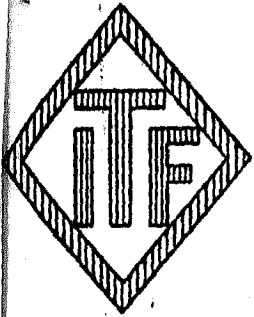


# INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



## PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE  
OLD TOWN  
CLAPHAM  
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH  
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 8 - 9

11. November 1962

### I.T.F.

#### Helsinki-Kongress:

#### Protokoll und Entschliessungen

(ITF) Aus technischen Gründen war es leider nicht möglich das ganze Protokoll des Kongresses und den Wortlaut der vom Kongress angenommenen Entschliessungen in dem in Helsinki verteilten Kongress-Pressebericht zu veröffentlichen. Wir bringen daher den Rest des Protokolls und den Wortlaut der obengenannten Entschliessungen als Beilage zu diesem Pressebericht.

### ALLGEMEINES

#### ARGENTINIEN

#### Aufruf zum Generalstreik wird unterstützt

(ITF) Dem Aufruf des argentinischen Gewerkschaftsbundes zu einem zweitägigen Generalstreik (am 1. und 2. August 1962) haben zahlreiche Arbeiterkategorien Folge geleistet. Der Streik war ein Protest gegen die wirtschaftspolitischen Massnahmen der Regierung und diente gleichzeitig der Unterstützung von Forderungen auf bessere Löhne und Arbeitsbedingungen zufolge des scharfen Anstiegs der Lebenshaltungskosten. Ausserdem sollte der Streik die Regierung zur Zahlung der rückständigen Altersrenten und Löhne der im öffentlichen Dienst stehenden Arbeitnehmer bewegen.

Der Streik wurde von den Eisenbahnern und Hafenarbeitern fast 100%ig unterstützt.

#### VEREINIGTE STAATEN

#### AFL-CIO wird 35-Stunden-Woche fordern

(ITF) Der Vorstand der AFL-CIO (nordamerikanische Gewerkschaftsföderation) hat bekanntgegeben, dass sich die AFL-CIO für eine Revision der bestehenden Arbeitsgesetzgebung einsetzen wird, um die Einführung der 35-Stunden-Arbeitswoche in der amerikanischen Industrie zu ermöglichen. Die Aktion wird unter der Leitung des Präsidenten der AFL-CIO, George Meany, stehen, aber es wird den Gewerkschaften selbst überlassen bleiben auf Kollektivverhandlungen mit den einzelnen Unternehmen die Einführung der 35-Stunden-Woche zu fordern.

Die gegenwärtig geltende Gesetzgebung sieht eine 40-Stunden-Woche vor, bei Zahlung einer 50%igen Zulage für Ueberstunden. Die AFL-CIO wird in diesem Zusammenhang die Zahlung von Doppellohn fordern, wenn mehr als 35 Stunden die Woche gearbeitet werden.



## EISENBAHNEN

### DEUTSCHLAND

#### "Aktion Adler"

(ITF) 480.000 dem GdED angeschlossenen Eisenbahner begannen am 15. August eine Protestkampagne - "Aktion Adler" - gegen die Weigerung der Bundesregierung, den berechtigten Lohnforderungen der Eisenbahner Beachtung zu schenken. Ausserdem sollte durch diese Demonstration darauf hingewiesen werden, dass der Personenmangel und die Dienstvorschriften den Eisenbahner teilweise überfordern und einem unzumutbarem Risiko aussetzen. In einer Pressekonferenz betonte der Vorsitzende der GdED, Kollege Seibert, dass es sich bei der "Aktion Adler" keinesfalls um einen sogenannten Bummelstreik handelte. Vielmehr sollten die Dienstvorschriften, insbesondere die Bestimmungen zur Wahrung der persönlichen Sicherheit der Eisenbahner, gewissenhaft beachtet werden. Die Aktion ging am 17. August zu Ende und war insofern erfolgreich, als sie der Oeffentlichkeit vor Augen führte, wie unbefriedigend die Einkommensverhältnisse und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner sind. Die Aktion führte zu Störungen und Verspätungen im gesamten Eisenbahnbetrieb, besonders im Güterverkehr.

### GROSSBRITANNIEN

#### "Abfertigungs"-Vorschläge der British Transport Commission unzulänglich

(ITF) Die British Transport Commission veröffentliche kürzlich einen Plan zur Zahlung von Abfertigungsgeldern an Eisenbahn-Werkstättenarbeiter, die im Laufe des vorgeschlagenen Rationalisierungsprogrammes ihren Arbeitsplatz verlieren werden. Die diese Arbeiter organisierenden Gewerkschaften - unter anderen die der ITF angeschlossene National Union of Railwaymen - haben Protest erhoben, weil die Regierung vor Veröffentlichung des obenerwähnten Planes nicht mit den zuständigen Gewerkschaften ausführlich Rücksprache gehalten hatte.

Der Plan sieht die Zahlung von Pauschalsummen vor, deren Höhe sich auf die Länge der Dienstzeit stützt, und zwar zwei Drittel eines normalen Wochenlohnes pro Dienstjahr. Arbeiter, die noch nicht 65 sind und nach Verlust ihres Arbeitsplatzes arbeitslos bleiben haben Anspruch auf Fortzahlung ihres ehemaligen Wochenlohnes für zwei Wochen pro 5 Dienstjahre.

Diese "Abfertigungen" liegen beträchtlich unter den von den Gewerkschaften geforderten "Entschädigungen". Die Gewerkschaften haben daher auf die baldige Einberufung einer Sitzung des Gemeinsamen Gewerkschaftsausschusses des Werkstättenpersonals (Railway Shopmen's National Council) gedrungen, auf der die Vorschläge der British Transport Commission diskutiert werden sollen.

### INDIEN

#### Mindestlöhne für Personen- verkehrspersonal von Mysore

(ITF) Die Regierung von Mysore (Indien) hat Mindestlöhne für die Arbeitnehmer in den Personentransportunternehmen von Mysore festgelegt. Die neuen Mindest-Wochenlöhne für die verschiedenen Beschäftigungskategorien sind: Fahrer - Rs. 48; Schaffner - Rs.35; Reiniger - Rs.35; Aufsichtspersonal (Kontrolleure) - Rs.48.

Auch für das Werkstättenpersonal wurden neue Tarife festgelegt.

Ausserdem gewährt die Regierung eine Teuerungszulage von Rs.35 für Arbeitnehmer in den städtischen Verkehrsbetrieben und Rs.30 für die Arbeitnehmer in den Landbezirken. (Rs.1.00 = DM 0.87)

HAFENARBEITER

GROSSBRITANNIEN

Beschäftigungssicherheit  
für Londoner Hafearbeiter

(ITF) Die Verhandlungen zwischen Vertretern der Hafearbeiterabteilung der Transport & General Workers' Union und

den Arbeitgebern im Hafen von London sollen im Herbst dieses Jahres wiederaufgenommen werden. Zur Diskussion wird ein Vorschlag der Arbeitgeber stehen, der die feste Beschäftigung der Hafearbeiter bei Zahlung eines regelmässigen Wochenlohnes vorsieht.

INDIEN

Bombay - Wöchentlicher  
freier Tag wird bezahlt

(ITF) Im Hafen von Bombay konnte ein Streik der Hafearbeiter vermieden werden, nachdem sich der Bombay Port Trust

bei Verhandlungen mit der der ITF angeschlossenen Transport and Dock Workers' Union bereit erklärte, rund 6.000 auf einer Tagesbasis entlohnten Hafearbeitern ihren wöchentlichen freien Tag als Arbeitstag zu bezahlen.

SEELEUTE

OSTAFRIKA

Kollektivverträge für  
Seeleute erneut

(ITF) Die der ITF angeschlossene East Africa Seamen's Union hat durch Verhandlungen mit vier Reedereien neue

Kollektivverträge für die im Dienste dieser Gesellschaften stehenden Seeleute abgeschlossen.

Die neuen Verträge traten am 1. August 1962 in Kraft und sehen eine 20%ige Erhöhung der niedrigsten Heuern und eine Erhöhung der übrigen Heuern von 12,5% - 15% vor.

FRANKREICH

Neuer Kollektivvertrag  
für französische Seeleute

(ITF) Französische Seeleute- und Schiffsoffiziersverbände - u.a. die der ITF angeschlossenen Organisationen

"Fédération nationale des officiers de la Marine marchande" und "Fédération nationale de la Marine marchande" - haben im Namen ihrer Mitglieder einen neuen Kollektivvertrag mit den französischen Reedern abgeschlossen.

Der Vertrag ist rückwirkend ab 1. Juni 1962 und sieht eine Erhöhung der Heuern aller Dienstgrade (Offiziere und Mannschaften) um 8% vor. Ab 1. September 1962 sollen die neuen Heuern um weitere 2% erhöht werden. Der Vertrag wird bis 1. September 1963 gelten.

GROSSBRITANNIEN

Lohnerhöhungen für Offiziere  
und Mannschaften

(ITF) Die auf britischen Handelsschiffen dienenden Offiziere und Mannschaften werden ab 17. September 1962 erhöhte

Heuern erhalten. Diese Lohnerhöhung ist das Resultat langer Verhandlungen zwischen den der ITF angeschlossenen britischen Seeleute- und Schiffsoffiziersverbänden (Merchant Navy and Airline Officers Association; National Union of Seamen) und dem National Maritime Board. Die Erhöhungen liegen zwischen 45s. und 95s. pro Monat für befähigte Offiziere. Die Heuern der Mannschaften (alle Abteilungen)

werden um 30s. pro Monat erhöht werden. Die Ueberstundenzulage wurde um 3d. erhöht.

(10s. = DM 5,62)

## INTERNATIONALES

Uebereinkommen ratifiziert (ITF) Die peruanische Regierung hat das Internationale Uebereinkommen über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (1960) ratifiziert und dies am 25. Juli 1962 durch Hinterlegung eines offiziellen Dokumentes bei der Zwischenstaatlichen beratenden Schifffahrtsorganisation (IMCO) bestätigt.

## VEREINIGTE STAATEN

Besatzung der "Savannah" streikt (ITF) Die Besatzung des amerikanischen Atomschiffes "Savannah" trat kürzlich in den Streik, weil die Reeder des Schiffes - States Marine Lines - Verhandlungen über Forderungen auf bessere Heuern, bessere Unterkunftsräume, Beschäftigungssicherheit und die Anheuerung zuzüglicher Besatzungsmitglieder abgelehnt hatten. Die Besatzung behauptet, dass alle die obenerwähnten Punkte zu wünschen übrig liessen. Ihre Forderungen werden von drei Mitgliedsverbänden der ITF (International Organisation of Masters, Mates and Pilots; American Radio Association und National Maritime Union of America) unterstützt.

## HOCHSEEFISCHEREI

### DEUTSCHLAND

Neuer Heuertarifvertrag für Hochseefischer (ITF) Am 13. Juli wurde in Bremerhaven ein neuer Heuertarifvertrag für Hochseefischer abgeschlossen. Die Interessen der Hochseefischer wurden bei den diesbezüglichen Verhandlungen von der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (OeTV) vertreten. Der neue Vertrag sieht folgende Erhöhungen und Zulagen vor:

- a) Fahrtneuern  
Erhöhung um 10%.  
Altersgrenze für Leichtmatrosen von 21 auf 18 Jahre herabgesetzt.
- b) Garantiebezüge  
Anhebung um 20%, mit Ausnahme von drei Berufsgruppen, wo die Verbesserung zwischen 12,5% und 18% liegen.
- c) Ausrüstungsversicherung  
Kapitän..... DM 1.600,--  
Steuermann..... DM 1.400,--  
Bestmann, Netzmacher, Matrose, Leichtmatrose..... DM 1.300,--  
Maschinist, Funker, Elektriker, Fischwerkmeister,  
Fischverarbeiter (gelernt)..... DM 1.200,--  
Assistent, Heizer, Motoren- und Maschinenwärter,  
Reiniger, Trimmer, Koch, Kochsmaat, Junge, Fischver-  
arbeiter (angelernt und ungelert)..... DM 500,--

d) Liegeheuern

Durchschnittliche Verbesserung um 10%.

GROSSBRITANNIEN

Trawlerfischer fordern  
Lohnerhöhung

(ITF) Die britischen Trawlerfischer haben dem gemeinsamen Landes-Industrierat (National Joint Industrial Council)

eine Forderung auf eine beträchtliche Erhöhung ihrer Löhne unterbreitet. Sie wollen, dass ihre Löhne den in anderen Industrien üblichen Tarifen gleichgestellt werden. Die Reeder der Trawler werden sich auf der nächsten Sitzung des Industrierrates mit den Forderungen der Fischer befassen.

ISLAND

131-Tage-Streik der  
Trawlerfischer beendet

(ITF) Der 131 Tage lange Streik der isländischen Trawlerfischer ist mit der Unterzeichnung eines neuen Kollektiv-

vertrages zwischen den Reedern und der der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hochseefischergewerkschaft zu Ende gegangen.

Der neue Vertrag sieht unter anderen folgende neue Heuern vor:

Deckpersonal:

Leichtmatrose.....	Kr.	4.000,--	pro Monat
		(bisher 3.412,50)	
Matrose.....	Kr.	4.550,--	Pro Monat
		(bisher 3.762,50)	
Bestmann.....	Kr.	5.100,--	Pro Monat
		(bisher 4.462,50)	

Ausserdem haben sich die Reeder erstmalig verpflichtet, Kr. 63,-- pro Monat pro Mann in die Kranken- und Unterstützungskasse des Verbandes zu zahlen.

(Kr. 10,-- = DM 0,93)

ZIVILLUFTFAHRT

FRANKREICH

Streik der Flugbesatzungen

(ITF) Die im Dienste der Air France stehenden Flugbesatzungen veranstalteter

am 6. und 7. August einen 48-stündigen Streik, weil die französische Regierung die Empfehlungen einer dreigliedrigen Untersuchungskommission über Sozialversicherungsleistungen (Pensionsprogramm) abgelehnt hatte. Der Streik lähmte beinahe den ganzen französischen Luftverkehr und wurde von dem fliegenden Personal (einschliesslich Stewards and Stewardesses) 100%ig unterstützt.

SKANDINAVIEN

SAS plant Herabsetzung des  
technischen Personals

(ITF) Im Rahmen eines neuen Rationalisierungsprogrammes beabsichtigt die SAS das in den Werkstätten der Gesell-

schaft beschäftigte technische Personal um 15% zu reduzieren. Die Personaleinsparungen sollen durch eine stärkere Konzentration der Wartungs und Ueberholungsarbeiten einzelner Flugzeugtypen an ein und demselben Ort erzielt werden. Als Folge dieses Planes wird der gesamte tech-

nische Personalbestand der SAS bis Ende 1963 von 12.000 auf 11.450 Personen reduziert werden, und zwar in Schweden um 350, in Dänemark um 150 und in Norwegen um 50 Personen.

#### VEREINIGTE STAATEN

##### 60 Tage Streikverbot für Amerikanische Transportarbeitergewerkschaft

(ITF) Präsident Kennedy hat eine 3-Mann-Kommission mit der Untersuchung des Streits zwischen dem der ITF angeschlossenen Amerikanischen Transportarbeiterverband (TWU) und der Pan American - Zivilluftfahrtsgesellschaft beauftragt. Diese Dringlichkeitskommission soll dem Präsidenten innerhalb 30 Tagen Bericht erstatten. Während dieser 30-tägigen Untersuchungsperiode - und für weitere 30 Tage danach - ist es dem Transportarbeiterverband verboten zu streiken. Der Arbeitsvertrag zwischen dem Verband und der Pan American lief am 31. Mai dieses Jahres ab; seitdem sind alle Verhandlungen zur Ausarbeitung eines neuen Vertrages gescheitert. Rund 8000 im Dienste der Gesellschaft stehenden Stewards, Stewardessen, Mechaniker, Gepäckpersonal usw. sind in den Konflikt verwickelt.

##### Flugingenieure erzielen Einigung mit Pan American

(ITF) Die der ITF angeschlossene Internationale Vereinigung der Flugingenieure (FEIA) hat sich mit der Pan American-Gesellschaft über die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen geeinigt. Das betreffende Übereinkommen gleicht den Vereinbarungen zwischen der FEIA und der Trans World Airlines-Gesellschaft und sieht einen allmählichen Übergang von 4-Mann-Besatzungen auf 3-Mann-Besatzungen vor, wobei dem Flugingenieur bei der Besetzung des dritten Platzes im Cockpit der Vorrang eingeräumt werden soll. Die Eastern Airlines-Gesellschaft, gegen die sich die FEIA im Streik befindet, lehnte eine ähnliche Lösung ab, weil sie sich angeblich nicht mit den zwischen der Gesellschaft und den Piloten getroffenen Abkommen vereinbaren lässt.

#### BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

##### Sektion Zivilluftfahrt;

Sitzung der Vertreter der Cockpit-Besatzungsmitglieder	Paris,	20. November 1962
Sektionskonferenz	Paris,	21.-23. November 1962

F O R T S E T Z U N G

D E S

K O N G R E S S - P R O T O K O L L S

VORMITTAGSSITZUNG

1. August 1962

Die Diskussion über die vorgeschlagene Revision der Satzungen wurde fortgesetzt.

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) erklärte in Beantwortung einer Frage, die Kollege Cousins während der Nachmittagssitzung vom Vortage gestellt hatte, er habe mit seiner Aufforderung an den Kongress, die Vorschläge des Exekutivkomitees zur Aenderung der Satzungen in ihrer Gesamtheit anzunehmen oder abzulehnen, nicht sagen wollen, dass keine weiteren Aenderungen vorgenommen werden könnten. Bedeutende Aenderungen, mit denen finanzielle Verpflichtungen verbunden sind, würden sich jedoch schwerlich unterbringen lassen.

Der Kongress befasste sich sodann Punkt für Punkt mit den Vorschlägen des Exekutivkomitees.

PRÄAMBEL

Angenommen

Artikel 1 (a):

Der Vorschlag des Kollegen Akesson (Verband schwedischer Schiffsoffiziere) wurde angenommen. Absatz (a) lautet nunmehr: " Die Unterstützung nationaler und internationaler Aktionen der Arbeiter in ihrem Kampf gegen wirtschaftliche Ausbeutung und politische Unterdrückung und zur Verwirklichung der internationalen Solidarität der Gewerkschaften."

ARTIKEL 1 wurde dann angenommen.

ARTIKEL II:

Angenommen

ARTIKEL III  
Para.2 :

Der Vorschlag des Kollegen Decoudun (Französische Eisenbahnbeamten), dass Verbände in der Lage sein sollten, beim Kongress gegen die Ablehnung ihrer Ansuchen um Beitritt und gegen Ausstossung Berufung einzulegen, wurde auf Rat des Berichterstatters abgelehnt.

Artikel III wurde dann angenommen.

ARTIKEL IV :

Angenommen

ARTIKEL V,Para.5:

Der Vorschlag des Kollegen Decoudun, dass ausgestossenen Organisationen die Gründe für ihre Ausstossung mitgeteilt werden sollten und dass sie das Recht haben sollten, beim Generalrat Berufung einzulegen, wurde auf Rat des Berichterstatters abgelehnt.

Artikel V wurde dann angenommen

ARTIKEL VI,Para.8: Die von Kollege Kitson (Scottish Horse & Motormen's Association) vorgeschlagene Aenderung wurde - um eine Wiederholung ähnlicher Vorfälle, wie den im Zusammenhange mit dem Berater der Trinidad Seamen and Waterfront Workers' Union, zu vermeiden - vom Berichterstatter im Namen des Exekutivkomitees angenommen. Der neue Wortlaut des Paragraphen lautet nunmehr: "Eine angeschlossene Organisation kann ausser ihren Delegierten eine angemessene Zahl von Beratern zum Kongress entsenden, vorausgesetzt, dass diese Berater Mitglieder einer angeschlossenen Organisation sind."



Para.10: Der Vorschlag des Kollegen Decoudun, die Worte "oder der Vorstand" zu streichen, wurde auf Rat des Berichterstatters abgelehnt.

Para.14: Der Vorschlag des Kollegen Decoudun, dass der Geschäftsführende Ausschuss vom Kongress gewählt werden sollte, wurde auf Rat des Berichterstatters abgelehnt.

Para.17: Kollege Decoudun hatte vorgeschlagen, vor dem Wort "mindestens" die Worte "im Prinzip" einzufügen. Der Berichterstatter lehnte dies ab, erklärte sich jedoch - als Kompromisslösung - mit der Einfügung der Worte "wenn möglich" einverstanden.

ARTIKEL VI wurde dann angenommen.

(Während der Diskussion des ARTIKELS VI schlug Kollege k. Suzuki (Japanischer Eisenbahnverband) vor, dass zunächst der ARTIKEL XX des vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Wortlautes angenommen werden sollte. Damit würde es notwendig werden, über weitere Anträge zur Aenderung der Satzung nach Mitgliedszahlen abzustimmen, wobei für die Annahme eines Antrages zwei Drittel aller abgegebenen Stimmen notwendig sind. Kollege Suzuki wurde auf die Tatsache verwiesen, dass das in den gegenwärtig geltenden Satzungen festgelegte Verfahren zur Revision der Satzungen noch immer in Kraft sei. Daraufhin zog Kollege Suzuki seinen Vorschlag zurück.)

ARTIKEL VII, Para.3: Kollege Decoudun zog seinen Vorschlag, dass der Generalsekretär nicht ein ordentliches Mitglied des Generalrates sein, sondern diesem "kraft seines Amtes angehören sollte, auf Rat des Berichterstatters zurück.

Kollege A. Tonneaux (Belgische Eisenbahner) schlug vor, dass nach Para.3 des vorgeschlagenen Wortlautes folgender Paragraph eingefügt werden sollte:

"Ordentliche Mitglieder und Ersatzmitglieder sollen die bei den Organisationen ihres eigenen Landes geltende Altersgrenze nicht überschritten haben."

Kollege Tonneaux vertrat die Meinung, dass die leitenden Gremien der Föderation so effektiv und repräsentativ wie möglich gestaltet werden und sich daher aus aktiven Gewerkschaftern zusammensetzen sollten. Natürlich würde es auch weiterhin zweckmässig sein, uns die Erfahrung pensionierter Gewerkschafter zunutze zu machen. Solche pensionierte Gewerkschafter sollten jedoch nicht notwendigerweise führende Stellungen einnehmen. Auch unter den aktiv tätigen Gewerkschaftern mangle es nicht an erfahrenen und verantwortungsbewussten Kollegen. Kollege Tonneaux hob hervor, dass es sich bei diesem Antrag um Grundsätze - und nicht um Persönlichkeiten - handle.

Kollege Z. Barash (Israelische Seeleute) war gegen den belgischen Antrag und erklärte, die Delegierten seien ihren eigenen Organisationen gegenüber verantwortlich. Die ITF solle nicht bestimmen können, wer als Delegierter zum Kongress entsandt werden kann. Die zum Kongress entsandten Delegierten müssten zu Mitgliedern der leitenden Gremien gewählt werden können.

Kollege H. Düby erklärte, das Exekutivkomitee habe zu dem Antrag des belgischen Verbandes nicht Stellung genommen. Er wies ausserdem darauf hin, dass die Annahme des belgischen Antrages zu Diskriminierungen inbezug auf die Zusammensetzung des Generalrates führen würde, da bei den verschiedenen Organisationen verschiedene Altersgrenzen gälten.

Mehrere angeschlossene Organisationen beantragten eine Abstimmung nach Mitgliedszahlen. Eine solche Abstimmung fand statt, und der belgische Antrag wurde mit 2,082,900 Stimmen gegen 1,586,800 Stimmen abgelehnt.

Para.6 : Der Vorschlag des Kollegen Decoudun, vor dem Wort "Vorstandes" das Wort "zurücktretenden" einzufügen, wurde vom Berichterstatter im Namen des Exekutivkomitees angenommen.

ARTIKEL VII wurde dann angenommen.

#### ARTIKEL VIII:

Para.1 : Der Vorschlag des Kollegen Cousins, die Worte "einschliesslich die Kontrolle des Sekretariats" einzufügen, wurde vom Berichterstatter im Namen des Exekutivkomitees angenommen.

Para.2 : Die vom Exekutivkomitee vorgeschlagene Aenderung des von ihm vorgeschlagenen Wortlautes wurde angenommen. Paragraph 2 lautet nunmehr:

"Der Vorstand setzt sich aus zweiundzwanzig Mitgliedern, die von jedem ordentlichen Kongress gewählt werden, und aus dem Generalsekretär zusammen."

Kollege Decoudun zog seinen Vorschlag, dass der Generalsekretär und die Stellvertretenden Generalsekretäre "Ex-officio"-Mitglieder des Vorstandes sein sollten, auf Rat des Berichterstatters zurück.

Para.8 : Kollege Tonneaux schlug die Einfügung des folgenden Paragraphen vor: "Mitglieder des Vorstandes sollen die bei den Organisationen ihres eigenen Landes geltende Altersgrenze nicht überschritten haben." Er erklärte er wolle damit nicht das Recht der angeschlossenen Verbände, ihre Delegierten frei zu wählen, beeinträchtigen. Die Mitglieder der leitenden Gremien seien jedoch nicht nur ihren Verbänden, sondern dem ganzen Kongress gegenüber verantwortlich. Sein Vorschlag wolle lediglich zu den vom Exekutivkomitee inbezug auf die Wahl des Vorstandes festgelegten Bedingungen eine weitere hinzufügen. Er erklärte sich jedoch damit einverstanden, dass das Resultat der Abstimmung über den ersten Antrag des belgischen Verbandes (Altersgrenze für Mitglieder des Generalrates) auch für diesen Antrag gelten sollte.

Para.9 : Die vom Exekutivkomitee empfohlene Aenderung des von ihm vorgeschlagenen Wortlautes wurde angenommen.

Der Vorschlag des Kollegen Cousins, dass "die Zeitspanne zwischen Sitzungen des Vorstandes nicht länger als sechs Monate sein soll", wurde vom Berichterstatter im Namen des Exekutivkomitees angenommen.

Para.9 lautet nunmehr:

"Der Vorstand tritt mindestens zweimal im Jahr zusammen und wenn der Vorstand oder der Generalsekretär, nach Rücksprache mit dem Präsidenten und Vizepräsidenten, dies als notwendig erachten. Die Zeitspanne zwischen Sitzungen des Vorstandes soll nicht länger als sechs Monate sein."

ARTIKEL VIII wurde dann angenommen.

Die Sitzung wurde sodann bis 2:00 Uhr nachmittags vertagt.

NACHMITTAGSSITZUNG

1. August 1962

Die Diskussion über die Vorschläge des Exekutivkomitees zur Aenderung der Satzungen wurde fortgesetzt.

ARTIKEL IX, Para.1 : Der Vorschlag des Exekutivkomitees, die Ziffer "6" in Zeile 2 dieses Paragraphen durch das Wort "vier" zu ersetzen, wurde angenommen.

Para.2 : Die vom Exekutivkomitee vorgeschlagene Aenderung des Wortlautes wurde angenommen. Para.2 lautet nunmehr:

"Der Vorstand kann gewisse seiner Funktionen und Vollmachten dem Geschäftsführenden Ausschuss übertragen; falls sich dies als notwendig erweisen sollte."

Para.3 : Der Vorschlag des Kollegen Cousins, dass zwischen zwei Sitzungen des Vorstandes mindestens eine Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses stattfinden soll, wurde angenommen.

Para.4 : Der Vorschlag des Kollegen Decoudun, die Worte "oder geheim" zu streichen, wurde angenommen.

ARTIKEL IX wurde dann angenommen.

ARTIKEL X : Angenommen.

ARTIKEL XI, Para.1 : Das Wort "auf" wurde durch das Wort "von" ersetzt.

Para.2 : Der Vorschlag des Kollegen Decoudun, dass der Kongress einen stellvertretenden Generalsekretär wählen sollte, wurde auf Rat des Berichterstatters abgelehnt.

Para.3 : Im Laufe seiner Einführung zu dem von seinem Verband gestellten Antrag, dass "der Generalsekretär, die Stellvertretenden Generalsekretäre und die Sekretäre nach Erreichung ihres fünfundsechzigsten Lebensjahres nicht länger im Amt bleiben sollen", erklärte Kollege Tonneaux, es sei schwer, fähige Generalsekretäre zu finden. Wenn ein Generalsekretär vor seiner Pensionierung stehe, müsse der betreffende Verband einen geeigneten Nachfolger für ihn finden. Damit eine Organisation nicht immer aufs neue diesem Problem gegenübergestellt werde, sollte der gewählte Nachfolger so jung wie möglich sein. Kollege Tonneaux sagte, sein Verband habe sich seit einiger Zeit bemüht, eine Herabsetzung des Rücktrittsalters der belgischen Eisenbahner zu erzielen. Durch die Festlegung einer Altersgrenze für den Generalsekretär der ITF würden die diesbezüglichen Argumente der Mitgliedsverbände gestärkt werden.

Der Berichterstatter empfahl die Ablehnung des belgischen Antrages.

Kollege C.W. van Driel (Niederländische Seeleute und Hochseefischer) sprach sich gegen die Annahme des Antrages aus. Er erklärte, die Tätigkeit eines Generalsekretärs lasse sich nicht mit der Arbeit eines Eisenbahners vergleichen. Ein Eisenbahner biete seine Arbeitskraft für den bestmöglichen Lohn an. Ein Generalsekretär bemühe sich - ohne persönliche Gewinnmotive - soziale Gerechtigkeit und bessere Arbeitsbedingungen herbeizuführen.

Kollege Thore (Schwedischer Seeleuteverband) war für die Festlegung einer Altersgrenze für den Generalsekretär. Er war der Ansicht, ein Generalsekretär sollte, angesichts der an ihn gestellten hohen Anforderungen, nach Erreichung einer gewissen Altersgrenze pensioniert werden, ganz gleich ob er bereit ist zurückzutreten oder nicht. Der auf dem Berner Kongress gefasste Beschluss, einen jüngeren Generalsekretär für die ITF zu finden, sei nicht ausgeführt worden.

Kollege Dooley (Irischer Transportarbeiterverband) erklärte, dass bei der Suche nach einem geeigneten Kandidaten, dessen Fähigkeit, und nicht dessen Alter, der ausschlaggebende Faktor sein sollte.

Kollege Curran (National Maritime Union of America) sagte, er habe als Mitglied des Exekutivkomitees gegen den belgischen Antrag gewählt, um die Festlegung einer Altersgrenze für das Amt des Generalsekretärs der ITF zu verhindern. Das Alter der leitenden Funktionäre sollte nicht die Grundlage für eine Beurteilung ihrer Fähigkeiten bilden. Trotzdem sollten wir versucht haben, einen neuen Kandidaten für das Amt zu finden.

Kollege Smith (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers) erklärte, es sei die Aufgabe der Kongressdelegierten, den fähigsten Kandidaten zu wählen. Die Annahme des belgischen Antrages würde die Wahlfreiheit der Delegierten beeinträchtigen.

Der Präsident ordnete sodann eine Abstimmung nach Mitgliedszahlen über den belgischen Antrag an.

Der Antrag wurde mit 1,997,500 gegen 1,771,500 Stimmen abgelehnt.

- Para.7: Der Vorschlag des Kollegen Decoudun, das Wort "Generalsekretär" durch das Wort "Generalsekretariat" zu ersetzen, wurde auf Rat des Berichterstatters abgelehnt.
- Para.8: Der Vorschlag des Kollegen Cousins, den Paragraph 8 des vorgeschlagenen Wortlautes durch Para. 7 der gegenwärtig geltenden Fassung zu ersetzen, wobei das Wort "Exekutivkomitee" durch das Wort "Vorstand ersetzt werden soll, wurde angenommen.
- ARTIKEL XI wurde dann angenommen.

ARTIKEL XII                    Angenommen.

ARTIKEL XIII                  Angenommen.

ARTIKEL XIV                  Angenommen.

ARTIKEL XV                   Angenommen.

Kollege van der Kolk (Niederländisches Zivilluftfahrtspersonal) verwies sodann auf das in den Satzungen vorgesehene Abstimmungsverfahren und stellte fest, dass die diesbezüglichen Bestimmungen keine Vorkehrungen für den Fall treffen, dass bei einer Abstimmung eine gleiche Anzahl von Stimmen "für" und "gegen" einen Beschluss abgegeben werden könnte. Er schlug daher vor, dass in einem solchen Fall der Präsident die entscheidende Stimme abgeben sollte.

Kollege Brosch (HTV, Oesterreich) erklärte mit Bezug auf Para.5, Artikel XV der vorgeschlagenen Fassung, dass den verschiedenen Sektionen eine promptere Stellungnahme zu besonderen Fragen ermöglicht werden sollte. Als ein Beispiel für den gegenwärtigen unbefriedigenden Sachverhalt führte Kollege Brosch die Frage der Rohrleitungen an und erklärte, dass wir und zwar mit diesem Problem seit einiger Zeit befasst hätte ohne jedoch eine angemessene Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Sektionen herbeizuführen.

Der Vorschlag des Kollegen van der Kolk, dass bei Stimmengleichheit der Präsident die ausschlaggebende Stimme abgeben sollte, wurde dann vom Kongress angenommen.

ARTIKEL XVI:                  Angenommen

ARTIKEL XVII:                Angenommen

ARTIKEL XVIII:              Angenommen

ARTIKEL XIX:                Angenommen

ARTIKEL XX:                 Angenommen

Der Kongress nahm sodann den Finanzbericht für die Jahre 1960 und 1961 an.

Kollege Padilla (Kolumbien) erklärte, er habe soeben erfahren, dass sein Land von einem Erdbeben heimgesucht worden sei, welches zahlreichen Arbeitern grossen Notstand verursacht habe. Die kolubische Delegation ersuche daher den Kongress, das Mitgefühl und die Solidarität der Transportarbeiter der ganzen Welt zum Ausdruck zu bringen.

Der Kongress stimmte diesem Ansuchen zu.

Zur Empfehlung des Exekutivkomitees über die Zusammensetzung des Generalrates erklärte Kollege Hassan Ali (Britisch Guyana), dass sein Land zur karibischen - und nicht zur lateinamerikanischen - Ländergruppe gerechnet werden sollte. Andernfalls würden Sprachschwierigkeiten auftreten. Ausserdem bestünde zwischen seinem Verband und den übrigen Mitgliedsverbänden im Karibischen Raum eine enge Zusammenarbeit.

Die Sitzung wurde sodann vertagt.

VORMITTAGSSITZUNG  
2. August 1962

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 09:15 Uhr und ersuchte Kollege W.H.Koppens den

Bericht über die Konferenz der Sektion Strassentransport

vorzulegen.

Kollege H.W.Koppens (Berichterstatter) verwies auf die von der Konferenz einstimmig angenommene Entschliessung über das Europäische Abkommen betreffend die Arbeit der Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen Strassentransport (AETR). In dieser Entschliessung werden alle an dem Abkommen beteiligten Regierungen aufgefordert, dieses so bald wie möglich zu ratifizieren, damit es im Jahre 1964 in Kraft treten kann.

Der Berichterstatter betonte besonders die Notwendigkeit, dass Berufsfahrer ausserhalb des Fahrzeuges in Betten übernachten sollten und nicht in den Ruhekabinen der Fahrzeuge.

Die Sektionskonferenz ernannte eine Arbeitsgruppe zur Weiterverfolgung der Frage des Status des Berufsfahrers und vertrat die Ansicht, dass es wünschenswert wäre, wenn alle Arbeitnehmer der städtischen Verkehrsbetriebe von den zuständigen Verbänden bei der ITF angeschlossen würden.

Die Konferenz ersuchte das Exekutivkomitee der ITF, den malaiischen Strassentransportarbeitern in ihren Kampf zur Erzielung besserer Arbeitsbedingungen im Langstreckentransport Unterstützung zu leisten.

Auf Antrag der österreichischen Delegation (HTV) beschloss die Konferenz, die angeschlossenen Verbände um Informationen über die gewerkschaftliche Erfassung gewisser im Handel beschäftigter Transport- und Magazin- arbeiter zu ersuchen.

Der Bericht und die von der Konferenz angenommene Entschliessung wurden sodann vom Kongress angenommen.

Der Präsident ersuchte Kollege H. Hildebrand, den

Bericht über die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt

vorzulegen.

Kollege H. Hildebrand (Berichterstatter) sprach, auf Wunsch der argentinischen Delegation über die Lage in der argentinischen Binnenschifffahrt und erklärte in diesem Zusammenhange, dass die Löhne und Arbeitsbedingungen der argentinischen Binnenschiffer 50 Jahre hinter denen ihrer europäischen Kollegen zurückgeblieben seien. Auch in der pakistanischen Binnenschifffahrt bestünden sehr schlechte Arbeitsbedingungen.

Kollege Smeding (niederländischer Transportarbeiterverband) wies darauf hin, dass in Paragraph 3 (c) des Berichtes vor dem Wort "Schubschiffen" die Worte "durchgehender Betrieb von" ausgelassen worden seien. ~~Angesichts~~ ~~sollte hinzugefügt werden, dass sich die~~ ~~im Bericht erwähnte Arbeits-~~ ~~gruppe aus drei Mitgliedern zusammensetzen wird.~~  
*das nicht viel* *fromy* *beruflich*

Der Bericht über die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt wurde sodann vom Kongress angenommen.

Kollege Wälläri überbrachte Kollege Klatil die Anerkennung der finnischen Mitgliedsverbände für die von ihm während seiner über 30 Jahre langen Dienstzeit in der ITF geleistete Arbeit und überreichte ihm und seiner Gattin ein Geschenk.

Kollege V. Klatil (ITF-Sekretariat) dankte Kollege Wälläri für die ihm erwiesene Ehre und sagte er habe lediglich seine Pflicht getan.

Der Präsident legte sodann dem Kongress das Dokument C-22 (Empfehlung des Exekutivkomitees inbezug auf die Wahl des Vorstandes) vor.

Die Empfehlung des Exekutivkomitees wurde angenommen.

Die Sitzung wurde um 11:00 Uhr vertagt.



NACHMITTAGSSITZUNG

2. August 1962

Die Diskussion der Berichte über die Konferenz der verschiedenen Fachsektionen wurde fortgesetzt.

Kollege J.K. Post (Niederländischer Transportarbeiterverband) legte in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Sektion den

Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt

vor.

Kollege A. Sirac (französische Bordfunker) beanstandete die Art und Weise, auf die die Entschliessung über die Zusammensetzung der Cockpit-Besatzungen auf der Sektionskonferenz behandelt worden war. Er erklärte, dass die Entschliessung nur in englischer Sprache verteilt und angenommen worden sei, ohne dass sich alle Delegierten über deren Inhalt im klaren waren. Es habe keine Gelegenheit für eine ausreichende Diskussion bestanden.

Kollege R. Old (Mexikanische Pilotenvereinigung) brachte ebenfalls seine Unzufriedenheit über die Annahme dieser Entschliessung zum Ausdruck. Der englische Wortlaut sei erst nach Beginn der Sitzung verteilt worden und die Delegierten hätten nicht genügend Zeit gehabt, sich mit dem Inhalt der Entschliessung vertraut zu machen. Gleichzeitig sei die von der mexikanischen Delegation unterbreitete Entschliessung über die Zusammensetzung von Cockpit-Besatzungen an die nächste Sektionskonferenz (Oktober 1962) verwiesen worden. Die in der angenommenen Entschliessung zum Ausdruck gebrachte Bekräftigung der bisherigen ITF-Stellungnahme zu dieser Frage könne den gegenwärtigen Verhältnissen nur zu einer Verschlimmerung der Lage führen. Kollege Old fügte hinzu, dass seine Delegation gegen die Entschliessung gestimmt haben würde, wenn sie gewusst hätten, dass über deren Annahme abgestimmt wurde.

R. Deseau (Französische Flugingenieure) sprach über technische Entwicklungen in der Zivilluftfahrt. Zahlreiche automatische Anlagen seien ohne eine vorherige Untersuchung installiert worden und hätten infolgedessen ihren Zweck als Mittel des technischen Fortschritts verfehlt. Kollege Deseau kritisierte die von der mexikanischen Delegation vorgelegte Entschliessung, weil sie die ganze Politik der ITF über die Zusammensetzung von Flugzeugbesatzungen in Frage stelle.

Kollege D.S. Tennant (Verband britischer Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) erklärte, das Geschäftsverfahren auf der Sektionskonferenz sei vollkommen in Ordnung gewesen. Die ITF-Politik zu Besatzungsfragen sei erneut bekräftigt worden. Sie werde auf der nächsten Sektionskonferenz überprüft werden und auch die mexikanische Resolution könne bei dieser Gelegenheit erneut zur Debatte gestellt werden.

C. Ebue (Vereinigung französischer Piloten) erklärte, er habe den Eindruck gehabt, dass alle Entschliessungen an die nächste Sektionskonferenz verwiesen werden sollten.

Kollege J.K. Post (Berichterstatter) erklärte, den mexikanischen Delegierten sei im Laufe der Konferenz ausreichend Gelegenheit geboten worden, ihr Nichteinverständnis mit der Entschliessung über die Zusammensetzung von Cockpit-Besatzungen zum Ausdruck zu bringen. Er ersuchte den Kongress, den Bericht anzunehmen.

Es fand eine Abstimmung durch Handaufheben statt und der Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt wurde angenommen.

Kollege R. Degris (Französische Eisenbahnerföderation, Sektionsvorsitzender und Berichterstatter) legte dann den

#### Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion

vor. Er gab einige Berichtigungen bekannt, von denen wir die betreffenden Mitgliedsverbände noch schriftlich in Kenntnis setzen werden.

Der Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion wurde sodann angenommen.

Der Präsident bat um Nominierungen im Zusammenhang mit der Wahl der Rechnungsprüfer. Er schlug vor, dass diese Nominierungen von den britischen Verbänden kommen sollten, da die Bücher in England und in britischer Währung geführt würden.

Der Kongress erklärte sich mit diesem Vorschlag einverstanden.

Kollege S. Greene (Britischer Eisenbahnerverband, NMU), Vorsitzender und Berichterstatter legte den

#### Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektionen des Binnenverkehrs

vor. Er verwies besonders auf die Entschliessung zur Frage der Rohrleitungen und teilte mit, dass Hinweise auf den Transport von Oel und den Binnentransport gestrichen worden seien, um das Anwendungsbereich der Entschliessung zu erweitern. Während der Konferenz sei im besonderen die Frage der öffentlichen Kontrolle von Rohrleitungen debattiert worden. Kollege Cousins habe vorgeschlagen, den zweiten Satz im letzten Absatz der Entschliessung zu streichen, dieser Vorschlag sei jedoch mit 26 gegen 18 Stimmen abgelehnt worden.

Kollege F. Cousins (Transport & General Workers' Union) sagte, seine Absichten seien missverstanden worden. Wenn wir diesen Satz in der Entschliessung liessen, würde dadurch mehr Betonung auf Privatgewinn gelegt werden als auf die Notwendigkeit der öffentlichen Kontrolle. Bei ihren Verhandlungen mit dem britischen Verkehrsminister hätten die britischen Verbände stets die Frage der öffentlichen Kontrolle in den Vordergrund gestellt. Wenn wir jetzt nationale und internationale Gewerkschaftsgrundsätze über den Haufen würfen, würde dies die britischen Verbände in eine unhaltbare Lage versetzen.

Kollege S. Greene (Berichterstatter) erklärte, dass seiner Meinung nach der erste Satz des vorletzten Paragraphen der Entschliessung die über Diskriminierung gemachten Bemerkungen decke und empfahl die Annahme des Berichtes mit der von Kollege Cousins vorgeschlagenen Aenderung.

Der geänderte Bericht wurde dann einstimmig angenommen.

Kollege D.S. Tennant (Berichterstatter) legte sodann den

Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion

vor.

Kollege A. Monestrina (Argentinischer Seeleuteverband) ersuchte die ITF, die ihr angeschlossenen Verbände aufzufordern, die argentinischen Seeleute in ihrem Kampf zur Wiedererlangung ihres von der Regierung übernommenen Heuerbüros und zur Aufhebung des gegen den Generalsekretär ihres Verbandes erlassenen Haftbefehls, mit allen Mitteln zu unterstützen.

Kollege F.H. Hall (RLEA, Kanada) sprach über das Verfahren zur Behandlung von Ansuchen um Beitritt und betonte, dass vor der Annahme solcher Ansuchen mit den in Frage kommenden Mitgliedsverbänden Rücksprache gehalten werden müsse.

Der Berichterstatter bestätigte dies.

Der Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion wurde dann angenommen.

Die Sitzung wurde um 17:10 vertagt.

SCHLUSS-SITZUNG

3. August 1962

Die Diskussion der Berichte über die verschiedenen Sektionskonferenzen wurde fortgesetzt.

Kollege Hulsker (Vizevorsitzender und Berichterstatter) legte den

Bericht über die Konferenz der Hafentarbeitersektion

vor.

G.H. Cabrera (Uruguayischer Hafentarbeiterverband) protestierte gegen die Schwierigkeiten, die seine Delegation erfahren habe, als sie versuchte, den Kongress über die Probleme seiner Organisation aufzuklären. Seine Organisation würde sich gezwungen sehen, aus der ITF auszutreten, falls diesen Problemen keine Beachtung geschenkt werde.

Kollege E. Toloso (Argentinischer Hafentarbeiterverband) berichtete über Änderungen in der argentinischen Hafentarbeit. Obwohl einige Verbesserungen erzielt worden seien, erfreuten sich die Arbeitgeber noch immer der gleichen Vorteile. Er ersuchte die ITF um Unterstützung bei: a) der Eröffnung von Heuerbüros, b) der Einführung eines Versicherungsprogrammes für Hafentarbeiter und c) der Bildung von Hafentarbeiter-Genossenschaften.

Der Bericht über die Konferenz der Hafentarbeitersektion wurde dann angenommen.

Der Präsident (in seiner Eigenschaft als Vorsitzender und Berichterstatter) legte sodann den

Bericht über die Konferenz der Hochseefischersektion

vor. Der Bericht wurde angenommen.

Kollege Tennant (Vorsitzender und Berichterstatter) legte den

Bericht über die gemeinsame Konferenz der Seeleute- und Hafentarbeitersektionen

vor. Der Bericht wurde angenommen.

Sodann legte Kollege Greene (Grossbritannien) in seiner Eigenschaft als Vorsitzender und Berichterstatter den

Bericht des Entschliessungsausschusses

vor. Die dem Bericht beiliegende Dringlichkeitsresolution über die Lage in Spanien wurde angenommen. Der Wortlaut aller vom Kongress angenommenen Entschliessungen befindet sich im Anhang zu diesem Pressebericht.

Kollege Thabet (Aden) unterstützte die Entschliessung über die in Aden erlassene einschränkende Arbeitsgesetzgebung und berichtete im Einzelnen über die Arbeitslage in seinem Lande. Er erklärte, die Arbeitgeber hätten sich die neue Gesetzgebung schnell zunutze gemacht. Dies habe zu Entlassungen und zur Verletzung bestehender Kollektivverträge geführt. Gewerkschaftsfunktionäre und Arbeiter seien verhaftet und deportiert worden. Die Arbeitgeber forderten die Bildung kleiner Splittergewerkschaften. Wenn dieser Tendenz kein Einhalt geboten werde, würden in Aden sehr bald wieder 10 verschiedene Hafenarbeiterverbände an die Stelle der gegenwärtigen vereinigten General and Port Workers' Union treten.

Die Entschliessung wurde vom Kongress angenommen.

Der Kongress nahm ausserdem eine Entschliessung an, in der die Solidarität der Transportarbeiter der Welt mit den den jüngsten Erdbeben in Kolumbien zum Opfer gefallenen Arbeitern und deren Familien zum Ausdruck gebracht wird.

Der Kongress befasste sich sodann mit der Wahl der Mitglieder der leitenden Gremien der ITF.

Der neugewählte Generalrat setzte sich wie folgt zusammen:

<u>Land oder Ländergruppe:</u>	<u>Mitglied:</u>	<u>Stellvertreter:</u>
<u>EUROPA</u>		
1. Oesterreich	J. Mataicek	W. Svetelsky
2. Belgien, Niederlande, Luxemburg	R. Dekeyzer (Belgien) G. Alink (Niederlande) J. Leurs (Luxemburg)	R. Potums (Belgien) C.W. van Driel (Niederlande) J. Geldof (Belgien)
3. Dänemark, Färöer, Island, Finnland	S. From Andersen (Dänemark) E. Borg (Dänemark) G. Widing (Finnland)	E. Rasmussen (Dänemark) B. Jensen (Dänemark) O. Aarnio (Finnland)
4. Frankreich	F. Laurent	R. Lapeyre
5. Deutschland	Ph. Seibert F. Eichinger A. Kummernuss H. Hildebrand	F. Schreiber Frl. L. Raupp H. Kluncker G. Kugoth
6. Grossbritannien	S. F. Greene W. J. P. Webber W. Hogarth F. Cousins	W. J. Evans J. Bailey D. S. Tennant A. Kitson
7. Griechenland	M. Petroulis	D. Benetatos
8. Italien, Malta	F. Giorgi (Italien)	V. Esposito (Malta)
9. Norwegen	G. Hauge	K. Kjøniksen
10. Schweden	H. Pettersson	G. Kolare
11. Schweiz	H. Düby	E. Hofer
<u>MITTLERER OSTEN</u>		
12. Israel, Lebanon, Türkei	Z. Barash (Israel)	W. Perry
<u>AFRIKA</u>		
13. Aegypten, Libyen, Sudan, Tunesien	M. Hellaï (Tunesien)	H. Afifi
14. Nigerien, Kenia, Uganda, Tanganjika, Sansibar, Nord- und Südrhodesien, Njassaland, Sierra Leone, Mauritius, Südafrika, Liberien, Madagaskar.	W. Malemo (Kenia) M. Ndabambi (Rhodesien) A. Hussein (Tanganjika) A. E. Okon (Nigerien)	J. Akumu (Kenia) offen (Sierra Leone) S. J. Katungutu (Tanganjika) offen (Mauritius)

ASIEN

	<u>Mitglieder:</u>	<u>Stellvertreter:</u>
15. Japan	R. Kamisawa K. Suzuki	frei frei
16. Aden, Indien, Ceylon, Birma, Hongkong	M. Chatterjee (Indien)	A. Khalil (Aden)
17. Indonesien, Pakistan, Philippinen, Korea, Malaya	K.J. Tambunan (Indone- sien) D. U'Ren (Malaya)	Sang Kyo Oh (Korea) R.S. Oca (Philippinen)
18. Australien und Neusee- land	T. Duffy	A. Archibald

LATEINAMERIKA UND KARIBISCHER RAUM

19. Argentinien, Bolivien, Brasilien, Britisch Honduras, Chile, Curaçao, Ekuador, Honduras, Kolumbien, Kostarika, Mexiko, Nikaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, Venezuela.	H. Alonso (Argentinien) H. Hernandez (Venezuela) M. Lopes de Oliveira (Brasilien) A. Victoria (Mexiko)	P. Martinez (Uru- guay) R. Antunez (Peru) M. Tobar Reyes (Ekuador) E. Vanegas (Kolum- bien)
20. Barbados, Britisch Guayana, Jamaika, Grenada, Trinidad, St. Luzia	A. Hassan Ali (Britisch Guayana)	R. Ottway (Grenada)

NORDAMERIKA

21. Kanada	F.H. Hall W.J. Smith	Ch. Smith D.H. Secord
22. Vereinigte Staaten (USA)	D. Beatty G. Harrison R. Faupl J. Elliott	R.C. Coutts L. Zosel E.J. Hickey, Jr. H. Mann

EXIL-ORGANISATIONEN

23. Estland, Polen Spanien	H. Vizcaino (Spanien)	N. Metslov (Estland)
-------------------------------	-----------------------	----------------------

VORSTAND

Der neugewählte Vorstand setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

<u>EUROPA UND</u>	Ph. Seibert	(Deutschland)
<u>MITTLERER OSTEN:</u>	A. Kummernuss	(Deutschland)
(12 Sitze)	F. Cousins	(Grossbritannien)
	H. Düby	(Schweiz)
	J. Matejcek	(Oesterreich)
	S.F. Greene	(Grossbritannien)
	R. Dekeyzer	(Belgien)
	F. Laurent	(Frankreich)
	H. Pettersson	(Schweden)
	G. Hauge	(Norwegen)
	G. Alink	(Niederlande)
	Z. Barash	(Israel)

NORDAMERIKA

(4 Sitze)

F. Hall (Kanada)  
W.J. Smith (Kanada)  
D. Beatty (USA)  
J. Elliott (USA)

LATEINAMERIKA

(2 Sitze)

H. Alonso (Argentinien)  
H. Hernandez (Venezuela)

AFRIKA

(2 Sitze)

M. Hellal (Tunesien)  
A.E. Okon (Nigerien)

ASIEN UND

AUSTRALASIEN

(2 Sitze)

R. Kamisawa (Japan)  
D. U'Ren (Malaya)

Kollege S. Wall (National Maritime Union of Amerika) protestierte gegen die Tatsache, dass sein Verband nicht im Generalrat vertreten sei. Die nordamerikanischen Seeleute hätten nunmehr keinen einzigen Vertreter im Generalrat mehr.

Kollege Jakubstov (Färöer) beschwerte sich, weil in Ländergruppe 3 die Länder Dänemark, Färöer und Island ausschliesslich von dänischen Mitgliedern vertreten würden. Er schlug vor, dass die Kollegen Borg und Jensen durch Mitglieder aus Island bzw. den Färöern ersetzt werden sollten.

Kollege Thore (Schweden) war sehr erstaunt über Kollege Jakubstovs Beschwerde, da diese Mitglieder von den betreffenden Wahlgruppen selbst gewählt worden seien.

Kollege Jakubstov erwiderte, er sei nicht zu der betreffenden Sitzung eingeladen worden. Wenn er gewusst hätte, dass eine solche Sitzung einberufen worden war, würde er gegen die Wahl dieser Mitglieder gestimmt haben.

Der Kongress bestätigte sodann die Ernennung der von den britischen Mitgliedsverbänden vorgeschlagenen Rechnungsprüfer. Die neuernannten Rechnungsprüfer sind: Ray Gunter (Transport Salaried Staffs' Association), J.V. Bailey (Union of Shop, Distributive and Allied Workers) und G. Lipman (National Union of Seamen).

Daraufhin befasste sich der Kongress mit der Wahl des Generalsekretärs. Die Delegierten wurden auf die im April 1962 an alle Mitgliedsverbände versandte Erklärung des Exekutivkomitees verwiesen. In dieser Erklärung war die Wiederwahl des Kollegen P. de Vries empfohlen worden.

Kollege Tonneaux (Eisenbahnersektion des belgischen Verbandes der Arbeitnehmer im Öffentlichen Dienst) schlug im Namen seiner Delegation den Kollegen Hans Imhof als Kandidaten vor. Auf dem Berner Kongress sei ganz klar zum Ausdruck gebracht worden, dass Kollege De Vries nur für eine Amtszeit im Amt bleiben würde.

Der Präsident fragte sodann, ob weitere Nominierungen vorlägen. Der Britische Seeleuteverband schlug Kollege L. White vor und Kollege R. Laan wurde vom Verband der afrikanischen Eisenbahner Tanganjikas vorgeschlagen.

Alle vier Kandidaten stellten sich zur Wahl.



Kollege Laan bedankte sich für seine Nominierung und erklärte die ITF benötige einen Generalsekretär, welcher fähig sei, sich mit organisatorischen Problemen zu befassen. Wir dürften nicht erlauben, dass Persönlichkeiten zum Nachteil der wahren Interessen der ITF der Vorrang eingeräumt werde. Er bat die Delegierten sich zu fragen, ob sie sich damit abfinden könnten, dass wir im Jahre 1965 erneut vor dieses gleiche Problem gestellt werden würden.

Kollege Wälläri (Finnland) erklärte, der gegenwärtige Generalsekretär könne gemäss den Satzungen wiedergewählt werden. Sein Verband würde für die Wiederwahl des Kollegen De Vries stimmen.

Kollege Ulbrich (Oesterreich) sagte, es sei möglich, dass viele der Delegierten die vom Exekutivkomitee gemachte Erklärung noch nicht gesehen haben. Der Kongress sollte jedoch zur Wahl schreiten. Sollte sich der gewählte Kandidat als ungeeignet erweisen, könnten wir auf dem nächsten Kongress eine andere Wahl treffen.

Der Kongress schritt dann zur Wahl des Generalsekretärs.

Das Resultat der Wahl war:

für Pieter de Vries :	1,622,600	Stimmen
" Hans Imhof :	1,588,100	"
" Laurence White :	523,800	"
" Reint Laan :	26,600	"
Stimmenthaltungen	34,000	"
	<u>3,795,600</u>	

Kollege Pieter de Vries wurde somit für eine weitere Amtszeit zum Generalsekretär gewählt.

Nach seiner Wiederwahl brachte Kollege De Vries die Hoffnung zum Ausdruck, dass ihn auch jene Verbände, die nicht für ihn gewählt haben, in seiner Arbeit unterstützen würden. Er werde seinerseits sein Bestes tun, die ITF weiter zu stärken und ihren Einfluss zu verbreiten.

Dann verlieh der Generalsekretär das Goldene Abzeichen der ITF an die Kollegen A.E. Lyon (USA), Sir Thomas Yates (Grossbritannien), H.J. Kanne (Niederlande), S. Klinga (Schweden) und T. Nishimaki (Japan). Die Kollegen Lyon, Yates und Nishimaki konnten leider nicht anwesend sein. Kollege Harrison nahm das Abzeichen im Namen des Kollegen Lyon entgegen, der Generalsekretär erklärte, er werde Sir Thomas Yates sein Abzeichen persönlich überreichen und Kollege Kamisawa erklärte sich bereit das Abzeichen des Kollegen Nishimaki in dessen Namen anzunehmen.

S. Andersen (Dänemark) lud die ITF ein, ihren nächsten Kongress in Kopenhagen zu veranstalten.

Der Präsident dankte Kollege Andersen im Namen des Kongresses.

Kollege Azafia berichtete, dass die Regierung der Vereinigten Staaten (USA) die peruanische Militärjunta als rechtmässig anerkannt habe. Die Lage in Peru habe sich einigermaßen verbessert. Er hoffte, dass diese Verbesserung zum Teil auf die von dem Kongress angenommene Entschliessung zu dieser Frage zurückzuführen sei.

Der Präsident dankte den Delegierten für ihre Mitarbeit, dem Personal des Sekretariats und den Dolmetschern für ihren Beitrag zur erfolgreichen Abwicklung des Kongresses und den finnischen Gastgebern für ihre Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft.

Der Kongress wurde dann geschlossen.

=====

Auf der Sitzung des neugewählten Generalrates fand die Wahl des neuen Präsidenten der ITF statt. Als Kandidaten waren vorgeschlagen worden: Kollege Dekeyzer (Belgien) und die Kollegen S. Greene und F. Cousins (Grossbritannien). Kollege Dekeyzer zog sich jedoch zurück. Kollege Cousins wurde zum Präsidenten gewählt. Kollege Hans Düby wurde erneut zum Vizepräsidenten gewählt.

Sodann befasste sich der Generalrat mit Punkt 2 der Tagesordnung und erklärte die Mitgliedschaft der folgenden Verbände zur ITF als erloschen:

- a) Federazione Nazionale Lavoratori Autoferrotraviere ed Internavigatori (Italien)
- b) Mechanical Transport Department Workers (Sudan)
- c) National Maritime Union (Ceylon)
- d) Airways Workers' Union (Nigerien).

Die Sitzung des Generalrates wurde dann geschlossen.

=====

#### Sitzung des Vorstandes

Unmittelbar nach dem Kongress fand eine kurze Sitzung des Vorstandes statt, die hauptsächlich der Wahl des neuen Geschäftsführenden Ausschusses und der Festlegung von dessen Funktionen diente. Folgende Vorstandsmitglieder wurden zu Mitgliedern des Geschäftsführenden Ausschusses gewählt:

S.F. Greene (Grossbritannien), F. Laurent (Frankreich), R. Dekeyzer (Belgien) und H. Pettersson (Schweden) - Ausserdem sind der Präsident, der Vizepräsident und der Generalsekretär gemäss ARTIKEL IX, Para. 1 der Satzungen Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses. Es wurde beschlossen, dass die nächste Sitzung des Vorstandes zwischen Mitte Oktober und Mitte November dieses Jahres stattfinden soll. Ausserdem genehmigte der Vorstand die Einberufung einer Zivilluftfahrts-Sektionskonferenz für Oktober dieses Jahres in Paris.

WORTLAUT DER VOM KONGRESS

ANGENOMMENEN

ENTSCHLIESSUNGEN

## SOZIALCHARTA DER ITF

betreffend

### RATIONALISIERUNG UND MODERNISIERUNG DER EISENBAHNEN

Die Eisenbahnen sind in den meisten Ländern eine der Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung und des sozialen Aufschwungs. Sie können die ihnen gestellte Aufgabe jedoch nur erfüllen, wenn sie in die Lage versetzt sind, ihren Betrieb laufend zu modernisieren und damit ihr Beförderungspotential und die Qualität ihrer Leistungen zu steigern.

Unabhängig von den in den einzelnen Ländern geltenden Bedingungen für ihre Beziehungen zum Staat und seinen Behörden, haben die Eisenbahnen den Charakter von Unternehmungen im Dienste der Allgemeinheit. Sie bilden einen Teil des wirtschaftlichen Grundgefüges der Nationen. Daraus ergibt sich die Einflussnahme der Behörden, denen die Wahrung der allgemeinen Interessen von Land und Volk anvertraut ist. Diesen Behörden kommt auch die Verantwortung zu, im Rahmen einer vorausschauenden und dynamischen Investitionspolitik für den Verkehr den Eisenbahnen die Entwicklung zum leistungsfähigen, modernen Betrieb zu ermöglichen.

Die unmittelbare Verantwortung für die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und moderne Gestaltung des Eisenbahnbetriebs liegt bei der Leitung der Unternehmung. Sie muss mit Unterstützung der Behörden gewillt und in der Lage sein, die Möglichkeiten neuer zeitlicher Techniken und Methoden für die laufende Verbesserung ihres Betriebes zu verwerten. Sie muss sich dabei jedoch auch ihrer materiellen und moralischen Verantwortung für ihre Arbeitnehmer bewusst sein, die Anspruch darauf haben, nicht nur als Faktor Arbeitskraft, sondern auch als Menschen behandelt zu werden und an den Früchten der gesteigerten Produktivität teilzuhaben. Die praktische Wirksamkeit aller Anstrengungen zur Modernisierung und Rationalisierung der Eisenbahnen hängt daher weitgehend davon ab, ob die Unternehmungsleitungen aufrichtig darnach streben, das Personal und seine Gewerkschaft sowie gegebenenfalls die gesetzlichen Personalvertretungen im Betrieb über alle in Aussicht genommenen Massnahmen rechtzeitig zu orientieren und sich mit ihnen über die im Interesse des Personals zu treffenden Anordnungen zu verständigen. Die Eisenbahnergewerkschaften sind grundsätzlich gewillt, die Anstrengungen der Unternehmungsleitungen zur Modernisierung und Rationalisierung des Betriebes zu unterstützen. Diese Bereitwilligkeit ist jedoch nicht bedingungslos. Sie setzt voraus, dass nicht allein die technischen und wirtschaftlichen Anstrengungen, sondern, parallel dazu, auch deren soziale Auswirkungen auf das Personal gründlich geplant werden, ferner dass die Gewerkschaft in Vertretung der Personalinteressen volles Mitspracherecht genießt und dass ihre Forderungen gebührende Berücksichtigung finden.

Die in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zusammengeschlossenen Eisenbahnerverbände stellen fest, dass Massnahmen der Rationalisierung und der Modernisierung in der Sicht der Unternehmungsleitungen einzelner Länder ausschliesslich den Zweck haben, die Ertragslage der Eisenbahnen zu verbessern. Eine solche Einstellung muss zu schweren Arbeitskonflikten führen, weil sie dem Personal immer höhere Arbeitsleistungen zumutet, ohne ihm gleichzeitig den Anteil am Ertrag der Produktionserhöhung zukommen zu lassen, auf den es durch seine erhöhten Leistungen Anspruch hat. Die ITF-Eisenbahnerverbände lehnen eine solche Haltung ab und erklären sich mit den Bruderorganisationen solidarisch, die sich genötigt sehen, dagegen den Kampf zu führen. Sie bekennen sich in allen Fragen der Modernisierung und Rationalisierung der Eisenbahnen zu den Richtlinien der nachstehenden SOZIALCHARTA:

1. Die Modernisierung der Eisenbahnen muss im Rahmen eines umfassenden Investitionsprogramms geplant werden, das auf die gesamtwirtschaftlichen Erfordernisse und auf ein etwa vorhandenes Bedürfnis nach vermehrten Arbeitsmöglichkeiten Rücksicht nimmt. Der Mensch muss als der wichtigste Faktor jeder solchen Planung betrachtet werden. Die Sicherheit des Arbeitsplatzes, die Vermeidung von Einkommensverlusten und die soziale Sicherung des Arbeitnehmers stehen daher im Vordergrund aller Ueberlegungen.
2. Jede aus der Einführung neuer Methoden und Techniken resultierende Herabsetzung des Personalbestandes muss sorgfältig geplant werden. Kündigungen oder andere Verfügungen auf vorübergehende oder endgültige Beendigung des Arbeitsverhältnisses dürfen nicht erfolgen. Verminderungen im Personalbestand, sofern sie als unvermeidlich betrachtet werden müssen, sind herbeizuführen durch
  - normale Abgänge;
  - Änderungen in der Rekrutierung;
  - freiwillige Austritte;
  - vorzeitige Pensionierungen;
  - Versetzungen, wo sie sich als notwendig erweisen.

Im Falle freiwilliger Austritte, bei vorzeitigen Pensionierungen und bei Versetzungen müssen den betreffenden Eisenbahnern Kompensationen und Garantien geleistet werden. Diese müssen im Einvernehmen mit den Gewerkschaften rechtzeitig festgelegt und von den betreffenden Bediensteten akzeptiert worden sein.

3. Bei Versetzungen in andere Tätigkeitsgebiete sind dem Arbeitnehmer die bisherigen Bezüge, mit Einschluss seiner Vorrückungsansprüche auch dann weiterhin zu gewährleisten, wenn er vorübergehend in tiefer bewerteten Diensten beschäftigt wird. Wo die Versetzung mit einem Wohnungswechsel verbunden ist, dürfen dem Arbeitnehmer daraus weder Kosten noch Verluste erwachsen.
4. Im Rahmen besonderer Abkommen sind zwischen Unternehmungsleitung und Gewerkschaft Umschulungsprogramme auszuarbeiten, um allen Arbeitnehmern, die durch Personalreduktionen betroffen werden, Gelegenheit zu kostenloser Umschulung

auf andere Tätigkeiten einzuräumen. Während der Umschulung darf dem Arbeitnehmer kein Einkommensverlust erwachsen.

5. Die Systeme der Berufseinweisung und -bewertung müssen den erhöhten Anforderungen, die im Zusammenhang mit neuen Methoden und Techniken an den Arbeitnehmer gestellt werden, Rechnung tragen. Insbesondere sind Erscheinungen, wie dauernde geistige Anspannung, starke Ermüdung und die Einwirkungen einer hohen Verantwortung aus Tätigkeiten, denen die Sicherheit des Betriebes anvertraut ist, bei der Berufseinweisung entsprechend zu berücksichtigen.
6. Die angemessene Beteiligung des Personals an den Ergebnissen einer Produktionssteigerung ist für die Eisenbahner und ihre Gewerkschaft von entscheidender Bedeutung. Ein solcher Anteil am Ertrag der Rationalisierungsmassnahmen ist geeignet, das positive Interesse beim Personal zu wecken und seine Mitarbeit zu fördern. Die Beteiligung des Personals am Ertrag soll gewährleistet werden durch:
  - Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit ohne Lohneinbusse. Diese soll dem Fortschreiten der Produktivität angepasst werden. Die Verkürzung der Arbeitszeit soll in Ländern, wo aufgrund der Wirtschaftslage ein Bedürfnis nach Arbeitsmöglichkeiten vorliegt, als Massnahme zur Schaffung von Arbeitsplätzen durchgeführt werden, wobei die daraus entstehenden Mehrkosten den Eisenbahnen durch die öffentliche Hand zu erstatten sind. In keinem Fall sollte bei fortgeschrittener Rationalisierung die wöchentliche Arbeitszeit 40 Stunden übersteigen.
  - Verbesserung der Reallöhne;
  - Verbesserung der betrieblichen Sozialeinrichtungen und vor allem der Pensionsrechte und des Hinterbliebenenschutzes;
  - Bessere Vergütung für Ueberzeitarbeit sowie für Arbeitsleistung während der Nacht und an Sonn- und Feiertagen;
  - Verbesserung der Aufstiegsmöglichkeiten und Organisation von Kursen für die berufliche Weiterbildung.
7. Solange der Personalabbau eine Folge fortschreitender Rationalisierungsmassnahmen ist, sollen keine Arbeitsleistungen, die bisher vom Eisenbahnpersonal erbracht worden sind, an aussenstehende Firmen vergeben werden. Die bestehenden Verträge mit aussenstehenden Firmen sollen im Hinblick auf eine mögliche Ausdehnung der betriebseigenen Produktion, vor allem von Bestandteilen und Ausrüstungen, neu überprüft werden.
8. Die Verwendung von Aushilfspersonal soll soweit eingeschränkt werden, dass eine ausreichende Zahl qualifizierter Arbeitskräfte mit festem Anstellungsverhältnis jederzeit verfügbar ist. Die Dauerbeschäftigung mit festem Jahreseinkommen darf durch die Schwankung im Verkehrsaufkommen nicht in Frage gestellt werden. Sie bildet im Eisenbahnbetrieb jenen Teil der Fixkosten, der dem beschäftigten Menschen zugute kommt.

Als solcher ist er mindestens ebenso bedeutsam wie die aus den Anlagen und dem Rollmaterial resultierenden Kapitalkosten, die bei Verkehrsschwankungen auch unverändert bestehen bleiben.

9. Die Rationalisierung führt zu einer ständig wachsenden Intensität der Arbeit und erhöht die Verantwortlichkeiten. Daraus ergeben sich zusätzliche Unfall- und Krankheitsrisiken. Die Leistungen bei Unfällen und Erkrankungen im Personal müssen daher auf einen hohen Stand gebracht werden. Arbeitnehmer, die in der Folge von Unfällen und Krankheiten nicht mehr in ihrer angestammten Tätigkeit verwendet werden können, sind zulasten des Betriebes umzuschulen und ohne Einkommensverlust- oder andere Verluste in geeigneter Stellung weiterbeschäftigen, soweit ihr Gesundheitszustand das zulässt. Zum Schutze des Personals sind ausserdem regelmässige ärztliche Untersuchungen durchzuführen.

Diese SOZIALCHARTA bleibt solange die Richtlinie der ITF-Verbände, als es im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation nicht gelingt, mit der Arbeitgeberseite und den Regierungen ein fortschrittliches, internationales Instrument über die Behandlung der sozialen und beruflichen Folgen der Verwendung neuer Techniken und Methoden bei den Eisenbahnen auszuarbeiten. Die ITF-Verbände verpflichten sich, für seine Durchsetzung zu kämpfen und sich dabei gegenseitig nach Kräften zu unterstützen.

30. Juli 1962

## STRASSENTRANSPORTARBEITER

### ENTSCHLIESSUNG

betreffend

### "EUROPÄISCHES ABKOMMEN ÜBER DIE ARBEIT IM

### STRASSENTRANSPORT (AETR)

Der 27. KONGRESS DER ITF, versammelt in Helsinki vom 25. Juli bis 4. August 1962;

NIMMT KENNTNIS vom Zustandekommen des "Europäischen Uebereinkommens für die Arbeit der im Internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrzeugbesatzungen (AETR)", das bei Ablauf der Unterzeichnungsfrist am 30. Juni 1962 von acht Regierungen unterzeichnet war;

ANERKENNT, dass dieses Uebereinkommen, wenn es nach der Ratifizierung durch die Behörden der Mitgliedsstaaten der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) in Kraft tritt, die Voraussetzungen schafft für die Durchsetzung einheitlicher Bestimmungen über die Arbeitszeit am Steuer, über Ruhezeiten sowie über zahlreiche weitere Aspekte, vor allem auch über die Verwendung gleicher Kontrolldokumente im internationalen Strassenverkehr;

DANKT den beteiligten Regierungen und der Transport-Abteilung der UNECE für ihre langjährigen Anstrengungen zur Schaffung von Ordnungsmassnahmen im Strassenverkehr, die mit diesem Uebereinkommen wieder einen wesentlichen Schritt weitergekommen sind;

BEDAUERT indessen, dass einige Bestimmungen des Abkommens den Forderungen nicht entsprechen, die die ITF-Gewerkschaften an ein sozial fortschrittliches Ordnungsinstrument zu stellen haben und dass das

Uebereinkommen deshalb hinter den in einzelnen Länder geltenden Regelungen zurückbleibt.

DIE KONFERENZ FORDERT DIE BETEILIGTEN REGIERUNGEN AUF:

1. Die Ratifizierung des Uebereinkommens so zu fördern, dass es spätestens 1964 in Kraft treten kann;
2. Alle Tendenzen von Arbeitsgeberseite zurückzuweisen, die darauf ausgehen könnten, aufgrund des Abkommens bessere nationale Regelungen zu verschlechtern (vor allem in der Lenkzeit und in der Ruhezeit), um sie dem Uebereinkommen anzugleichen;
3. Unverzüglich alle Vorkehrungen zu treffen, damit bei Inkrafttreten des Uebereinkommens auch die notwendigen Kontrollinstanzen zur Verfügung stehen, um die Einhaltung der Bestimmungen wirkungsvoll durchzusetzen.

2. August 1962.

### HAFENARBEITER

#### Haftpflicht bei Unfällen von Schiffen mit Atomantrieb

Im Hinblick auf die Bestimmungen von Artikel VI des in Brüssel am 25. Mai 1962 angenommenen Uebereinkommens über die Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomantrieb,

EMPFIEHLT der 27. Kongress der ITF, versammelt in Helsinki vom 25. Juli bis 3. August 1962 den angeschlossenen Verbänden, sich in ihren betreffenden Ländern für eine Ueberprüfung der dort geltenden Sozialversicherungs-Bestimmungen einzusetzen, um sicherzustellen, dass diese Bestimmungen keine Vorschriften enthalten, welche verhindern könnten, dass Hafentarbeitern voller Schadenersatz für alle Körperschäden, die ihnen zufolge eines nuklearen Unfalls im Laufe ihrer Beschäftigung entstehen, zuteil wird;

FORDERT die angeschlossenen Organisationen AUF, die ITF von dem Resultat der obenerwähnten Ueberprüfung der Sozialversicherungs-Bestimmungen in Kenntnis zu setzen, damit - falls notwendig - koordinierte Massnahmen - vielleicht auf internationaler Ebene und am besten durch die IAO - ergriffen werden können, um die diesbezüglichen Interessen der Hafentarbeiter und anderer Arbeiter zu wahren.

#### Beschwerde der griechischen Hafentarbeiter

Der 27. Kongress der ITF, versammelt in Helsinki, vom 25. Juli bis 3. August 1962,

NACH ENTGEGENNAHME von Berichten der griechischen Hafentarbeitervertreter über die weitverbreiteten unbefriedigenden Arbeitsbedingungen in der griechischen Hafentarwirtschaft,

STELLT FEST, dass diese Bedingungen in wichtigen Punkten hinter den in den sozial fortschrittlichen Ländern vorherrschenden Bedingungen zurückbleiben und nicht den im Hafentarbeiter-Sozialprogramm der ITF und in verschiedenen Resolutionen und Empfehlungen des IAO-Binnenverkehrsausschusses geforderten Normen entsprechen,

UNTERSTÜTZT die von der Griechischen Hafentarbeiterföderation bei kürzlichen Verhandlungen gemachten Vorschläge inbezug auf:



- 1) die Herabsetzung des Gewichtes der Ladungen - gegenwärtig noch immer 100 - 200kg - die von den in den Häfen in der Nähe von Piräus beschäftigten Arbeitern gehandhabt werden müssen;
- 2) die Notwendigkeit der Bereitstellung von Wasch- und Umkleideräumen für Hafendarbeiter;
- 3) die Gewährung eines Monats bezahlten jährlichen Urlaubs, wie er anderen griechischen Arbeiterkategorien gewährt wird,
- 4) Massnahmen zur Verhütung des Notstandes, der den Hafendarbeitern infolge der technischen Entwicklung entstehen kann.

### SEELEUTE

#### Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomantrieb

Im Hinblick auf die Bestimmungen von Artikel VI des in Brüssel am 25. Mai 1962 angenommenen Uebereinkommens über die Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomantrieb,

EMPFIEHLT diese Konferenz den angeschlossenen Verbänden, sich in ihren betreffenden Ländern für eine Ueberprüfung der dort geltenden Sozialversicherungs-Bestimmungen einzusetzen, um sicherzustellen, dass diese Bestimmungen keine Vorschriften enthalten, welche verhindern könnten, dass Seeleute - einschliesslich den auf Schiffen mit Atomantrieb und auf konventionellen Schiffen dienenden Seeleuten - voller Schadenersatz für alle Körperschäden, die ihnen zufolge eines nuklearen Unfalls im Laufe ihrer Beschäftigung entstehen, zuteil wird; und

FORDERT die angeschlossenen Organisationen AUF, die ITF von dem Resultat der obenerwähnten Ueberprüfung der Sozialversicherungs-Bestimmungen in Kenntnis zu setzen, damit - falls notwendig - koordinierte Massnahmen - vielleicht auf internationaler Ebene und am besten durch die IAO - in die Wege geleitet werden können, um sicherzustellen, dass der vollen Schadenersatzleistung im Sinne der Bestimmungen des obenerwähnten Uebereinkommens keine gesetzlichen Schwierigkeiten im Wege stehen, falls den Seeleuten oder Hafendarbeitern im Laufe ihrer Beschäftigung körperliche Schäden zufolge eines nuklearen Unfalls entstehen sollten.

#### Klimaanlagen für Besatzungsquartiere

Der 27. Kongress der ITF, versammelt in Helsinki, vom 25. Juli bis 3. August 1962,

IM HINBLICK darauf, dass durch die Bereitstellung von Klimaanlagen in den Besatzungsquartieren die Leistungsfähigkeit und das Wohlbefinden der Besatzungsmitglieder erhöht werden,

IST DER ANSICHT, dass die Unterkunftsräume der Besatzungsmitglieder auf allen neuen Schiffen mit Klimaanlagen versehen sein sollten und dass - falls die zuständigen Behörden dies nicht als undurchführbar erachten - Klimaanlagen auch in bestehenden Schiffen und in Schiffen, auf denen grössere Reparaturen oder strukturelle Aenderungen vorgenommen werden, installiert werden sollten;

IN ANBETRACHT der Aufmerksamkeit, die diese Frage von den Seeleuteverbänden der verschiedenen Länder und auf der Sitzung der IAO Joint Maritime Commission vom September 1961 gewidmet worden ist;

ERSUCHT den Verwaltungsrat der IAO, weitere Informationen über die Installierung von Klimaanlage auf Schiffen einzuholen und diese Frage erneut auf die Tagesordnung der nächsten JMC-Sitzung zu bringen, und

FORDERT alle angeschlossenen Seelenteverbände AUF, diese Frage ständig im Auge zu behalten und dem Sekretariat von allen in diesem Zusammenhang erzielten Fortschritten in Kenntnis zu setzen.

### Seeleute-Wohlfahrt

Der 27. Kongress der ITF, versammelt in Helsinki, vom 25. Juli bis 3. August 1962,

NIMMT mit grosser Befriedigung davon Kenntnis, dass im JMC Unterausschuss für Seeleute-Wohlfahrt eine Resolution über Internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Seeleute-Wohlfahrt einstimmig angenommen und später von der JMC und vom Verwaltungsrat der IAO bestätigt worden ist;

ERSUCHT die der ITF angeschlossenen Seelenteverbände, in ihren betreffenden Ländern ihren Einfluss geltend zu machen, und auf die Ergreifung von Massnahmen im Sinne der Resolution des JMC-Unterausschusses zu dringen und den zuständigen Behörden Vorschläge für solche gemeinsame internationale Wohlfahrtsprojekte zu unterbreiten;

HOPFE, dass die nächste Sitzung so früh wie möglich im Jahre 1964 stattfinden und dass dieser Sitzung über die Erfüllung der bisher gefassten Beschlüsse Bericht erstattet werden wird; und

FORDERT, das Sekretariat der ITF AUF, die IAO von dieser Resolution in Kenntnis zu setzen.

### Wahlrecht der Seeleute

Der 27. Kongress der ITF, versammelt in Helsinki, vom 25. Juli bis 3. August 1962,

in dem Bewusstsein, dass viele Seeleute infolge der Art ihrer Beschäftigung und vielfach durch bestehende Wahlordnungen ihre demokratischen Rechte, an den Wahlen in Parlamenten, Provinz- und Gemeindevertretungen teilzunehmen, nicht ausüben können

RUFT die Regierungen auf, Massnahmen zu treffen, dass den Seeleuten jede Möglichkeit der Ausübung ihres demokratischen Wahlrechtes als Bürger der freien Welt durch persönliche Abstimmung oder durch Abstimmung mittels Post und andere angemessene Methoden geboten wird; und

VERSPRICHT den angeschlossenen Organisationen, sie in ihren Bemühungen auf Sicherstellung der Bürgerrechte der Seeleute in vollem Masse zu unterstützen.

## ZIVILLUFTFAHRTSPERSONAL

### Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen

Der 27. Kongress der ITF, versammelt in Helsinki, vom 25. Juli bis 3. August 1962,

NACH KENNTNISNAHME der Tatsache, dass in gewissen Ländern Entwicklungen vor sich gehen, die sich auf das Prinzip der Führung spezial ausgebildeter Besatzungsmitglieder auf modernen Flugzeugtypen, nachteilig auswirken;

ERINNET DARAN, dass die ITF seit ihrem 24. Kongress (Wien 1956) stets die Führung spezial ausgebildeter Besatzungsmitglieder gefordert hat;

NIMMT ZUR KENNTNIS, dass die überwiegende Mehrheit der Zivilluftfahrtunternehmen der Welt diesen Standpunkt teilen;

IM BEWUSSTSEIN ihrer Verpflichtung gegenüber der reisenden Öffentlichkeit in bezug auf Sicherheit und Regelmässigkeit;

BETONT ERNEUT, dass ein Maximum an Sicherheit und Leistungsfähigkeit nur durch die Anstellung spezial ausgebildeter Besatzungsmitglieder gewährleistet werden kann;

BESCHLIESST, die Aufmerksamkeit der Zivilluftfahrtsbehörden und anderer verantwortlicher Organe auf die einstimmige Stellungnahme aller Kategorien des Zivilluftfahrtspersonals (Bodenpersonal und fliegendes Personal) zu lenken und sich für die uneingeschränkte Anwendung dieser Politik einzusetzen; und

VERPFLICHTET SICH, die angeschlossenen Organisationen in ihren Bemühungen zur Gewährleistung der Anwendung dieses Grundlegenden Prinzips voll und ganz zu unterstützen.

### ICAO-Bestimmungen

Der 27. Kongress der ITF, versammelt in Helsinki, vom 25. Juli bis 3. August 1962,

IST DER ANSICHT, dass es für die Gewährleistung eines Höchstmasses an Sicherheit und Leistungsfähigkeit unentbehrlich ist, dass alle Flugzeugbesatzungsmitglieder über Qualifikationen verfügen, die ihnen erlauben, ihre besonderen Funktionen mit einem Höchstmass an Fähigkeit auszuüben;

STELLT FEST, dass die von der ICAO erlassenen Vorschriften eine wertvolle Grundlage für die Festlegung von Lizenzierungs-Erfordernissen bilden;

STELLT WEITERHIN FEST, dass die gegenwärtigen ICAO-Vorschriften keine Erfordernisse in bezug auf die Lizenzierung von Kabinenpersonal enthalten;

IST DER ANSICHT, dass die dem Kabinenpersonal in bezug auf die Sicherheit und das Wohlbefinden der Passagiere zufallende wichtige Rolle die Festlegung eines international anerkannten Mindestbefähigungsstandards für Kabinenpersonal erforderlich macht;

1. ERKLÄRT, dass: - die von der ICAO in bezug auf die Ausstellung einer Flugingenieurslizenz gestellten Bedingungen eine Grundausbildung als Zivilluftfahrtsschlosser erforderlich machen sollten;

2. Die ICAO-Bestimmungen Vorschriften inbezug auf die Lizenzierung des Kabinenpersonals machen und Einzelheiten über die für die Erlangung einer Kabinenpersonals-Lizenz erforderlichen Mindestbefähigungen und -ausbildung enthalten sollten.

UNTERSTÜTZT, die von der ITF im Zusammenhang mit diesen zwei Fragen an die ICAO gerichteten Vorschläge und

FORDERT die Internationale Zivilluftfahrtsorganisation (ICAO) DRINGEND AUF, den von der ITF unterbreiteten Vorschlägen baldige und sympathische Beachtung zu schenken, sodass diese Vorschläge in die Personal-Lizenzierungsbestimmungen von Anhang 1 der Civil Aviation Convention aufgenommen werden können.

### Bodenpersonal

Der 27. Kongress der ITF, versammelt in Helsinki, vom 25. Juli bis 3. August 1962,

STELLT FEST, dass die Vorschriften der ICAO über die Lizenzierung des Wartungspersonals gewisse Befähigungsgrade für Wartungspersonal festlegen, -sowohl bei individueller als auch bei staatlicher Lizenzierung - um zu gewährleisten, dass alle anerkannten Organisationen einen entsprechenden Befähigungsstandard aufrechterhalten;

STELLT weiterhin FEST, dass auf modernen Flugzeugen laufend technologische Änderungen vorgenommen werden;

BETONT, dass die Wartung der Flugzeuge durch das Bodenpersonal eine lebenswichtige und unentbehrliche Rolle im Zusammenhang mit der Gewährleistung der Flugsicherheit spielt;

FORDERT alle angeschlossenen Verbände des Bodenpersonals, die Wartungspersonal organisieren, AUF sicherzustellen, dass die in den Anhängen 1 und 6 zum ICAO-Zivilluftfahrtsabkommen enthaltenen Bestimmungen in ihren betreffenden Ländern zoll zur Anwendung kommen; und

ERSUCHT die betreffenden angeschlossenen Verbände, das ITF-Sekretariat von den in diesem Zusammenhange unternommenen Schritten in Kenntnis zu setzen.

### VERSCHMELZUNGEN

Der 27. Kongress der ITF, Helsinki, Juli/August 1962;

NIMMT ZUR KENNNTNIS, dass in verschiedenen Teilen der Welt eine zunehmende Tendenz zur Verschmelzung bzw. Fusion von Zivilluftfahrts-gesellschaften bestehen;

STELLT FEST, dass solche Verschmelzungen oft zu einer Re-organisierung der im Dienste der betreffenden Gesellschaften stehenden Arbeiter führt;

BETONT, dass das betreffende Personal mit allen Mitteln gegen irgendwelche nachteilige Auswirkungen solcher Verschmelzungen geschützt sein sollte; und

FORDERT, dass bei beabsichtigten Verschmelzungen mit den Vertretern der Arbeitnehmer zu einem geeigneten Zeitpunkt Rücksprache gehalten werden soll, um sicherzustellen, dass die Interessen der betreffenden Arbeitnehmer angemessen gewahrt werden.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

ENTSCHLIESSUNG

betreffend

TRANSPORT VON RADIO-AKTIVEM MATERIAL

Der 27. Kongress der ITF, versammelt in Helsinki vom 25. Juli bis 3. August 1962;

IN ERWÄGUNG, dass die zunehmende Verwendung von Produkten der Atomenergie für medizinische, industrielle und wissenschaftliche Zwecke es dringend erforderlich macht, dass die mit dem Transport von radio-aktivem Material zusammenhängenden Probleme gelöst werden;

IM BEWUSSTSEIN, dass sich im Zusammenhang mit dem Transport solcher Stoffe zweierlei Gefahren stellen, nämlich die den Stoffen inwohnenden Gefahren (Bestrahlung, Kontaminierung und Kritizität) sowie jene, die mit der Handhabung durch nicht speziell ausgebildetes Personal verbunden sind oder bei Beschädigung der Gefässe auftreten können;

IN DER ERKENNTNIS, dass die Transportarbeiter in erster Linie daran interessiert sind, dass entsprechende Schutzmassnahmen getroffen werden;

FORDERT, dass die gewerkschaftlichen Organisationen in allen Diskussionen und an der Formulierung von Vertragsentwürfen über den Transport und die Handhabung von radio-aktivem Material mitwirken können und

BEAUFTRAGT das Sekretariat der ITF, die Entwicklung dieses Problems im Kontakt mit den angeschlossenen Verbänden und den zuständigen Internationalen Organisationen zu verfolgen, und dabei besonders den folgenden Aspekten Beachtung zu schenken:

- der Spezialausbildung zur Handhabung solcher Sendungen;
- der formellen Zusicherung bezüglich Verpackung und Sicherheitsmassnahmen;
- der laufenden gesundheitlichen Ueberwachung des betreffenden Personals;
- der Bereitstellung und Instandhaltung besonderer Schutzausrüstungen für die Handhabung solchen Materials;
- der Transportsicherheit solcher Sendungen, verbunden mit der Möglichkeit der Errichtung spezieller Entschädigungen und der Gewährung sozialer Garantien; solange die völlige Transportsicherheit nicht gewährleistet ist.

2. August 1962.

BESCHLUSS

über

RICHTLINIEN BETREFFEND BAU UND BETRIEB  
VON ROHRLEITUNGEN

1. Bevor die Baubewilligung für eine Rohrleitung erteilt wird, muss hinreichend nachgewiesen werden können, dass deren Erstellung
  - a) dem allgemeinen, wirtschaftlichen Interesse entspricht;
  - b) die Gewähr bietet, Transporte unter volkswirtschaftlich günstigeren Bedingungen durchführen zu können, als die bestehenden Verkehrsmittel;
  - c) im Rahmen eines Sozialprogramms erfolgt, das gewährleistet, dass die sozialen Folgen für das Personal der bisher am betreffenden Transport beteiligten Verkehrsunternehmen durch rechtzeitige und befriedigende Anpassungen aufgefangen werden.
2. Alle bestehenden und noch zu bauenden Rohrleitungen von Bedeutung sind im Rahmen eines Konzessionssystems der öffentlichen Kontrolle zu unterstellen. Dieses System soll eine diskriminierungsfreie Behandlung der Benutzer sicherstellen und die Entstehung von Überkapazitäten vermeiden. Die Rohrleitungen sind ausserdem in eine auf die Koordinierung der Verkehrsträger ausgerichtete Konzeption einzuordnen, um eine Angleichung der Pflichten und Lasten mit den übrigen Verkehrsträgern sicherzustellen. Die Auffassung der Gesellschaften, dass Erstellung und Betrieb einer Rohrleitung lediglich eine Massnahme der internen Betriebsrationalisierung darstelle, ist abzulehnen.
3. Die Vertreter aller Verkehrsträger müssen im Rahmen eines geeigneten Verfahrens bei der Prüfung eines Gesuches um Erteilung einer Rohrleitungskonzession ein Mitspracherecht ausüben können.

Um Kulturland zu schonen und die Baukosten zu senken soll vor jeder Konzessionserteilung besonders geprüft werden, ob die Rohrleitung nicht ganz oder streckenweise entlang bestehender Verkehrsanlagen verlegt werden könnte.

2. August 1962.

Schattenflaggenschiffe (1)

Dér 27. Kongress der ITF versammelt in Helsinki, vom 25. Juli bis 3. August 1962;

NIMMT mit grosser Befriedigung ZUR KENNTNIS, dass zufolge der Tätigkeit der ITF rund 5 Millionen Brt. Schattenflaggenschiffsraum zum Vorteil der betreffenden Besatzungsmitglieder unter die Flaggen anerkannter Schiffahrtsländer gebracht werden konnte;

NIMMT weiterhin ZUR KENNTNIS, dass inbezug auf rund 300 Schattenflaggenschiffe annehmbare Kollektivverträge über die Löhne und Arbeitsbedingungen der Besatzungsmitglieder bestehen;

BETONT, dass sich die noch immer grosse in Schattenflaggenländern registrierte Handelstonnage weiterhin auf die rechtmässige Schifffahrt der Welt und die Arbeitsbedingungen der Seeleute nachteilig auswirkt;

BRINGT ihre ENTSCHLOSSENHEIT zum Ausdruck ihren Kampf gegen diese Schiffe fortzusetzen

STELLT FEST, dass ein Land in Notfällen nur dann volle Verfügungsgewalt über seine Schiffe haben kann, wenn diese unter der Flagge des betreffenden Landes segeln;

FORDERT die Regierungen aller Schifffahrtsländer - besonders die Regierungen der Vereinigten Staaten (USA) - erneut AUF Bedingungen herbeizuführen welche die Registrierung von Schattenflaggenschiffen, die im Besitz und/oder der Kontrolle von Staatsbürgern dieser Länder stehen, in diesen Ländern erleichtern.

### Schattenflaggenschiffe (2)

Der 27. Kongress der ITF versammelt in Helsinki, vom 25. Juli bis 3. August 1962;

IN ERINNERUNG der Tatsache, dass die UN-Seerechtskonferenz vom Jahre 1958 (Genf) in Artikel 5 des Hochsee-Uebereinkommens den Grundsatz verankert hat, dass zwischen einem Schiff und dem Registrierungslande ein "echter Zusammenhang" bestehen soll;

NIMMT ZUR KENNTNIS, dass seit der Annahme dieses wichtigen Prinzips eine Definierung des Begriffes "echter Zusammenhang" nur in der IAO-Empfehlung Nr. 108 über gewisse Sozial- und Sicherheitsbedingungen der Seeleute gegeben worden ist;

IST DER ANSICHT, dass eine Definierung der wirtschaftlichen und rechtmässigen Aspekte dieses Begriffes seit langen überfällig ist;

FORDERT die Vereinigten Nationen AUF, sich entweder im Rahmen der IMCO oder durch Einberufung einer weiteren Seerechtskonferenz bald mit dieser Frage befassen; und

SCHLÄGT VOR, dass für die Anerkennung eines "echten Zusammenhanges" zwischen Schiffen und ihren Registrierungsländern die betreffenden Registrierungsländer ausser der Annahme der IAO-Empfehlung Nr. 108:

1. eine gewisse Mindestzahl von bestimmten Schifffahrtsübereinkommen auf eine unter den Bedingungen der zuständigen UN-Agentur annehmbare Weise ratifiziert haben müssen,
2. über das notwendige Verfahren für die Erfüllung dieser Uebereinkommen und der IAO-Empfehlung Nr. 108 verfügen müssen;
3. von den diesen Schiffen registrierenden Personen (oder Unternehmen) verlangt haben müssen, dass sich ihr Haupt-Geschäftssitz im Registrierungslande befindet;
4. die effektive Kontrolle des Schiffes, bzw. der Schiffe vom Registrierungslande aus sichergestellt haben müssen;
5. verlangt haben müssen, dass mindestens 50% der Direktionsmitglieder oder der Direktoren eines jeden Unternehmens Staatsangehörige des Registrierungslandes sind.

ENTSCHLIESSUNGEN ZU ALLGEMEINEN  
ODER POLITISCHEN FRAGEN

ENTSCHLIESSUNG ÜBER DIE LAGE IN PERU

Der 27. Kongress der ITF versammelt in Helsinki, vom 25. Juli bis 3. August 1962,

NIMMT mit grosser Besorgnis von Berichten über die jüngsten Entwicklungen in Peru KENNTNIS, wo der während der kürzlichen Wahlen im Juni dieses Jahres zum Ausdruck gebrachte demokratische Wille des Volkes infolge der Ergreifung der Macht durch eine militärische Junta, welche ein diktatorisches Regime errichtet hat, unter die Füsse getreten worden ist; und

NIMMT weiterhin von Berichten darüber KENNTNIS, dass dieses neue Regime bereits begonnen hat, Unterdrückungsmassnahmen gegen die freie Gewerkschaftsbewegung zu ergreifen, einschliesslich der Verhaftung von Gewerkschaftsfunktionären und der Erschiessung einer Anzahl von Arbeitern, und dass sich die peruanischen Gewerkschaften zur Zeit als Protest gegen diese Massnahmen und den gewaltsamen Sturz der rechtmässigen Regierung in einem Generalstreik befinden;

ERINNERT daran, dass eines der grundlegenden Ziele der ITF in der Verteidigung und Förderung des Rechtes der gewerkschaftlichen Organisation der Transportarbeiter in aller Welt besteht; dass dieses Ziel nur unter einer demokratischen Regierungsform erreicht werden kann, und dass kürzlich militärische Kreise und reaktionäre Zivilelemente in drei lateinamerikanischen Ländern, d.h. in Argentinien, Venezuela und Peru, versucht haben - und in zwei Fällen mit Erfolg - diktatorische Regime zu errichten, wodurch das Weiterbestehen der freien Gewerkschaften dieser Länder gefährdet wurde;

FORDERT die ganze freie Gewerkschaftsbewegung dringend AUF, dieser Bedrohung der demokratischen Freiheit in Lateinamerika und den damit verbundenen Folgen für die Sache der Demokratie in aller Welt unverzüglich ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden; und

ERSUCHT den IBFG, den ihm angeschlossenen Verbänden zu empfehlen, bei ihren betreffenden Regierungen allen ihren Einfluss geltend zu machen, um diese Regierungen dazu zu bewegen, ihre diplomatischen Beziehungen zu allen diktatorischen lateinamerikanischen Regimen abzubrechen, wie Venezuela und einige andere lateinamerikanische Länder dies bereits getan haben.

DER KONGRESS DER ITF BETONT ausserdem, dass diese so kurze Zeit nach einem ähnlichen Staatsstreich in Argentinien folgende Entwicklungen in Peru erneut beweisen, wie unbeständig die Demokratie in gewissen Teilen Lateinamerikas noch immer ist, und wie schnell der Totalitarismus um sich greifen kann, wenn nicht unverzüglich energische Verhütungsmassnahmen ergriffen werden; und

VERSPRICHT den 14 peruanischen Mitgliedsverbänden der ITF und der ganzen peruanischen Gewerkschaftsbewegung in ihrem Kampf für das Weiterbestehen freier demokratischer Einrichtungen und einer demokratisch-parlamentarischen Regierungsform die uneingeschränkte Unterstützung der ITF, und



FORDERT alle Sektionen der ITF AUF, mit allen ihnen möglichen Unterstützungsmassnahmen zur Zerschlagung der obenerwähnten Militär-Junta, welche das Vertrauen des peruanischen Volkes willkürlich missbraucht hat, beizutragen, die Ergreifung positiver gewerkschaftlicher Kampfmassnahmen für diesen Zweck in Erwägung zu ziehen, und zu erklären, dass sie bereit sind bei ähnlichen Anlässen in der Zukunft ein Gleiches zu tun.

### Beschränkende Gesetzgebung in Aden

Der 27. Kongress der ITF versammelt in Helsinki, vom 25. Juli bis 3. August 1962,

NAHM von den Umständen Kenntnis, die im Jahre 1960 zum Erlass der Arbeitsverordnung in Aden, durch die alle Streiks verboten sind, führten, und in der Ueberzeugung, dass die Bestimmungen dieser Verordnung den IAO-Konventionen Nr. 87 (Koalitionsrecht und 98 Freiheit der Organisation und der kollektiven Verhandlungen) widersprechen;

ERKLÄRT seine volle Unterstützung des Kampfes der Arbeiter Adens gegen die Verordnung und ähnliche Unterdrückungsmassnahmen;

VERURTEILT die Verordnung, die dem Grundsatz der kollektiven Verhandlungen zuwiderläuft und durch das Streikverbot die Gewerkschaftsfreiheit beschränkt; und

FORDERT die Regierung von Aden auf, die Verordnung unverzüglich aufzuheben und alle Gewerkschafter, die gegen diese undemokratische Massnahme handelten und dafür eingekerkert, verschickt, verwiesen oder bedingt verurteilt wurden, freizulassen oder zu amnestieren.

Nach der Untersuchung der Lage in Aden in enger Zusammenarbeit mit dem IBFG,

BEDAUERT der Kongress die entmutigende Haltung der britischen Regierung in ihren Beziehungen mit der freien Gewerkschaftsbewegung in der Kolonie von Aden;

FORDERT die Regierung auf, in solchen Fällen neutrale Haltung zu wahren;

VERURTEILT die Bemühungen der Regierung, die Solidarität der Arbeiter von Aden durch Schaffung von Splittergruppen zu brechen und den Gewerkschaftsbund von Aden zu schwächen; und

UNTERSTÜTZT die Forderung der Arbeiter von Aden, dass die IBS, insbesondere die ITF, und der IBFG, sich der Verordnung widersetzt und durch alle Mittel die britische Regierung dazu bewegt, die Verordnung aufzuheben und durch Aufhebung aller Beschränkungen der Redefreiheit, der Pressefreiheit, der Versammlungsfreiheit und der Gewerkschaftsfreiheit, insbesondere des Streikrechts, volle Bürgerrechte zu garantieren.

ENTSCHLIESSUNG ÜBER DIE LAGE IN SPANIEN

Der 27. Kongress der ITF, versammelt in Helsinki vom 25. Juli bis 3. August 1962,

**BEGRÜSST** den Mut der Spanischen Arbeiter, welche trotz der Tatsache, dass sie bereits seit Jahren den Unterdrückungsmassnahmen des Franco-Regimes ausgesetzt sind, kürzlich erneut ihren Kampfgeist, ihre gewerkschaftliche Solidarität und ihre Entschlossenheit, sich der Tyrranei zu widersetzen, unter Beweis gestellt haben; und

**BEKRÄFTIGT** erneut die eindeutige Opposition der ITF gegen das Weiterbestehen einer totalitären Regierungsform in Spanien und gegen die brutalen Unterdrückungsmassnahmen, welche das Franco-Regime gegen die spanischen Arbeiter die in den Streik getreten waren, um eine Verbesserung ihrer gegenwärtigen elenden Lebensbedingungen herbeizuführen, ergriffen hat.

Der Kongress betont ausserdem erneut, die unerschütterliche Entschlossenheit aller freien Transportarbeiter, sich jedem Versuch, Spanien in die EWG oder eine ähnliche Organisation aufzunehmen, zu widersetzen, solange das spanische Volk sich nicht uneingeschränkt demokratischer Rechte und Freiheiten erfreut;

**FORDERT** alle Regierungen der freien Länder **AUF**, nichts zu unternehmen, das der Franco-Regierung helfen oder ihr moralischen Beistand leisten könnte und

**SIEHT** mit Vertrauen dem Tage **ENTGEGEN**, wo die spanischen Transportarbeiter, zusammen mit dem ganzen spanischen Volk, das Joch des Faschismus abwerfen werden und wenn die Transportarbeiter erneut den ihnen gebührenden Platz in der ITF einnehmen können.

Entschliessung über die kolumbischen Erdbeben

Der 27. Kongress der ITF, versammelt in Helsinki vom 25. Juli bis 3. August 1962,

**NIMMT** mit grosser Bestürzung von Berichten über die kolumbischen Erdbeben **KENNTNIS**, welche in mehreren Bezirken Kolumbiens furchtbare Verwüstung angerichtet haben und zufolge der zahlreiche Arbeiter um ihr Leben kamen;

**DER KONGRESS** möchte bei dieser Gelegenheit sein aufrichtiges Mitgefühl für diese Opfer dieser Katastrophe zum Ausdruck bringen und den kolumbischen Arbeitern die solidarische Teilnahme der in der ITF vereinigten Transportarbeiter übermitteln.