforderungen der Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa stellen. Entschließungsantrag Nr. 12 und Nr. 26 wurden vom Kongreß im Rahmen der Berichte von den entsprechenden Sektionskonferenzen behandelt. ITF-Vorstandsmitglied Luciano Mancini von der italienischen Transportarbeiterföderation FILT-CGIL verlas sodann den Text einer von den italienischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften erarbeiteten "Erklärung von Florenz". Diese bekräftigte erneut die ablehnende Haltung der ITF gegenüber der Privatisierung der Verkehrswirtschaft; enthielt die Zusage, daß die ITF auf die Einführung der 35-Stunden-Woche hinarbeiten werde; und sprach sich für die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger aus. In seiner Erwiderung auf Mancinis Beitrag erklärte der Generalsekretär, die Erklärung werde im offiziellen Protokoll vom 36. Kongreß erwähnt werden und zwecks weiterer Maßnahmen an den Vorstand weitergeleitet. Entschließungsantrag Nr. 14 wurde anschließend einstimmig verabschiedet.

Zur Begründung der Dringlichkeitsentschließung zu Fidschi, in der die von der Militärregierung in Kraft gesetzte und von radikalen Spaltungstendenzen gekennzeichnete neue Verfassung verurteilt wurde, sprach Felix Anthony von der Vereinigung der Beschäftigten bei Air Pacific (Fidschi) - vergl. seinen Beitrag in der Debatte über den Tätigkeitsbericht. Die Entschließung verurteilte die Art und Weise der Inkraftsetzung der neuen Verfassung und forderte, die Bevölkerung von Fidschi im Rahmen eines Referendums zu ihren Ansichten über die ihr enthaltenen Bestimmungen zu befragen. Sie sagte auch die fortgesetzte Unterstützung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften für den Kampf der Transportarbeiter auf Fidschi um Wiederherstellung der Demokratie sowie gegebenenfalls angemessene Maßnahmen des ITF-Vorstands zu diesem Zweck zu. Die Dringlichkeitsentschließung wurde vom Kongreß einstimmig verabschiedet.

\*\*\*

Ebenfalls während der Nachmittagssitzung offiziell verabschiedet wurden die Finanzberichte und Berichte der Rechnungsprüfer für die Jahre 1986 bis 1989 (Dok. XXXVI C-8). Ron Todd von der britischen Transport and General Workers' Union stellte im Namen der Laienrechnungsprüfer Antrag auf Verabschiedung des Berichts. Der Kongreß gab dem Dokument seine offizielle Zustimmung.

und Ressourcen für einen grundlegenden Wandel in der Verkehrswirtschaft. Die ITF solle angeschlossene Gewerkschaften über gewerkschaftliche Kampagnen für eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs unterrichten und das in diesen Kampagnen genutzte Material einer möglichst breiten Öffentlichkeit zugänglich machen.

**Entschließungsantrag Nr. 31: Ausbau und Verbesserung des Ost-West-Verkehrs** (Antragsteller: Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands - Bundesrepublik Deutschland) unterstrich die wesentliche Aufgabe der Bahnen im Zusammenhang mit der Öffnung des Ost-West-Verkehrs. Er wurde von Dieter Langendorf (GdED) begründet, der auf die Vernachlässigung der europäischen Bahnen in der Vergangenheit und die Notwendigkeit einer Modernisierung dieses Wirtschaftsbereichs und eines Ausbaus des Eisenbahnnetzes verwies. Eine wachsende Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen in Europa sei äußerst wünschenswert, erklärte er.

**Entschließungsantrag Nr. 32: Alpen transit**, der von Eisenbahnergewerkschaften aus Österreich, der Bundesrepublik Deutschland, Luxemburg und der Schweiz eingereicht worden war, befaßte sich mit den sensiblen ökologischen Strukturen der Alpenregionen Europas und forderte eine Verlagerung des europäischen Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene, die von einer verstärkten Nutzung des kombinierten Verkehrs und der Modernisierung des Rollmaterials begleitet sein müsse. Der Entschließungsantrag forderte ferner eine Gleichstellung der Bahnen mit anderen, zu ihnen im Wettbewerb stehenden Verkehrsträgern. Die Begründung zu dem Entschließungsantrag trug Franz Hums von der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner vor, der um die Erlaubnis bat, gleichzeitig auch zu dem von seiner Gewerkschaft

## Mitgliedsbeiträge beschlossen

Am Nachmittag des Mittwoch, 8. August, beschloß der Kongreß die ITF-Mitgliedsbeiträge für die nächsten vier Jahre.

In seiner Einführung zu Tagesordnungspunkt 11: Mitgliedsbeiträge stellte Generalsekretär Harold Lewis den vom ITF-Vorstand beschlossenen Vorschlag über einen Mitgliedsbeitrag von £ 0,53 pro Kopf für das Jahr 1991, £ 0,57 für 1992, £ 0,61 für 1993 und £ 0,65 für das Jahr 1994 vor. Dieser Vorschlag sei keine Verhandlungsposition, sondern basiere auf einer gewissenhaften Schätzung des Vorstandes bezüglich der Beitragshöhe, die mindestens erforderlich sei, um eine Fortsetzung der Arbeit der ITF auf dem augenblicklichen Niveau zu gewährleisten. Eine solche Schätzung bereite wegen der ständigen Schwankungen der Mitgliederzahlen, der Inflationsrate und der Wechselkurse immer Schwierigkeiten. Während der vergangenen Jahre sei die Zahl der angemeldeten Mitglieder vor allem wegen des Strukturwandels in der Verkehrswirtschaft zurückgegangen. Der Haushalt der ITF weise für die vergangenen vier Jahre ein geringfügiges Defizit in Höhe von ein Prozent auf. Eine wesentliche Anhebung des Personalbestands sei nicht geplant. In seinen Augen gebe es sehr wenig Spielraum für Einsparungen bei den zugrunde liegenden Betriebskosten. Wenn der Kongreß der vorgeschlagenen Anhebung der Mitgliedsbeiträge nicht in vollem Umfange zustimmen könne, werde sich dies in Form einer Reduzierung der ITF-Tätigkeit auswirken. Val Bourgeois (International Association of Machinists - Kanada) stellte fest, daß dies eine sehr umfangreiche Anhebung der Mitgliedsbeiträge bedeute. Alle Gewerkschaften sähen sich mit finanziellen Problemen konfrontiert, und diese Beitragserhöhung würde sie vor zusätzliche Schwierigkeiten stellen. Er schlug in etwa eine Halbierung der vorgeschlagenen Anhebung vor, ausgehend von £ 0,50 im Jahre 1991 mit weiteren Erhöhungen von jeweils £ 0,02 pro Jahr bis auf £ 0,56. Tom McGrath (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers) verwies auf wirtschaftliche Probleme der Gewerkschaften, erklärte jedoch, daß nötigenfalls immer Mittel gefunden werden könnten. A. Evangelista (Italienische Transportföderation - CISL) sprach sich für die Anhebung der Mitgliedsbeiträge aus, ebenso wie Tas Bull (Waterside Workers' Federation - Australien) und Mols Sørensen (dänische Steuerleutegewerkschaft), der im Namen der nordischen Gewerkschaften die Anhebung der Mitgliedsbeiträge unterstützte. Der Änderungsantrag wurde zur Abstimmung gestellt und abgelehnt, die Empfehlung des Vorstands anschließend mit großer Mehrheit *verabschiedet*.

eingereichten Entschließungsantrag Nr. 39: Förderung der Schiene zu sprechen. Die Förderung des Schienenverkehrs sei der Weg zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens allgemein und des zunehmenden Transitverkehrs im besonderen, erklärte er. Andere Verkehrsträger wie z. B. Straße und Luftverkehr seien dem derzeitigen Zuwachs nicht gewachsen und auf jeden Fall weniger umweltfreundlich. Der Transitverkehr fordere bereits heute einen hohen Preis von der Umwelt, der sich mit der Öffnung Osteuropas nur erhöhen könne. Auch andere Länder würden nun zu wichtigen Transitländern werden. Seine Gewerkschaft wünsche lediglich eine vernünftige Aufteilung des Verkehrs. Dieses Ziel sollte die Unterstützung aller ITF-Gewerkschaften finden.

**Entschließungsantrag Nr. 34: Straßenverkehr und Umwelt** (Alljapanische Gewerkschaft der kommunalen Transportarbeiter - TOSHIKO) forderte eine vernünftigere Nutzung des Pkw in Verbindung mit Maßnahmen zur Förderung des Personenverkehrs auf der Straße. Der Entschließungsantrag wurde von TOSHIKO-Präsident Tadashi Kubo begründet, der die Kongreßdelegierten aufforderte, aus den mit dem auf die wachsende Zahl von Pkws zurückzuführenden Niedergang des öffentlichen Personenverkehrs in Amerika gemachten Erfahrungen, die sich nun in anderen Teilen der Welt mit negativen Folgen für die Lebensqualität in den Großstädten wiederholten, zu lernen.

Im Anschluß an diesen Beitrag eröffnete der Präsident die Debatte über die bisher begründeten Entschließungsanträge. Eine Reihe von Delegierten ergriffen das Wort. Mehrere Redner, darunter Frank Griffin von der United Road Transport Union (Großbritannien) und Bill Morris von der Transport and General Workers' Union (Großbritannien) forderten die Anwesenden auf, sich von der Vorstellung einer Konfrontation zwischen Schiene und Straße zu lösen und statt dessen auf eine integrierte Verkehrspolitik hinzuarbeiten. Die Vertreter von Straßentransportarbeitergewerkschaften unterstrichen, daß sie und ihre Mitglieder Umweltproblemen gegenüber genauso sensibel seien wie ihre Kollegen bei den Bahnen. Luciano Mancini von der italienischen Transportarbeiterföderation FILT-CGIL verwies auf die Probleme Italiens als einem weiteren Transitland, Tom Downey von der Gewerkschaft der Stewards und Stewardessen (Neuseeland) verwies auf die zu erwartenden chronischen Gesundheitsschäden bei Arbeitnehmern in der Zivilluffahrt, die von der Zerstörung der Atmosphäre herrühren könnten. Ricardo Perez (argentinische Straßentransportarbeiterföderation) schloß sich als Vorsitzender der Sektion Straßentransport der Forderung anderer Redner nach einer integrierten Verkehrspolitik an. Außerdem sprachen in der Diskussion Peter Küng von der schweizerischen Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport, Lebensmittel, Anders Lindström von der schwedischen Seeleutegewerkschaft und Gilbert Doriat von der französischen Transportarbeiterföderation FO.

Wolfgang Baars von der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (Bundesrepublik Deutschland) legte einen Änderungsantrag zu Entschließungsantrag Nr. 32: Alpen transit vor. Darin wurde die Streichung des letzten Absatzes des Entschließungsantrags und an seiner Stelle die Aufnahme des folgenden Textes vorgeschlagen:

*"FORDERT die Berücksichtigung der Gesamtkosten, einschließlich langfristiger Infrastruktur- und Umweltschäden, bei der Gebühreuzuweisung an die Benutzer verschiedener Verkehrsträger sowie die Zahlung eines finanziellen Ausgleichs für die Bereitstellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen."*

Anschließend stimmte der Kongreß über die vorliegenden Entschließungsanträge ab.

**Entschließungsantrag Nr. 9: Privatisierung des öffentlichen Verkehrs, Nr. 10: Verkehr und Umwelt, Nr. 31: Ausbau und Verbesserung des Ost-West-Verkehrs, Nr. 34: Straßenverkehr und Umwelt und Nr. 39: Förderung der Schiene wurden einstimmig verabschiedet.**

**Entschließungsantrag Nr. 24: Öffentlicher Verkehr und Umwelt** wurde in seiner geänderten Fassung *verabschiedet*, **Entschließungsantrag Nr. 32: Alpen transit** wurde mit der von der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr beantragten Änderung bei einer Reihe von Gegenstimmen *verabschiedet*.

# Satzungsänderungen

Im Anschluß an die Debatte über die Entschließungsanträge am Mittwochvormittag wandte sich der Kongreß den Änderungsanträgen zu den ITF-Satzungen zu.

Präsident **Jim Hunter** erläuterte das in den Satzungen vorgeschriebene Abstimmungsverfahren über Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen. Der von der nationalchinesischen Seeleutegewerkschaft (Taiwan) eingereichte Änderungsantrag Nr. 1 wurde von den Antragstellern zurückgezogen.

Der Generalsekretär **Harold Lewis** begründete den vom Vorstand eingereichten Änderungsantrag Nr. 2. Er wies darauf hin, daß dieser sehr grundlegende Veränderungen zur Folge haben würde, wenngleich dies auf den ersten Blick vielleicht nicht sofort erkennbar sei. Gegenwärtig liege es im Ermessensspielraum des Vorstandes, für einzelne Gewerkschaften, die nicht in der Lage seien, die vollen Mitgliedsbeiträge zu zahlen, einen ermäßigten Beitragssatz zu beschließen. Mit Gewährung eines ermäßigten Beitragssatzes würden jedoch gleichzeitig die Stimmrechte der betroffenen Gewerkschaft auf dem Kongreß beschränkt. Ursprünglich sei das Stimmrecht genau proportional zum Beitragssatz reduziert worden: Wenn eine Gewerkschaft zehn Prozent des vollen Mitgliedsbeitrags zahle, wurden auch ihre Stimmrechte auf zehn Prozent beschränkt. Aufgrund einer auf einem Kongreß der jüngeren Vergangenheit beschlossenen Änderung sei das Stimmrecht dieser Gewerkschaften nun auf das doppelte des von ihnen gezahlten Beitragssatzes (bis zu maximal 50 Prozent) erhöht worden. Dies bedeute, daß eine Gewerkschaft, die ihre Beiträge zu einem Beitragssatz von weniger als 50 Prozent des normalen Beitragssatzes zahle, nicht über ihre vollen Stimmrechte verfüge. Dies, so sagte er, sei immer weniger zu rechtfertigen. Weder bei der UNO noch bei der IAO oder den anderen Internationalen Berufssekretariaten gebe es ein derartiges System. Der Vorschlag sehe die Aufhebung der Koppelung der Stimmrechte an die gezahlten Mitgliedsbeiträge vor. Wenn eine Gewerkschaft mit 100.000 Mitgliedern in die ITF aufgenommen würde, würde sie auch 100.000 Stimmen erhalten. Dieser Grundsatz werde vom Vorstand einstimmig unterstützt, doch seien gewisse Befürchtungen hinsichtlich der praktischen Auswirkungen geäußert worden. Einige Stimmen seien über einen möglichen Mißbrauch des Systems durch Anmeldung von mehr als der tatsächlich vorhandenen Zahl von Mitgliedern beunruhigt gewesen. Doch, so stellte er fest, ein Mißbrauch sei auch unter dem augenblicklichen System möglich. Auch heute meldeten Gewerkschaften aus den unterschiedlichsten Gründen eine größere oder kleinere Zahl von Mitgliedern an als sie in Wirklichkeit hätten. Die ITF habe keine Möglichkeit zu überprüfen, ob die Angaben der Gewerkschaften zutreffend seien, sondern müsse ihnen Glauben schenken. Die überwiegende Mehrheit der Gewerkschaften hielten sich aber an die Regeln. Seit der Vorstand den Änderungsantrag im vergangenen Jahr beschlossen habe, hätten sich allerdings noch weitere Veränderungen ergeben. In Osteuropa und der UdSSR gebe es inzwischen zahlreiche neue Gewerkschaften, die an einem Beitritt zur ITF interessiert seien. Ihre Situation in Hinblick auf die Mitgliedsbeiträge sei äußerst kompliziert. In vielen Fällen seien ihre Landeswährungen nicht konvertibel, andererseits aber zählten die betroffenen Gewerkschaften häufig sehr sehr viele Mitglieder. Einige Vorstandsmitglieder befürchteten eine hieraus resultierende Störung des Gleichgewichts innerhalb der ITF. Wegen dieser Bedenken und aus rein praktischen Gründen schlage der Vorstand dem Kongreß die Verabschiedung dieses Änderungsantrags vor, weise allerdings zugleich darauf hin, daß er erst mit Wirkung vom nächsten Kongreß in vier Jahren in Kraft treten solle. In der Zwischenzeit werde der Vorstand das System für die Gewährung von Beitragsermäßigungen mit dem Ziel überprüfen, genaue Richtlinien und Regeln für ein kontrollierteres Verfahren zu erarbeiten. Er könne heute noch nicht sagen, wie diese Regeln aussehen würden, doch würden sie voraussichtlich Bestimmungen über Mindestbeiträge und eine Obergrenze der Mitgliedszahlen umfassen.

**Jack Otero** (Transport-Communications International Union - USA) erklärte, er stimme dem Vorschlag grundsätzlich zu, müsse den Änderungsantrag jedoch leider ablehnen. In den Augen der angeschlossenen US-Gewerkschaften würde er negative Folgen für diejenigen Gewerkschaften mit sich bringen, die die Arbeit der ITF zu finanzieren hätten. **Rudi Schäfer** (Gewerkschaft der Eisenbahner

Deutschlands) gab dem Vorstand seine generelle Unterstützung, äußerte jedoch Besorgnis über die Auswirkungen des Beitritts von Gewerkschaften aus Osteuropa und der UdSSR mit großen Mitgliederzahlen. **Ricardo Perez** (argentinische Straßentransportarbeiterföderation) unterstützte den Änderungsantrag mit der Begründung, daß die Gewerkschaften in seinem Land bemüht seien, ihre Mitgliedsbeiträge zum normalen Beitragssatz zu zahlen, solange ihnen dies möglich sei, daß sie hierzu jedoch aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten und eines relativ niedrigen Lohnniveaus häufig nicht in der Lage seien. **Gaetano Arconti** (Italienische Transportföderation - CISL) befürwortete den Änderungsantrag, da die ITF dringend die erforderlichen Mittel benötige, um ihre Tätigkeit zufriedenstellend auszuüben, insbesondere in Europa. **Franz Hums** (österreichische Gewerkschaft der Eisenbahner) unterstützte den Änderungsantrag. Mit Bezug auf Osteuropa forderte er, möglichst viele Gewerkschaften, die die Grundsätze der ITF respektierten, zu einem Beitritt zu ermuntern. Keine Gewerkschaft dürfe sich vor den Konsequenzen ihrer Mitgliederzahlen fürchten müssen. **Umraomal Purohit** (Allindische Eisenbahnerföderation) bezeichnete den Änderungsantrag als längst überfällig. Keine Gewerkschaft in der ITF dürfe als Bürger zweiter Klasse gelten. **Tom McGrath** (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers) sprach sich für den Änderungsantrag aus, denn die ITF, so erklärte er, müsse der Tatsache ins Auge sehen, daß es auf dieser Welt, und auch in der Gewerkschaftsbewegung, nun einmal Arme und Reiche gebe. **Per Erik Nelin** (finnische Seeleutegewerkschaft) gab seiner Unterstützung für das dem Änderungsantrag zugrundeliegende Konzept zum Ausdruck, fragte sich jedoch, ob es nicht möglich wäre, ein ähnliches System wie beim IBFG mit unterschiedlichen Mitgliedsbeiträgen für die verschiedenen Regionen zu erarbeiten. Der Generalsekretär beantwortete die angesprochenen Fragen und unterstrich, daß der Vorstand alle gewährten Beitragsermäßigungen einschließlich der bereits heute bestehenden überprüfen und für die Zukunft systematische Richtlinien erarbeiten werde. Anschließend fand eine Abstimmung nach Mitgliedschaft statt.

Nach der Mittagspause gab der Präsident das Abstimmungsergebnis bekannt. Es lautete: ungültig - 1 Stimme; Enthaltungen - 27; Nein - 670; Ja - 2.306. Damit war der Änderungsantrag mit mehr als der erforderlichen Zweidrittelmehrheit *verabschiedet* worden.

Anschließend beriet der Kongreß über Änderungsantrag Nr. 3, in dem der Vorstand eine Anhebung der Zahl der Mitglieder des Vorstandes von 26 auf 27 vorschlug. Der Generalsekretär erklärte, daß diese Maßnahme den demographischen Veränderungen in der ITF-Mitgliedschaft, insbesondere der erheblichen Zunahme der Zahl der Mitglieder in Asien und dem pazifischen Raum, Rechnung tragen solle. Der Änderungsantrag wurde *einstimmig verabschiedet*.

Der Präsident gab bekannt, daß Änderungsantrag Nr. 4 und 5 von den Antragstellern, der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, *zurückgezogen* worden seien.

Zu Änderungsantrag Nr. 6 sprach **Jack Otero** (TCU - Vereinigte Staaten) im Namen der angeschlossenen US-Gewerkschaften. Zunächst gratulierte er den Befürwortern von Änderungsantrag Nr. 2 zu dessen Verabschiedung und stellte fest, daß die angeschlossenen US-Gewerkschaften den Beschluß als gute Demokraten akzeptierten und ihren Beitrag zu den Beratungen über die neuen Richtlinien des Vorstandes zum Thema Beitragsermäßigungen leisten würden. Der von den angeschlossenen US-Gewerkschaften vorgelegte Änderungsantrag sei vom Vorstand nach langer Diskussion verworfen worden. Sie seien jedoch noch immer davon überzeugt, daß dieser faire und ausgewogene Vorschlag größere Chancengleichheit für alle Regionen bedeuten würde. Seit Gründung der ITF bis zum Jahre 1986 seien alle ITF-Präsidenten und -Generalsekretäre Europäer gewesen. 1986 sei ein Nordamerikaner zum Präsidenten gewählt worden. Die Nordamerikaner wollten sich jetzt jedoch nicht an dieses Amt klammern, sondern jeder solle ihrer Meinung nach einmal an die Reihe kommen. Der Vorschlag würde die Amtszeit eines Präsidenten auf maximal zwei Kongreßperioden beschränken. Danach könne erst wieder ein Mitglied der gleichen Wahlgruppe zum Präsidenten gewählt werden, wenn alle anderen Regionen ebenfalls für eine oder zwei Kongreßperioden den

Forts. auf Seite 20

# Berichte von den Sektionskonferenzen

Die Berichterstattung von den Sektionskonferenzen begann am Mittwochnachmittag und wurde bis in die Schlußsitzung am Donnerstagsvormittag hinein fortgesetzt.

## Sektion Fremdenverkehrsdienste

Der Berichterstatter und neue Sektionsvorsitzende **Richard Rosser** (Transport Salaried Staffs' Association - Großbritannien) trug den Bericht über die Sektionskonferenz vor und erläuterte die Gründe für die offizielle Umbenennung der Sektion von Sektion Reisebüropersonal in Sektion Fremdenverkehrsdienste, die die Interessen einer größeren Zahl von Arbeitnehmergruppen in der expandierenden Fremdenverkehrswirtschaft vertreten könne. Die Sektion beabsichtige keineswegs, anderen Sektionen oder Internationalen Berufssekretariaten die Mitglieder zu stehlen oder Gewerkschaften zur Mitgliedschaft in mehreren Sektionen zu zwingen, erklärte er, doch würde sie eine verstärkte Mitarbeit anderer Mitgliedsgewerkschaften in der neuen Sektion begrüßen. **Vincent Sirabella** (Internationale Gewerkschaft des Hotel- und Gaststättenpersonals - Vereinigte Staaten) berichtete über den lang anhaltenden Arbeitskonflikt seiner Gewerkschaft mit dem Nikko Hotel in Chicago, einer Tochtergesellschaft von Japan Airlines (JAL). Die Geschäftsleitung habe eine mit der Gewerkschaft geschlossene Neutralitätsvereinbarung gebrochen, in der sie zugesagt hatte, eine gewerkschaftliche Mitgliederwerbekampagne unter den Beschäftigten in dem Hotel nicht zu behindern. Nikko habe einen für seine gewerkschaftsfeindliche Haltung berichtigten Rechtsanwalt eingestellt und eine psychologische Beraterfirma mit der Koordinierung einer Kampagne gegen die gewerkschaftliche Mitgliederwerbung beauftragt. Seine Gewerkschaft setze sich gegen diese offene Verletzung der Neutralitätsvereinbarung zur Wehr. Sie habe vor der japanischen Botschaft in Washington und den Büros der Fluggesellschaft JAL in ganz USA und Kanada Streikposten aufgestellt. Es sei ihr gelungen, die Bereitstellung neuer Einrichtungen für JAL auf dem Flughafen von Chicago zu verhindern. Vor den JAL-Büros in Madrid, Frankfurt und Heathrow hätten ebenfalls Demonstrationen stattgefunden. Er dankte den japanischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften, die er auf diesem Kongreß kennengelernt habe und die sich bereiterklärt hätten, mit dem japanischen Gewerkschaftsdachverband RENGO über die Einberufung einer Konferenz in Japan über diesen Arbeitskonflikt zu beraten. Der Bericht wurde  *einstimmig verabschiedet*.

## Sektion Straßentransport

Der von Berichterstatter **Jack Ashwell** von der britischen Transport and General Workers' Union abgegebene Bericht über die Konferenz der Sektion Straßentransport wurde  *einstimmig verabschiedet*.

## Sektion der Fischer

**Jan Skrede** von der norwegischen Seeleutegewerkschaft trug als Berichterstatter den Bericht von der Sektionskonferenz der Fischer vor. Er äußerte sich überrascht darüber, daß die inzwischen unabhängige sowjetische Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft ungeachtet einer dahingehenden Empfehlung der Sektion nicht als Beobachter zum Kongreß eingeladen worden sei, und bat um eine Erklärung. In seiner Erwiderung erklärte der Generalsekretär, daß es angesichts der jüngsten Entwicklungen in Osteuropa zahlreiche Gewerkschaften gebe, die man nach Florenz hätte einladen können. Man habe eine Auswahl treffen müssen, auch wenn diese schwer gefallen sei und möglicherweise als willkürlich angesehen werden könne. Doch habe die sowjetische Gewerkschaft bereits im Juni anlässlich ihrer Teilnahme an der Sektionskonferenz in London Gelegenheit zur Kontaktaufnahme mit anderen Gewerkschaftern gehabt. Der Bericht wurde  *einstimmig verabschiedet*.

## Sektion Eisenbahn

**Umraomal Purohit** von der Allindischen Eisenbahnerföderation trug als Berichterstatter den Bericht von der Sektionskonferenz Eisenbahn vor. **Lam Hong Lun** von der Föderation der Transportarbeiterorganisationen in Hongkong machte in der anschließenden Diskussion auf das Schicksal zweier führender Eisenbahnerfunktionäre in China aufmerksam, denen im Falle ihrer Verurteilung eine lebenslange Haftstrafe oder gar die Todesstrafe drohe. Er unterrichtete die Konferenzteilnehmer über die gegen sie erhobenen, jeder

Grundlage entbehrenden Anschuldigungen und appellierte an die ITF-Gewerkschaften, die Öffentlichkeit möglichst umfassend über beide Fälle zu informieren. **Bernard Byrne** (NATE Division of the Services, Industrial, Professional and Technical Union - Irland) griff ebenfalls in die Debatte ein. Irische Gewerkschaften und allen voran seine eigene, so sagte er, seien zutiefst beunruhigt über die Aussicht, daß Irland - bereits heute an der Peripherie Europas gelegen - in einigen Jahren nach der Vollendung des EG-Binnenmarktes und der Eröffnung des Kanaltunnels noch stärker in die Isolation gedrängt werden könnte. Er dankte der ITF für eine Solidaritätsbotschaft an die landesweite Kampagne in Irland gegen terroristische Anschläge auf die Bahnverbindung zwischen Belfast und Dublin zu Jahresende 1989. Der Bericht wurde  *einstimmig verabschiedet*.

## Sektion Zivilluftfahrt

Der von Berichterstatter **Bill Scheri** von der International Association of Machinists and Aerospace Workers vorgetragene Bericht von der Sektionskonferenz Zivilluftfahrt wurde ohne Diskussion  *einstimmig verabschiedet*.

## Hafenarbeitersektion

Der von Berichterstatter **John Connolly** von der britischen Transport and General Workers' Union vorgetragene Bericht von der Sektionskonferenz der Hafenarbeiter wurde ohne Diskussion  *einstimmig verabschiedet*.

## Seeleutesektion

Als Berichterstatter trug **Shannon Wall** von der National Marine Engineers' Beneficial Association (USA) den Bericht von der Sektionskonferenz der Seeleute vor. **Mario Guidi** von der italienischen Transportarbeiterföderation FIT-CISL verwies in einem Diskussionsbeitrag auf einen dem Kongreß vorliegenden Entschließungsantrag bezüglich des Untergangs eines in einem schwedischen Hafen beladenen italienischen Schiffes (Gesetzgebung und Ladegrundsätze beim Beladen von Schiffen). Der Bericht wurde ohne weitere Diskussion  *einstimmig verabschiedet*, nachdem zuvor zusätzlich eingegangene Nominierungen für den Sektionsausschuß der Seeleute und verschiedene Unterausschüsse der Sektion verlesen worden waren.

## Gemeinsame Sitzung der Seeleute- und der Hafenarbeitersektion

Als Berichterstatter trug **K. Mols Sørensen** von der dänischen Gewerkschaft der Steuerleute den Bericht von der gemeinsamen Konferenz der Seeleute- und der Hafenarbeitersektion vor. Nachdem der Kongreß über die Zusammensetzung, die Aufgaben und den Zuständigkeitsbereich des Unterausschusses für Fragen des Kollektivvertrags sowie zusätzliche Vertretung im Fair-Practices-Ausschuß und das mit Spanien und Portugal vereinbarte Rotationssystem unterrichtet worden war, wurde der Bericht ohne weitere Diskussion  *einstimmig verabschiedet*.

## Sektion Binnenschifffahrt

Als Berichterstatter trug **Alfons Geeraerts** von der belgischen Transportarbeitergewerkschaft den Bericht von der Sektionskonferenz Binnenschifffahrt vor. Der Bericht wurde ohne Diskussion  *einstimmig verabschiedet*.

## Forts. von Seite 19 (Satzungen)

Präsidenten gestellt hätten. Der Generalsekretär erläuterte in seiner Erwiderung, daß der Vorstand diesen Änderungsantrag abgelehnt habe, weil der Kongreß in den Augen des Vorstandes das Recht haben sollte, jedes beliebige Vorstandsmitglied zum Präsidenten zu wählen. **Otero** erklärte, die angeschlossenen US-Gewerkschaften erwarteten eine Niederlage und wollten niemandem die langwierige Prozedur einer Abstimmung nach Mitgliedschaft zumuten. Daher schlugen sie vor, zunächst mit Hilfe einer Abstimmung durch Handaufheben das Stimmungsbild unter den Kongreßdelegierten zu erkunden. Dies geschah, und der Änderungsantrag wurde anschließend  *zurückgezogen*.

Zu Änderungsantrag Nr. 7, vorgelegt vom Vorstand, sprach der Generalsekretär. Er bezeichnete die offizielle Änderung des ITF-Finanzjahres vom Kalenderjahr in den Zeitraum vom 1. April bis zum 31. März als rein haushaltstechnische Änderung. Der Änderungsantrag wurde  *einstimmig verabschiedet*.

# Donnerstag, 9. August — Abschließende Plenarsitzung

Die Plenarsitzung am Vormittag des Donnerstag, 9. August, begann mit der Beratung über die verbleibenden Berichte von den Sektionskonferenzen am vorausgegangenen Wochenende.

## 37. ITF-Kongreß 1994

R. Bucher vom Schweizerischen Eisenbahnerverband SEV lud die ITF ein, ihren nächsten Kongreß in vier Jahren in der Schweiz abzuhalten. Er wies darauf hin, daß zum letzten Mal vor 30 Jahren ein Kongreß in der Schweiz stattgefunden habe und bat die ITF, die Schweiz als Tagungsort für den Kongreß 1994 in Erwägung zu ziehen. Der Generalsekretär dankte der Schweiz für ihre freundliche Einladung und erwiderte, der Vorstand werde auf einer künftigen Sitzung über diese Frage beraten.

## ITF-Goldabzeichen

Traditionsgemäß wurde auf dem Kongreß Gewerkschaftern, die ihr Leben dem Dienst an der Gewerkschaftsbewegung gewidmet und im Laufe der Jahre einen wertvollen Beitrag zur Arbeit der ITF geleistet haben, das ITF-Goldabzeichen überreicht. Als erster wurde der frühere ITF-Vizepräsident und altgediente Gewerkschaftsfunktionär **Teddy Gleason** (Ehrenpräsident der US-amerikanischen International Longshoremen's Association) geehrt. Leider konnte Gleason aus gesundheitlichen Gründen nicht am Kongreß teilnehmen. An seiner Stelle nahm ITF-Vorstandsmitglied **Jack Otero** das Abzeichen entgegen. Zweiter Empfänger war **Ernst Haar**, scheidender ITF-Vizepräsident und ehemaliger Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands. Haar hatte vorzeitig abreisen müssen, um an der Bundestagsdebatte über die Wiedervereinigung Deutschlands teilzunehmen, so daß sein Nachfolger im Amt des GdED-Vorsitzenden, **Rudi Schäfer**, das Abzeichen in seinem Namen entgegennahm. Der letzte Empfänger der höchsten Auszeichnung der ITF war der scheidende ITF-Vizepräsident **Anderson Mhungu** von der Zimbabwese Amalgamated Railwaymen's Union, der von den versammelten Delegierten mit stehendem Applaus bedacht wurde.

## WAHLEN

### ITF-Generalrat und -Vorstand, Präsident, Vizepräsidenten und Generalsekretär

Die Nominierungen für die beiden leitenden Gremien der ITF, den Generalrat und den Vorstand, wurden dem Kongreß vorgelegt, der die Zusammensetzung sowohl des Generalrats als auch des Vorstands  *einstimmig verabschiedete*. Nach einer kurzen Unterbrechung, während der der neue Vorstand zu seiner ersten Sitzung zusammentrat, wurden dem Kongreß die Nominierungen für das Amt des Präsidenten, der Vizepräsidenten und des Generalsekretärs der ITF vorgelegt. **Jim Hunter** und **Harold Lewis** wurden vom Kongreß  *einstimmig* und durch Applaus in ihren Ämtern  *bestätigt*. Auch die vier Vizepräsidenten wurden  *einstimmig gewählt*.

**Präsident:** Jim Hunter  
**Generalsekretär:** Harold Lewis  
**Vizepräsidenten:**

**Afrika:** Raphael Okang'a (Kenia)  
**Asien/Pazifik:** Tadashi Kubo (Japan)  
**Europa:** Eike Eulen (Bundesrepublik Deutschland)  
**Lateinamerika:** Ricardo Perez (Argentinien)

### Laienrechnungsprüfer

Der Kongreß wählte die Laienrechnungsprüfer für den Vierjahreszeitraum bis zum nächsten Kongreß. Bei den neuen Rechnungsprüfern handelt es sich um **Ron Todd** (Transport and General Workers' Union), **Geoffrey Henman** (Transport Salaried Staffs' Association) und **Terry Savage** (Union of Shop, Distributive and Allied Workers), alle Großbritannien.

Anschließend erklärte Präsident **Jim Hunter** den Kongreß offiziell für geschlossen. Er gab seiner Zufriedenheit über die während des Kongresses geführten Debatten Ausdruck. Die Tätigkeit der ITF gebe reichen Anlaß zu Konflikten, so erklärte er, und nicht immer herrsche Einigkeit unter ihren Mitgliedsgewerkschaften. Manchmal erregten sich die Delegierten über Fragen, die ihnen sehr am Herzen lägen. In den wirklich wichtigen Fragen stimme man jedoch meist überein. Dieser Kongreß habe eine Reihe weitreichender Beschlüsse gefaßt, z. B. die von den Delegierten verabschiedete Änderung der Stimmrechte. Andere Beschlüsse, wie die Bereitstellung eines zusätzlichen Vorstandssitzes für einen Vertreter aus Asien und dem pazifischen Raum, würden dazu beitragen, den Regionen in den höchsten Gremien der ITF den ihnen gebührenden Einfluß zu sichern. Alles in allem sei es ein produktiver Kongreß in einer wundervollen Stadt mit ausgezeichneten Kongreßeinrichtungen gewesen. Seinen besonderen Dank sprach er allen jenen in den gastgebenden Gewerkschaften aus, die an der Organisation des Kongresses mitgewirkt hatten.

## Mitglieder des ITF-Vorstands

### Europa und Naher Osten

F. Hums Österreich  
R. van Cant Belgien  
K. Mols Sørensen Dänemark  
R. Valladon Frankreich  
E. Eulen Bundesrepublik Deutschland  
R. Schäfer Bundesrepublik Deutschland  
J. Knapp Großbritannien  
W. Morris Großbritannien  
L. Mancini Italien  
R. Vreeman Niederlande  
V. Sánchez Spanien  
A. Karlsson Schweden

### Afrika

R. Okang'a Kenia  
M. Moussa Niger

### Asien/Pazifik

T. I. Bull Australien  
U. M. Purohit Indien  
T. Kubo Japan  
B. U. Kim Korea  
V. David Malaysia

### Lateinamerika und Karibischer Raum

R. Perez Argentinien  
O. Coutinho Brasilien  
J. González Costa Rica

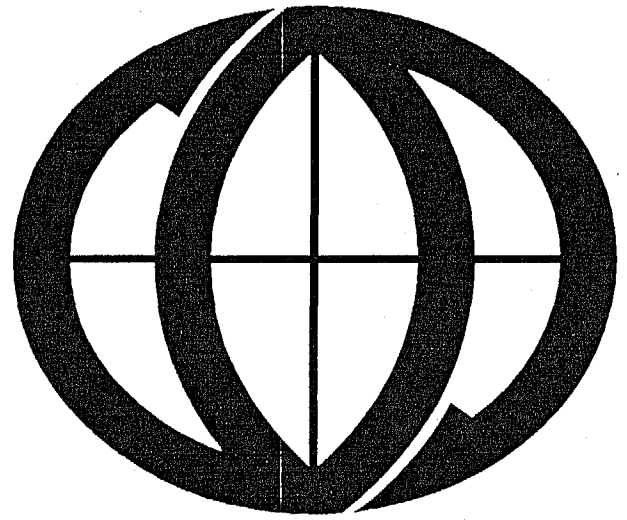
### Nordamerika

J. Hunter Kanada  
F. Mazur Kanada  
J. Bowers USA  
J. F. Otero USA  
J. F. Peterpaul USA

### ITF-Generalsekretär

H. Lewis

ITF



Am 36. Kongreß  
nahmen 477 Delegierte  
und 259 Berater von  
221 Gewerkschaften aus  
55 Ländern sowie  
32 Beobachter und  
3 Ehrengäste teil.