

77758

XXXIX C-7



Bericht des Sekretariats

(1998-1999)

39. ITF-Kongreß, Neu-Delhi

29. Oktober 1998 - 5. November 1998

TODESFÄLLE	2
LEITENDE GREMIEN UND INTERNE ORGANISATION	
Kongreß	8
Generalrat	8
Vorstand	8
Geschäftsführender Ausschuß	13
Das Sekretariat	13
MITGLIEDSCHAFT UND BEZIEHUNGEN ZU ANGESCHLOSSENEN ORGANISATIONEN	
Mitgliederentwicklung	20
Entwicklung der Mitgliederzahlen bei der ITF 1994-1998	23
Neu beigetretene Gewerkschaften	28
Suspendierungen	32
Suspendierung aufgehoben	33
Liste der Mitgliedsgewerkschaften	36
BEZIEHUNGEN ZU AUSSENSTEHENDEN ORGANISATIONEN	
Internationale Gewerkschaftsbewegung	58
Zwischenstaatliche Organisationen	60
ALLGEMEINE UND SEKTIONSÜBERGREIFENDE FRAGEN	
Kampagnen	61
Verkehrspolitik	61
Menschen- und Gewerkschaftsrechte	62
Multinationale Unternehmen	62
Gesundheit, Sicherheit und Umwelt	63
Sektionsübergreifende Zusammenarbeit	63
Information und Kommunikation	63
Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft	64
FACHSEKTIONEN	
Sektion Eisenbahn	67
Sektion Straßentransport	74
Sektion Binnenschifffahrt	80
Ausschuß für Öffentlichen Personennahverkehr	83
Binnenverkehrssektionen - Beziehungen zu internationalen Organisationen	88
Hafenarbeitersektion	89
Sektion Fischereiwirtschaft	96
Seeleutesektion/Sonderabteilung der Seeleute (SSD)	101
Die ITF-Billigflaggenkampagne	115
ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust)	124
Sektion Zivilluftfahrt	126
Sektion Fremdenverkehrsdienste	140
REGIONEN	
Afrika	144
Europa	150
Asien und pazifischer Raum	154
Lateinamerika und die Karibik	160
BILDUNGSARBEIT	166
UMSETZUNG DER AUF DEM 37. ITF-KONGRESS VERABSCHIEDETEN ENTSCHESSUNGEN – SACHSTANDSBERICHT	171



Z 7758

VORWORT

Dieser Bericht für den Vierjahreszeitraum 1994 bis 1998 wurde auf anderer Grundlage zusammengestellt, als dies bei früheren Tätigkeitsberichten an den Kongreß der Fall war. Er verzichtet darauf, die unzähligen Sitzungen, Veröffentlichungen, Kampagnen und anderen von der ITF während des Berichtszeitraumes durchgeführten Maßnahmen aufzulisten, sondern ist statt dessen bemüht, die wichtigsten politischen Entwicklungen von Bedeutung für die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sowie die in Reaktion darauf unternommenen Schritte aufzuzeigen.

Zwei Gründe haben uns veranlaßt, diesen neuen Weg zu gehen. Der eine Grund ist ganz einfach der enorme Umfang der Tätigkeit während der vergangenen vier Jahre. Der zweite Grund besteht darin, daß seit 1996 der reguläre Tätigkeitsbericht, der dem ITF-Vorstand alle sechs Monate unterbreitet wird, an alle angeschlossene Gewerkschaften ausgeschickt wird. Diese Berichte, die einen detaillierten chronologischen Überblick über alle Aspekte der ITF-Tätigkeit geben, werden den Kongreßdelegierten in einer überarbeiteten Fassung in Form von vier Tätigkeitsberichten für die Jahre 1994, 1995, 1996 und 1997 zur Verfügung gestellt und sind in Verbindung mit dem vorliegenden Bericht zu sehen.

Ebenfalls parallel zu diesem Bericht sollte eine weitere Vorlage, "Verkehrsbeschäftigte im nächsten Jahrtausend - Sachstandsbericht" gelesen werden, in der die zur Umsetzung des auf dem Kongreß in Genf verabschiedeten Aktionsprogramms unternommenen Schritte im einzelnen erläutert sind.

Die vergangenen vier Jahre waren einerseits ein sehr schwieriger, andererseits aber auch ein sehr interessanter Abschnitt in der Geschichte der ITF. In dieser Zeit war ein ungeahnter Zuwachs bei der Zahl der in der ITF vertretenen Verkehrsbeschäftigten, Gewerkschaften und Länder zu verzeichnen, während gleichzeitig die Zahl der beitragszahlenden Mitglieder deutlich zurückging.

Seit dem Kongreß in Genf gab es erhebliche Veränderungen im Mitarbeiterkreis der ITF - sowohl am Sitz des Sekretariats in London als auch in den Regionen. Ohne die harte und engagierte Tätigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ITF auf allen Ebenen wären die in diesem Bericht erläuterten Erfolge unmöglich gewesen.

Auf dem Kongreß in Genf hatte ich erklärt, daß die ITF es sich zum Ziele setzt, den Bedürfnissen aller angeschlossenen Gewerkschaften - ob groß oder klein, arm oder reich - in bezug auf internationale solidarische Unterstützung gerecht zu werden. Wir haben unser bestmöglichstes getan, dieses Versprechen wahrzumachen. Dabei konnten wir einige bemerkenswerte Erfolge erzielen, doch mußten wir auch Rückschläge hinnehmen, und für die kommenden Jahre bleibt noch viel zu tun.

Während der vergangenen vier Jahre konnten wir auch das 100jährige Gründungsjubiläum der ITF feiern - hundert Jahre praktische solidarische Unterstützung für Verkehrsbeschäftigte in aller Welt. In der globalen Wirtschaft von heute ist solidarische Unterstützung dieser Art dringender notwendig als jemals zuvor. Ich hoffe zuversichtlich, daß die großen Persönlichkeiten aus der Gewerkschaftsbewegung, die diese Föderation im Jahre 1896 gegründet haben, mit Anerkennung und Stolz auf die Leistungen der ITF an der Schwelle zum nächsten Jahrtausend und seinen Herausforderungen verweisen könnten.

Ich empfehle diesen Bericht zur Annahme durch den Kongreß.

David Cockroft
Generalsekretär

TODESFÄLLE

Knud Mols Sørensen, ehemaliger Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion, Generalsekretär der dänischen Vereinigung der Steuerleute und Träger der goldenen ITF-Nadel, verstarb am 25. Februar 1996 im Alter von 69 Jahren.

Das heikle Terrain, auf dem die ITF mit ihrer Billigflaggenkampagne operiert, erfordert für gewöhnlich eine zugleich hartgesottene und einfühlsame Persönlichkeit, die verschiedene Interessen unter einen Hut zu bringen vermag. Sørensen war eine einzigartige Mischung aus beiden.

Niemand, der ihn je den Vorsitz einer Sitzung führen sah (und er leitete buchstäblich Hunderte von Sitzungen während seiner Laufbahn bei der ITF), zweifelte daran, daß er ein harter Bursche sein konnte. Er zögerte nie, den Leuten den Mund zu verbieten, das Mikrophon abzustellen oder manch einen gar vor die Tür zu setzen.

Unter dieser harten Schale jedoch steckte ein gutmütiger Kern. Bei ihm durfte jeder reden, wenn er etwas zu sagen hatte, und wenn es um Gewerkschaftsprinzipien ging, verteidigte Sørensen sie freimütig. Dies brachte ihm die Loyalität und Zuneigung aller in der ITF ein.

Während er den Vorsitz der Sektion innehatte, übernahm er auch die Führung in praktisch jedem wichtigen Sektionsgremium: dem Regionalausschuß für europäische Seeleute, der Sektion Seeverkehr (MTS) des Brüsseler Ausschusses (heute FST), der Gewerkschaftsseite im paritätischen Ausschuß für Seeverkehr der EU und selbst dem Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum (APSRC). Als Sørensen 1994 in den Ruhestand ging, waren mindestens fünf Leute notwendig, nur um ihn in diesen Ämtern zu ersetzen.

Paradoxerweise schien es gerade der APSRC zu sein, auf den Sørensen am meisten stolz war. Ohne diesen Ausschuß, der in einer Zeit großer Spannungen zwischen den traditionellen Seeschiffahrtsgewerkschaften und den vorwiegend als Arbeitskräftefundus dienenden Gewerkschaften in Asien entstand, gäbe es heute wahrscheinlich keine ITF-Billigflaggenkampagne.

Sørensen war ein engagierter Fürsprecher des Seemannsberufs und ein Freund aller Seeleute. Wir werden ihn sehr vermissen.

Bruno de Bonis, von 1994 bis 1996 Sekretär der ITF-Sonderabteilung der Seeleute, verstarb nach langer Krankheit am 28. Dezember 1996 im Alter von 55 Jahren in Ravenna (Italien).

De Bonis war 15 Jahre lang als ITF-Inspektor im italienischen Hafen Ravenna, einer der stärksten Bastionen der ITF, tätig, bevor er als Leiter der Sonderabteilung der Seeleute (SSD) die Verantwortung für die Koordinierung der internationalen ITF-Kampagne gegen Billigflaggen übernahm.

Dank der neuen Ideen, dem Durchsetzungsvermögen und dem persönlichen Charme, die er in einzigartiger Weise miteinander verband und zu denen sich ein unvergleichlich reicher Schatz an Wissen über die Kampagne gesellte, gelang es de Bonis, nicht nur die SSD in London, sondern überhaupt den Charakter der Tätigkeit der ITF-Inspektor/innen weltweit grundlegend zu verändern. Viele konkrete Ergebnisse dieser Neuordnung sind auch heute noch deutlich spürbar. Im Vergleich zu dem Zeitpunkt, als de Bonis seine Tätigkeit für die ITF aufnahm, hat sich die Zahl der Inspektorinnen und Inspektoren ebenso wie der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in London und der abgeschlossenen ITF-

Verträge verdoppelt. Auch das hohe Ansehen, das die ITF heute in der Schifffahrtswirtschaft genießt, ist vor allem ein Verdienst von Bruno de Bonis.

Von dem Tage an, als er im Januar 1994 in London ankam, setzte er all seine Kraft darein, seine neue Aufgabe erfolgreich zu bewältigen. Er füllte jede verfügbare Stunde mit Arbeit aus und war zur Stelle, wo immer er benötigt wurde, um Konflikte beizulegen und Meinungsverschiedenheiten zwischen angeschlossenen Gewerkschaften und Inspektoren zu schlichten. Dabei bewirkte er immer wieder kleine Wunder.

Brunos Leistungen in den letzten Jahren seines Lebens setzen ein bleibendes Denkmal an einen Gewerkschafter, der sich der wahren Bedeutung des Geistes der internationalen Bewegung bewußt war. Er war ein echter Kämpfer und harter Arbeiter, der keine Abstriche machte, grundehrlich, aber auch ein Mensch, in dessen Gesellschaft man sich wohl fühlte.

1994

Enrico Cevaro, ITF-Inspektor in Neapel, verstarb am 23. Februar. Cevaro kam von der italienischen Transportarbeiterföderation FIT-CISL und war für die ITF-Billigflaggenkampagne in Süditalien zuständig.

Mario Guidi, Vorstandsmitglied aus Italien, verstarb am 26. Mai. Guidi war Leiter der internationalen Abteilung der italienischen Transportarbeiterföderation FIT-CISL und viele Jahre lang prominenter Vorkämpfer der ITF-Billigflaggenkampagne.

Jorge Luciani, ehemaliger Präsident der argentinischen Ingenieursoffiziersgewerkschaft, starb am 8. August im Alter von 59 Jahren.

Juan Fonseca, von Oktober 1985 bis zur Schließung des Büros in Lima im März 1989 ITF-Regionaldirektor in Lateinamerika, verstarb am 7. September. Fonseca war zunächst als "Feldrepräsentant" und dann als erster Assistent des Regionaldirektors tätig, bevor er die Gesamtverantwortung für die Umsetzung der ITF-Tätigkeit in Lateinamerika übernahm.

Machipisa Ndhlovu, Präsident und einer der Gründerväter der Zimbabwe Transport and General Workers' Union, verstarb am 20. September. Er war außerdem Präsident der Zimbabwe Transport Union Federation.

Luigi Vaglica, nationaler Sekretär der Sektion Eisenbahn der italienischen Transportarbeiterföderation FIT-CISL, verstarb am 26. September.

Charles Kgopa, Sekretär/Organisationssekretär der Geschäftsstelle Nördlicher Transvaal der südafrikanischen Transport and Allied Workers' Union, wurde im Oktober ermordet.

Calvert W. Bean, Bildungsbeauftragter der Bermuda Industrial Union, verstarb am 3. November. Bean war außerdem ehemaliger Präsident der BIU-Abteilung Seeschifffahrt und Häfen.

Harry Lycke, von 1955 bis 1958 Vorsitzender der Schwedischen Ingenieursoffiziersgewerkschaft (SMBF), starb am 5. Februar im Alter von 85 Jahren.

Ray Buckton, ehemaliger Generalsekretär der britischen Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF), verstarb am 7. Mai im Alter von 72 Jahren.

Don Garcia, ehemaliger Präsident der kanadischen Abteilung der International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU), verstarb am 10. Mai.

Matthew Guinan, von 1966 bis 1979 Präsident der Transport Workers' Union of America (TWU) und letzter überlebender Spitzenfunktionär der TWU, der 1966 während des Streiks im öffentlichen Personennahverkehr von New York verhaftet wurde, starb in New York im Alter von 83 Jahren.

Albert Bousser, ehemaliger Präsident des luxemburgischen Eisenbahner- und Transportarbeiterverbandes (FNCTTFEL) verstarb am 2. Mai im Alter von 89 Jahren. Bousser war von 1945 bis 1954 Generalsekretär der FNCTTFEL und von 1954 bis 1964 deren Präsident. Anschließend wurde er als Verkehrsminister in die Regierung berufen.

Au-Yeung-Ming, Generalsekretär der Hong Kong Amalgamated Union of Seafarers, verstarb am 1. Juni.

Ricardo Pérez, bis vor wenigen Jahren ITF-Vizepräsident, Vorstandsmitglied und Vorsitzender der Sektion Straßentransport, verstarb plötzlich und unerwartet in der Nacht vom 24. auf den 25. Juni. Pérez trat 1992 als Generalsekretär der argentinischen Straßentransportarbeiterföderation in Ruhestand, war jedoch auch nach seiner Pensionierung weiterhin als Berater seiner Gewerkschaft in internationalen Fragen aktiv.

Jan Skrede, seit 1980 Stellvertretender Vorsitzender der ITF-Sektion der Fischer und Leiter der Geschäftsstelle Ålesund der Norwegischen Seeleutegewerkschaft, verstarb am 10. Juli nach kurzer Krankheit im Alter von 58 Jahren.

Hauptling Emmanuel O. A. Odeyemi, ehemaliger Generalsekretär der Nigeria Motor Drivers' Union und Schatzmeister der Organisation für Afrikanische Gewerkschaftseinheit (OATUU), starb Ende Juni in Lagos.

Bev Minter, Vorstandsvorsitzender der britischen National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers (NUMAST) und Delegierter auf dem ITF-Kongreß in Genf, ist verstorben.

Polycarp Jele, Mitglied des nationalen Vorstands und Stellvertretender Geschäftsstellensekretär der Swaziland Transport and Allied Workers' Union (STAWU), kam am 4. Juni auf dem Weg zur Arbeit bei einem Autounfall ums Leben. Auf der ITF-Konferenz zum Thema grenzüberschreitender Verkehr 1994 in Manzini hatte Jele eine wichtige Rolle gespielt.

Charles W. B. O. Kitoto, Generalsekretär der kenianischen Railway Workers' Union, ist am 28. Juli im Alter von 53 Jahren in einem Krankenhaus in Nairobi verstorben. Nach dem Tod des ITF-Vizepräsidenten Raphael Okang'a hatte Kitoto, der zuvor Leiter der Bildungsabteilung der RAWU und Stellvertretender Generalsekretär der Gewerkschaft war, im Dezember 1993 das Amt des Generalsekretärs übernommen.

Joseph Nathaniel Mills, ehemaliger Präsident der Abteilung Hafentarbeiter der Bermuda Industrial Union (BIU), starb am 24. August im Alter von 81 Jahren.

Mateusz Berezeki von der polnischen Seeleutengewerkschaft starb am 11. September.

Sam McCluskie, ehemaliger Generalsekretär der britischen National Union of Seamen (NUS), verstarb am 15. September im Alter von 63 Jahren. McCluskie hatte das Amt des NUS-Generalsekretärs in der Zeit von 1986 bis 1990 inne. Beim Zusammenschluß der NUS mit der Eisenbahnergewerkschaft NUR zur Eisenbahner- und Schiffahrtsgewerkschaft RMT wurde er zum Exekutivsekretär der neuen Gewerkschaft und Stellvertreter des RMT-Generalsekretärs Jimmy Knapp ernannt.

Hanefi Yesil, Vorsitzender des Bezirks Izmir der türkischen Hafentarbeitergewerkschaft LIMAN-IS, starb am 21. September im Alter von 59 Jahren.

Kapitän Eduardo Dandois, ehemaliger Präsident der Gewerkschaft der Hochseeoffiziere in der argentinischen Handelsmarine (CAOMAR), verstarb am 23. September.

Claude Cumberlidge, langjähriger Sekretär des Bezirks Victoria in der australischen Waterside Workers' Federation (WWF), verstarb im November.

1996

Esau Rankholo, ehemaliger Generalsekretär der südafrikanischen Transport and Allied Workers' Union (TAWU), kam am 2. Januar 1996 bei einem tragischen Autounfall ums Leben.

Samson Moyo Mabheka, von 1989 bis 1995 Präsident der Zimbabwe Amalgamated Railwaymen's Union (ZARU), starb am 12. Januar 1996 im Alter von 54 Jahren.

Gustaf Klang, in den siebziger Jahren stellvertretender Vorsitzender der schwedischen Seeleutengewerkschaft, starb im Alter von 73 Jahren.

G. K. Kale, ehemaliger Präsident und Gründungsmitglied der All India Port and Dock Workers' Federation, starb im Alter von 93 Jahren.

K. A. Khan, Generalsekretär der Air India Employees' Guild, verstarb.

Tom McGrath, ehemaliger National Vice President der Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers (CBRT) und früherer ITF-Inspektor in Vancouver, starb am 11. Februar im Alter von 68 Jahren.

Edward van Wyk, ehemaliger Sekretär des Bezirks Westliches Kap der südafrikanischen Transport and General Workers' Union, verstarb am 7. März.

Kristján Sigurdur Adalsteinsson, von 1961 bis 1963 Vorsitzender der isländischen Seeleute- und Fischergewerkschaft, starb am 14. März im Alter von 89 Jahren.

Kokou Fantognon, ehemaliger ITF-Koordinator für die französischsprachigen Länder Afrikas und Generalsekretär der Gewerkschaft der Beschäftigten in der Luftverkehrswirtschaft von Togo (STAMAS), verstarb am 18. März in Lomé.

Martti Komulainen, zweiter Stellvertretender Vorsitzender der finnischen Seeleutengewerkschaft, verstarb am 16. Juni im Alter von 49 Jahren.

Francis A. Hagan, ehemaliger Generalsekretär der Sierra Leone National Seamen's Union und später Leiter der Abteilung Bildungsarbeit des Gewerkschaftsdachverbandes von Sierra Leone (SLLC), verstarb am 17. Juni im Alter von 66 Jahren.

Martti Veirto, von 1970 bis 1978 Vorsitzender der finnischen Gewerkschaft der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft (AKT), verstarb am 25. September im Alter von 77 Jahren.

Joe Sacco, Executive Vice President der Seafarers' International Union of North America (SIU), verstarb am 19. Oktober im Alter von 58 Jahren.

Odd Wessel Larsen, von 1968 bis 1971 stellvertretender Vorsitzender der norwegischen Eisenbahnergewerkschaft, verstarb am 21. Oktober im Alter von 74 Jahren.

Erik Udby-Hansen, von 1967 bis 1981 Vorsitzender der dänischen Schiffsoffiziersvereinigung, verstarb am 29. Dezember im Alter von 80 Jahren.

1997

George Berger, von 1953 bis 1960 als deutscher Übersetzer/Dolmetscher im ITF-Sekretariat tätig, verstarb am 14. Januar im Alter von 84 Jahren.

A. Iwai, von 1955 bis 1970 Generalsekretär des japanischen Gewerkschaftsdachverbandes SOHYO und ehemaliges Mitglied des Zentralvorstands der Gewerkschaft der Beschäftigten bei den Japanischen Staatsbahnen (KOKURO), verstarb am 18. Februar 1997 im Alter von 74 Jahren.

Jos Stuer, Sekretär der belgischen Christlichen Transport- und Diamantenarbeitergewerkschaft (CVD), verstarb am 26. Februar 1997 im Alter von 57 Jahren.

Mohammed Bailor Timbo, Leiter der Finanzabteilung der Amalgamated Transport Workers' Union (ATWU) in Sierra Leone, kam am 16. Mai im Alter von 56 Jahren bei einem Verkehrsunfall ums Leben.

Bill Whatley, von 1979 bis 1986 Generalsekretär der britischen Union of Shop, Distributive and Allied Workers (USDAW), verstarb am 5. September im Alter von 74 Jahren.

Chris Pate, Generalsekretär der Internationalen Graphischen Föderation (IGF) und von 1989 bis 1991 Mitarbeiter im ITF-Sekretariat, starb am 15. September im tragisch jungen Alter von 37 Jahren an Krebs. 1994 übernahm Pate nach einer bitter umkämpften Wahl das Amt des Generalsekretärs der IGF. In den drei darauffolgenden Jahren arbeitete er unermüdlich daran, die IGF zu einer wirklich globalen Organisation zu machen und die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen, in den Bereichen Medien und Kommunikation tätigen Internationalen zu fördern.

Per "Frisco-Per" Eriksson, der die schwedische Seeleutegewerkschaft während des Krieges als hauptamtlicher Mitarbeiter in San Francisco (USA) vertrat, verstarb am 26. Oktober im Alter von 90 Jahren. Erikson hatte unmittelbar vor dem ITF-Jubiläumskongreß 1996 in London (Großbritannien) am ITF-Veteranentreffen teilgenommen und war Delegationsmitglied der schwedischen Gewerkschaft SEKO am Jubiläumskongreß.

Pat King, ehemaliger internationaler Vizepräsident der US-amerikanischen International Organisation of Masters, Mates and Pilots (IOMMP) und langjähriger ITF-Inspektor, verstarb am 29. Oktober im Alter von 79 Jahren.

O. H. Jensen, von 1970 bis 1974 Vorsitzender der dänischen Eisenbahnvereini-gung, kam bei einem Verkehrsunfall ums Leben.

Koll. **Hezekiel R. Bopape**, Vizepräsident der südafrikanischen Transport and Allied Workers' Union, verstarb am 31. Dezember 1997.

1998

Arne Kruse, von 1978 bis 1988 Vorsitzender der Abteilung Verkehr der dänischen Gewerkschaft SiD, verstarb am 24. Januar im Alter von 72 Jahren.

Vicky Udogwu, Frau des ITF-Regionalsekretärs für Afrika, Ben Udogwu, kam im Februar bei einem tragischen Autounfall in Nigeria ums Leben.

Asit Mitra, Generalsekretär der National Union of Seamen of India, verstarb am 16. Februar.

LEITENDE GREMIEN UND INTERNE ORGANISATION

KONGRESS

1. Der **37. ITF-Kongreß** fand vom 4. bis zum 11. August 1994 im Beisein von 862 Delegierten und Berater/innen von 278 Gewerkschaften aus 85 Ländern in Genf (Schweiz) statt. Ihm ging eine ITF-Konferenz für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft voraus, deren Schlußfolgerungen dem Plenum des Kongresses zur Beratung vorgelegt wurden. Der Kongreß beriet außerdem über eine Sondervorlage mit dem Titel "Transportarbeiter im nächsten Jahrtausend", die sich mit der künftigen Struktur und Tätigkeit der ITF befaßte, und verabschiedete ein Aktionsprogramm. Insgesamt 38 Entschlüsse wurden auf dem Kongreß angenommen. Als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Jim Hunter (Kanada) wurde Eike Eulen (Bundesrepublik Deutschland) zum ITF-Präsidenten gewählt. Als Vizepräsidenten wählte der Kongreß John Bowers (USA), Marcos Castro (Argentinien), Billy Oro (Nigeria) und Kanju Suzuki (Japan). David Cockroft wurde zum Generalsekretär gewählt.
2. Vom 30. Juni bis zum 2. Juli 1996 fand in London (Großbritannien) der **38. (Jubiläums-) Kongreß der ITF** statt, an dem 798 Delegierte und Beobachter/innen von 251 Gewerkschaften in 87 Ländern teilnahmen, um das 100jährige Bestehen der ITF zu feiern, über einen Sachstandsbericht zum Aktionsprogramm "Transportarbeiter im nächsten Jahrtausend" zu beraten und Entschlüsse über internationale Solidarität für den Frieden und 100 Jahre ITF zu verabschieden. Allen angeschlossenen Gewerkschaften wurde anschließend zur Erinnerung eine Videoaufzeichnung des Kongresses zugeschickt.
3. Der vollständige Wortlaut der auf den Kongressen in Genf und London verabschiedeten Entschlüsse und Änderungen an den ITF-Satzungen ist in den entsprechenden Kongreßprotokollen nachzulesen.

GENERALRAT

4. Ein vollständiges Verzeichnis der auf dem 37. Kongreß gewählten Mitglieder des ITF-Generalrats ist im Kongreßprotokoll zu finden. Der Generalrat ist seit mehr als 30 Jahren nicht zusammengetreten. Bei seiner letzten Sitzung entsprach sein Umfang in etwa dem heutigen ITF-Vorstand und die meisten Sektions- und Regionalstrukturen der ITF, wie wir sie heute kennen, gab es noch nicht. Im Rahmen der Bestandsaufnahme unter dem Titel "Verkehrsbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" empfiehlt der ITF-Vorstand dem Kongreß die Verabschiedung einer Reihe von Änderungsanträgen zu den ITF-Satzungen, die in der Abschaffung des Generalrats resultieren und dessen Funktionen entweder dem Kongreß oder dem Vorstand übertragen würden.

VORSTAND

5. Im Juli 1998 gehörten dem ITF-Vorstand die folgenden Mitglieder an:

Europa/Naher Osten

W. Haberzettl

J. van den Rijse

K. Veselka

H. Nielsen

P.-E. Nelin

Y. Veyrier

E. Eulen

(Präsident)

Österreich

Belgien

Tschechische Republik

Dänemark

Finnland

Frankreich

Bundesrepublik Deutschland

R. Schäfer	Bundesrepublik Deutschland
J. Knapp	Großbritannien
W. Morris	Großbritannien
R. di Fiore	Italien
W. Waleson	Niederlande
A. Wasiliew	Rußland
J. Cubillo	Spanien

Afrika

unbesetzt

U. Ukaumunna (Vizepräsident)	Nigeria
---------------------------------	---------

Asien/Pazifik

J. Coombs	Australien
U. Purohit	Indien
S. Nakanishi (Vizepräsident)	Japan
K. Suzuki	Japan
J. S. Kim	Korea
T. Tay	Singapur

Lateinamerika und die Karibik

M. Castro (Vizepräsident)	Argentinien
O. Coutinho	Brasilien
G. Badilla Jimenez	Costa Rica

Nordamerika

J. O'Neil	Kanada
J. Bowers (Vizepräsident)	USA
R. Scardelletti	USA
W. Scheri	USA

D. Cockroft	Generalsekretär
-------------	-----------------

6. Auf dem 37. ITF-Kongreß wurden die folgenden Mitglieder in den Vorstand gewählt: K. Veselka (Tschechische Republik), H. Nielsen (Dänemark), R. di Fiore (Italien), I. Schinkewitsch (Rußland), A. Lindström (Schweden), G. B. Oro (Nigeria), M. Ramela (Südafrika), K. Utagawa (Japan), T. Tay (Singapur), M. R. Castro (Argentinien), J. O'Neil (Kanada), W. L. Scheri (Vereinigte Staaten).
7. K. Mols Sørensen (Dänemark), A. Karlsson (Schweden), M. Moussa (Niger), V. David (Malaysia), R. Perez (Argentinien), J. Boyce (Kanada) sowie J. Peterpaul (Vereinigte Staaten) schieden aus dem Vorstand aus.
8. M. Devolder (Belgien) schied 1995 altersbedingt aus dem Vorstand aus; sein Nachfolger ist J. van den Rijse (Belgien).
9. A. Lindström (Schweden) und V. Sánchez (Spanien) schieden 1996 aus dem Vorstand aus, ihre Nachfolge übernahmen P.-E. Nelin (Finnland) bzw. J. Cubillo (Spanien).

10. **1997** schieden K. Suzuki (Japan), G. B. Oro (Nigeria), R. Valladon (Frankreich), A. Montero Barquero (Costa Rica), F. Hums (Österreich), I. Schinkewitsch (Rußland) und D. van der Heem (Niederlande) aus dem Vorstand aus. Ihre Nachfolger waren S. Nakanishi (Japan), der auch Nachfolgers Suzukis im Amt des ITF-Vizepräsidenten wurde, U. Ukaumunna (Nigeria), der die Nachfolge Oros als ITF-Vizepräsident antrat, Y. Veyrier (Frankreich), G. Badiilla Jimenez (Costa Rica), W. Habertzettl (Österreich), A. Wasiliew (Rußland) und W. Waleson (Niederlande).
11. K. Utagawa (Japan) schied **1998** aus dem Vorstand aus; als sein Nachfolger wurde K. Suzuki (Japan) kooptiert. Außerdem wurde der Vorstand davon unterrichtet, daß der Sitz M. Ramelas (Südafrika) freigeworden sei, da er nicht länger ein Amt in seiner Gewerkschaft innehatte; doch konnten sich die angeschlossenen Gewerkschaften in Südafrika nicht über seine Nachfolge verständigen. Der Vorstand beschloß daher, mit der Neubesetzung dieses Vorstandssitzes bis zum 39. Kongreß zu warten.
12. Seit Jahresanfang 1994 ist der Vorstand zu zehn Sitzungen zusammengetreten. Auf jeder seiner Sitzungen genehmigte der Vorstand eine Reihe von Beitrittsgesuchen zur ITF sowie einen umfassenden Bericht über die Tätigkeit des Sekretariats während des vorangegangenen Halbjahreszeitraums.
13. Auf seiner Sitzung am **15. und 16. März 1994 in Sydney (Australien)** beschloß der Vorstand, Beitrittsgesuche für nichtig zu erklären, wenn die betreffenden Gewerkschaften zwölf Monate nach Annahme ihres Beitrittsgesuchs durch den Vorstand ihren satzungsmäßigen Verpflichtungen im Hinblick auf die Beitragszahlungen nicht nachgekommen seien, während Gewerkschaften, die ihre Mitgliedsbeiträge zu einem ermäßigten Beitragsatz zahlen wollten, zur Beantwortung eines Fragebogens über ihre Finanzsituation verpflichtet werden sollten. Der Vorstand traf eine Reihe von Entscheidungen im Hinblick auf die Vorbereitungen für den 37. ITF-Kongreß und beschloß, den Generalsekretär zur Berufung einer neuen Leiterin/eines neuen Leiters der ITF-Finanzabteilung sowie einer/eines neuen Verwaltungssekretärs als Nachfolger für die ausscheidenden Mitarbeiterinnen in diesen Positionen zu berufen und auch eine/n neue/n Rechtsberater/in einzustellen.
14. Auf seiner Sitzung am **2. und 3. August 1994 in Genf (Schweiz)** nahm der Vorstand die Berufung von Bob Thomas als Leiter der ITF-Finanzabteilung, Desmond Reid als ITF-Verwaltungssekretär, Mark Dickinson als Verwaltungsbeauftragter der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers Trust) sowie Deirdre Fitzpatrick als ITF-Rechtsberaterin zur Kenntnis. Er beschloß, Stuart Howard zum Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt zu ernennen. Der Vorstand beschloß wichtige Veränderungen an den ITF-Strukturen in Lateinamerika und der Karibik, u. a. die Wiedereröffnung eines Regionalbüros und die Berufung eines Regionalsekretärs sowie die Einrichtung eines neuen Regionalausschusses für Afrika. Darüber hinaus kam er überein, die Position von B. R. Udogwu in die eines afrikanischen Regionalsekretärs umzuwandeln.
15. Auf seiner Sitzung am **11. August 1994 in Genf** sprach der neugewählte Vorstand Wahlempfehlungen für die Positionen der Präsidentin/des Präsidenten, der Vizepräsident/innen und der Generalsekretärin/des Generalsekretärs der ITF an den Kongreß aus.
16. Auf seiner Sitzung am **21. und 22. März 1995 in London (Großbritannien)** nahm der Vorstand zur Kenntnis, daß der Kauf eines neuen Gebäudes als Sitz des ITF-Sekretariats in London besiegelt worden sei. Er berief Mark Dickinson für die Dauer der krankheitsbedingten Abwesenheit von Bruno de Bonis zum Stellvertretenden Sekretär der ITF-Sonderabteilung der Seeleute (SSD). Sarah Finke wurde übergangsweise zur ITF-Frauenbeauftragten ernannt; Mauricio Sant'Anna wurde zum ITF-Regionalsekretär für Lateinamerika und die Karibik, Mahendra Sharma zum Koordinator für die Bildungsarbeit in Asien und dem pazifischen Raum berufen und Stuart Howard die Verantwortung für die ITF-Sektion

Fremdenverkehrsdienste übertragen. Schließlich gab der Vorstand seine Zustimmung zur Einberufung eines außerordentlichen ITF-Kongresses vom 30. Juni bis zum 2. Juli 1996 nach London, um das hundertjährige Bestehen der ITF zu feiern.

17. Auf seiner Sitzung am **17. und 18. Oktober 1995 in London**, die erstmals im neuen ITF-Gebäude stattfand, beschloß der Vorstand vor dem Hintergrund der Entscheidung Ake Selanders, aus den Diensten der ITF auszuschcheiden, um eine neue Position zu übernehmen, die Position des Stellvertretenden Generalsekretärs mit Zuständigkeit für die Seeleutesektion und die Sektion der Fischer zur Neubesetzung unter den angeschlossenen Gewerkschaften auszuschreiben. Darüber hinaus beschloß er, Kees Marges auf Vollzeitbasis zum Sekretär der ITF-Hafenarbeitersektion zu berufen und Joanne Abayasekara die Position der Geschäftsführenden Bildungsbeauftragten zu übertragen.
18. Auf seiner Sitzung vom **19. bis zum 21. März 1996 in Stuttgart (Bundesrepublik Deutschland)** unterzog der Vorstand die sich verschlechternde Finanzsituation der ITF einer detaillierten Prüfung, beauftragte den Generalsekretär, alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um im darauffolgenden Finanzjahr einen ausgeglichenen Haushalt vorlegen zu können, und kam überein, eine Sondersitzung des Geschäftsführenden Ausschusses einzuberufen, die sich mit den längerfristigen Problemen im Zusammenhang mit den Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen befassen sollte. Der Vorstand beschloß, Mark Dickinson zum Stellvertretenden Generalsekretär mit Zuständigkeit für die Seeleutesektion und die Sektion der Fischer zu ernennen und Sarah Finke in der Position als ITF-Beauftragte für Frauenarbeit und politische Fragen zu bestätigen. Der Vorstand nahm mit Bedauern die Entscheidung von Bruno de Bonis zur Kenntnis, sein Amt als Sekretär der SSD aus gesundheitlichen Gründen niederzulegen, und sprach ihm seinen Dank für seine Tätigkeit aus. Darüber hinaus beriet der Vorstand ausführlich über Vorschläge des Sekretariats für eine Neuorientierung der ITF-Politik sowie Verfahrensänderungen, die aus der Bestandsaufnahme im Rahmen des Programms "Transportarbeiter im nächsten Jahrtausend" resultierten.
19. Auf seiner Sitzung am **24. und 25. Oktober 1996 in London (Großbritannien)** beriet der Vorstand über eine detaillierte Vorlage über die längerfristige Finanzsituation der ITF. Er kam überein, für die Zwecke der Berechnung der zu zahlenden Mitgliedsbeiträge mit Wirkung vom 1. Januar 1998 eine Mindestmitgliedszahl von 1.000 in Kraft zu setzen. Der Vorstand beriet über die Beziehungen zwischen der ITF und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST). Er berief Jean-Yves Legouas zum Sekretär der ITF-Seeleutesektion und nahm zur Kenntnis, daß der Generalsekretär Joanne Abayasekara in die neu geschaffene Position einer Koordinatorin/eines Koordinators für die Bildungsarbeit berufen hatte. Darüber hinaus beschloß er die Einrichtung eines informellen Haushaltsausschusses zur Unterstützung bei der Vorbereitung des ITF-Haushalts, dem der Präsident, der Generalsekretär und die beiden Vorstandsmitglieder aus Großbritannien angehören sollten.
20. Auf seiner Sitzung am **24. und 25. April 1997 in Palma de Mallorca (Spanien)** setzte der Vorstand das Recht der russischen Gewerkschaft der Beschäftigten in der See- und Flußschifffahrt zur Mitwirkung an der ITF-Billigflaggenkampagne außer Kraft und beschloß, auch die ITF-Mitgliedschaft der Gewerkschaft außer Kraft zu setzen, falls weitere Verstöße gegen die Vorgaben der ITF-Politik seitens der Gewerkschaft bekannt werden sollten. Die Diskussion über eine Vorlage zu den Beziehungen zwischen ITF und FST wurde im Vorfeld der Beratungen auf der bevorstehenden FST-Generalversammlung vertagt. Der Vorstand gab seine Zustimmung zur Berufung von Michail Liakhov als ITF-Vertreter in Moskau (Rußland) auf Teilzeitbasis und genehmigte die Aussendung einer Reihe von Entwürfen für politische Erklärungen an alle angeschlossenen Gewerkschaften in Vorbereitung auf den 39. ITF-Kongreß.

21. Auf seiner Sitzung am **23. und 24. Oktober 1997 in London (Großbritannien)** nahm der Vorstand die Außerkraftsetzung der ITF-Mitgliedschaft der WTWUR wegen Verstößen gegen die Vorgaben der ITF-Politik zur Kenntnis. Er beschloß, dem Kongreß eine schrittweise Anhebung der ITF-Mitgliedsbeiträge über den Zeitraum 1998 bis 2002 zu empfehlen und während dieser Zeit das Beitragssystem der ITF einer weiteren Prüfung zu unterziehen. Der Vorstand beschloß außerdem, die angeschlossenen Gewerkschaften zu drängen, bei der ITF mindestens alle beitragspflichtigen Mitglieder anzumelden, wie dies in den ITF-Satzungen vorgeschrieben sei, und die Obergrenze von 50.000 Mitgliedern aufzuheben, für die Gewerkschaften Beiträge zu einem ermäßigten Beitragssatz in nicht konvertiblen Währungen zahlen dürften. Mit Bedauern nahm der Vorstand das bevorstehende Ausscheiden des Leiters der ITF-Abteilung Kommunikation, Richard Flint, in den krankheitsbedingten Ruhestand zur Kenntnis. Er kam überein, dem Kongreß die Schaffung fünf zusätzlicher Sitze für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft im ITF-Vorstand und die Reservierung einer Vizepräsidentenposition der ITF für eine Frau zu empfehlen. Der Vorstand vereinbarte ferner, zu einem noch festzulegenden Zeitpunkt in der Zukunft eine ITF-Delegation nach China zu entsenden, und gab seine grundsätzliche Zustimmung zu dem Plan, anlässlich des 50. Jahrestags des Starts der Billigflaggenkampagne ein ITF-Schiff auf eine Weltreise zu schicken.

22. Auf seiner Sitzung am **23. und 24. April 1998 in Prag (Tschechische Republik)** genehmigte der Vorstand den Entwurf einer Diskussionsvorlage mit dem Titel "Solidarität mobilisieren", die dem 39. ITF-Kongreß unterbreitet werden sollte, beschloß eine Reihe von Änderungsanträgen zu den ITF-Satzungen und verabschiedet mehrere Empfehlungen zur Zusammensetzung des ITF-Vorstands; u. a. solle dem Mitgliederzuwachs in Asien und dem pazifischen Becken durch Einrichtung eines weiteren Vorstandssitzes (zusätzlich zu den fünf für Frauen reservierten neuen Vorstandssitzen) Rechnung getragen werden. Der Vorstand nahm zur Kenntnis, daß der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers spätestens im April 2000 altersbedingt aus den Diensten der ITF ausscheiden werde, und beschloß, die durch sein Ausscheiden freiwerdende Position auszuschreiben und seine Nachfolge nach Möglichkeit auf seiner Sitzung im April 1999 zu regeln. Der Vorstand stimmte der Berufung von Sarah Finke zur Leiterin einer neuen ITF-Abteilung Politik und Information zu, die auch für die Bildungsarbeit zuständig sein sollte; darüber hinaus sollte sie weiterhin für die Tätigkeit der ITF-Frauenabteilung verantwortlich zeichnen. Diese Zustimmung stand unter dem Vorbehalt, daß die ITF-Frauenarbeit dadurch nicht beeinträchtigt werden dürfe. Der Vorstand wurde über die erfolgreiche Abwehr einer Klage gegen die ITF im Zusammenhang mit dem noch nicht abgeschlossenen Arbeitskonflikt in den australischen Häfen unterrichtet. Er verabschiedete eine Solidaritätserklärung für die australische Gewerkschaft MUA und beschloß, einen Spende in Höhe von £ 25.000 aus dem Internationalen Solidaritätsfonds an die Gewerkschaft zu überweisen.

23. Seit 1994 wird allen angeschlossenen Gewerkschaften in der Anlage zu einem Allgemeinen Info-Rundschreiben eine Zusammenfassung der vom Vorstand auf seinen Sitzungen gefaßten Beschlüsse zugeschickt. Seit Oktober 1996 lag diesem Rundschreiben auch eine überarbeitete Fassung des vom Vorstand genehmigten Tätigkeitsberichts des Sekretariats bei. Eine in Form von Jahresberichten erneut überarbeitete Fassung dieser Tätigkeitsberichte wurde an die Kongreßdelegierten verteilt.

GESCHÄFTSFÜHRENDER AUSSCHUSS

24. Im Juli 1998 gehörten dem Geschäftsführenden Ausschuß der ITF die folgenden Mitglieder an:

E. Eulen	<i>Präsident</i>
M. Castro	<i>Vizepräsident</i>
S. Nakanishi	<i>Vizepräsident</i>
U. Ukaumunna	<i>Vizepräsident</i>
J. Bowers	<i>Vizepräsident</i>
P.-E. Nelin	Finnland
J. Knapp	Großbritannien
W. Morris	Großbritannien
U. Purohit	Indien
W. Scheri	Vereinigte Staaten
D. Cockroft	<i>Generalsekretär</i>

25. A. Lindström schied 1996 aus dem Geschäftsführenden Ausschuß aus; sein Nachfolger ist P.-E. Nelin. K. Suzuki und B. Oro schieden 1997 aus dem Geschäftsführenden Ausschuß aus. Ihre Nachfolge übernahmen S. Nakanishi bzw. U. Ukaumunna.

26. Der Geschäftsführenden Vorstand trat (mit Ausnahme der Vorstandssitzungen im Rahmen des Kongresses) unmittelbar vor jeder Sitzung des Vorstands zusammen. Seit 1996 stand für diese Sitzungen angesichts des wachsenden Umfangs ihrer Tagesordnungen in der Regel ein ganzer Tag zur Verfügung. Darüber hinaus wurde der Geschäftsführende Ausschuß im Juli 1998 zu einer Sondersitzung nach London (Großbritannien) einberufen, um vor dem Hintergrund der von Indien und Pakistan in der ersten Jahreshälfte durchgeführten Atomtestprogramme über den Tagungsort für den 39. ITF-Kongreß zu beraten.

DAS SEKRETARIAT

HAUPTGESCHÄFTSSTELLE IN LONDON

27. Im Juli 1998 waren im ITF-Sekretariat in London etwa 70 Personen insgesamt achtzehn unterschiedlicher Nationalitäten beschäftigt. Nähere Informationen sind dem beiliegenden Organisationsdiagramm zu entnehmen.

ITF-SEKRETARIAT

1. Juli 1998

Generalsekretär
David Cockroft
Joan Hannah

**Stellvertretender
Generalsekretär**
Graham Brothers
(Binnenverkehrssektionen:
Sektion Eisenbahn,
Sektion Straßentransport,
Sektion Binnenschifffahrt)
Jane Barrett
(Stellvertretende Sekretärin)
Mac Urata

**Sektion Zivilluftfahrt
Sektion
Fremdenverkehrsdienste**
Stuart Howard
Shane Enright
Anna Peters (Teilzeit)

Hafenarbeitersektion
Kees Marges
Anna Llewellyn (Teilzeit)

Rechtsabteilung
Deirdre Fitzpatrick
Susana Moss
Geoff Ablett
Martin Raicheva-Wedge
Oleg Romanyuk
M. Abdul Karim

**Abteilung Politik und
Informationen/Frauen/
Bildung**
Sarah Finke
Mirjam Korhonen
Isabel Cortes
Annette Guerda-Fischer
Richard Rose
Heather Walsh
Katharine Reedy (Teilzeit)
Jenny Morgan (Teilzeit)

**Stellvertretender
Generalsekretär**
Mark Dickinson
(Abteilung Maritime Industrien:
Seeleutesektion, Sonderabteilung
der Seeleute - SSD,
Sektion Fischereiwirtschaft)
Jean-Yves Legouas
(Sekretär, Seeleutesektion)
Jon Whitlow
(Stellvertretender Sekretär,
Seeleutesektion und
Sektion Fischereiwirtschaft)
Steve Cotton
(Stellvertretender Sekretär,
SSD)
Minal Gohil
Louise Davies
Seeleutesektion:
Wulf Steinvorth
Tom Holmer
Dawn Weeks
Anna Llewellyn
(Teilzeit)

Finanzabteilung
Bob Thomas
Jean Neve
(Stellvertretende Sekretärin)
Randy Kelchure
Linda Frampton
Stephanie Shonfield
Caroline Mangal
Stephen Connor

Abteilung Computer Services
Paul Neve
Steven Musto
David Clarke

SSD-Untergruppe
Maßnahmen gegen Schiffe:
Miren del Olmo
Tommy Molloy
Juan Giner
Bill Goodger
Astrid Gabel
SSD-Untergruppe Verträge:
Tony McGregor
Sara Teixidó
Valeska Acosta
Anna Holmes
Marshall Abrahams
Dongli Her
Satu Griffiths
Hattie Lalor
Ivancica Krizan
**ITF-Wohltätigkeitsstiftung für
Seeleute (ITF Seafarers' Trust)**
Timo Lappalainen

Verwaltung
Desmond Reid
Teresa Kennedy
(Stellvertretende Sekretärin)
Elisabeth Stark
Alice Muchanyuka
Keith Pope
Diane Markwick
Dianne Fouche
Roland Fernandez
Ayo Ohiwerek
Lawrence Hambrook

Sprachendienst
Michèle Cossa
(Leiterin)
Ingrid Köhler
Dorit Mano
Christine Richards
Anna Peters (Teilzeit)

28. Die ITF-Verwaltungssekretärin Eva Leigh und die Leiterin der ITF-Finanzabteilung Margaret Fitzgerald schieden 1994 nach langjähriger Tätigkeit aus den Diensten der ITF aus. Im August 1994 wurden Desmond Reid bzw. Bob Thomas zu ihren Nachfolgern berufen. Deirdre Fitzpatrick wurde im Mai 1994 in die neu geschaffene Position eines ITF-Rechtsberaters/einer ITF-Rechtsberaterin ernannt.
29. Stuart Howard wurde im August 1994 zum Sekretär der ITF-Sektion Zivilluffahrt ernannt und übernahm im März 1995 auch die Verantwortung für die Sektion Fremdenverkehrsdienste. Kees Marges, zuvor jeweils auf Teilzeitbasis Bildungsbeauftragter und Sekretär der Hafentarbeitersektion, wurde im Oktober 1995 die Verantwortung für die ITF-Hafentarbeitersektion auf Vollzeitbasis übertragen.
30. Bruno de Bonis, der seine Tätigkeit als Sekretär der Sonderabteilung der Seeleute im Januar 1994 aufgenommen hatte, wurde gegen Ende des gleichen Jahres schwer krank. Trotz seiner Erkrankung nahm er einen Großteil seiner Aufgaben als SSD-Sekretär weiter wahr, bis er im April 1995 seine Kündigung einreichte. Er starb im Dezember 1996.
31. Ake Selander, Stellvertretender Sekretär mit übergeordneter Zuständigkeit für die Seeleutesektion und die Sektion der Fischer sowie die Sonderabteilung der Seeleute schied 1996 aus den Diensten der ITF aus, um eine andere Position zu übernehmen. Im April 1996 wurde Mark Dickinson zum neuen Stellvertretenden Generalsekretär berufen, der auch die Verantwortung für die SSD übernahm. Zum Sekretär der ITF-Seeleutesektion wurde im Oktober 1996 Jean-Yves Legouas berufen.
32. Sarah Finke wurde im April 1996 zur Beauftragten für Frauenarbeit und politische Fragen ernannt. Zusätzlich zu ihrer Funktion als Frauenbeauftragte übernahm sie im April 1998 nach dem krankheitsbedingten Eintritt in den Ruhestand des Leiters der Abteilung Kommunikation, Richard Flint, zum Jahresende 1997 auch die Leitung einer neu geschaffenen Abteilung Politik und Information. Joanne Abayasekara wurde im Oktober 1996 zur ITF-Koordinatorin für die Bildungsarbeit ernannt und übernahm im April 1998 die Funktion als Stellvertretende Sekretärin der Abteilung Politik und Information. Während ihres Mutterschaftsurlaubs im Jahre 1998 wurde sie durch Mirjam Korhonen von der Entwicklungshilfeorganisation der finnischen Gewerkschaftsbewegung, SASK, vertreten.
33. Während des Berichtszeitraumes fanden im ITF-Sekretariat einige weitreichende strukturelle Veränderungen statt. Diese waren zum Teil durch den Umzug unter das gemeinsame Dach einer neuen Hauptgeschäftsstelle (ITF House) im Jahre 1995 bedingt, die zur Eingliederung der bis dahin eigenständigen Finanz- und Verwaltungsbereiche der SSD in die generelle Verwaltung bzw. die ITF-Finanzabteilung resultierten. Im Anschluß an eine grundlegende Überprüfung der Tätigkeit der Seeleutesektion und der Sonderabteilung der Seeleute wurden mehrere eigenständige SSD-Untergruppen (Verträge, Maßnahmen gegen Schiffe und Forderungen der Seeleute) mit jeweils einem Personalmitglied in verantwortlicher Position als Untergruppenleiter/in geschaffen. Die Personalausstattung jeder dieser Untergruppen wurden deutlich verbessert; gleiches gilt für die Personalausstattung der Seeleutesektion. Die Personalkosten für diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden größtenteils dem ITF-Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute in Rechnung gestellt.
34. Aufgrund des ständig wachsenden Arbeitsanfalls innerhalb der ITF-Sektionen und -Abteilungen wurde es erforderlich, den betreffenden ITF-Mitarbeiter/innen in leitenden Funktionen Personal in verantwortlicher Funktion zur Seite zu stellen. Neben den Untergruppenleiter/innen wurde daher die neue Personalposition einer Stellvertretenden Sekretärin/eines Stellvertretenden Sekretärs im ITF-Sekretariat geschaffen. In diesen Positionen werden Personalmitglieder mit umfassenden Erfahrungen entweder im ITF-Sekretariat selbst oder bei einer angeschlossenen Gewerkschaft bzw. nahestehenden Organisation be-

schäftigt. Stephen Cotton, ursprünglich Leiter der ITF-Untergruppe Verträge, wurde 1997 zum Stellvertretenden Sekretär (SSD) berufen; zu seinem Nachfolger als Untergruppenleiter wurde Tony McGregor, ehemaliger Mitarbeiter der britischen Seeleutengewerkschaft, National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT), berufen. Miren del Olmo wurde 1994 zur Leiterin der SSD-Untergruppe Maßnahmen gegen Schiffe ernannt. Aileen Collarbone fungierte von 1994 bis 1998 als Leiterin der SSD-Untergruppe Forderungen von Seeleuten. Sie schied 1998 im Vorfeld der Übertragung der Zuständigkeit für die Bearbeitung von Forderungen der Seeleute auf eine erweiterte Rechtsabteilung aus den Diensten der ITF aus.

35. Jon Whitlow wurde 1995 zum Stellvertretenden Sekretär der Seeleutesektion und der Sektion der Fischer ernannt. Asbjørn Wahl übernahm 1995 die Position des Stellvertretenden Sekretärs in den Binnenverkehrssektionen, die nach seinem Ausscheiden 1997 auf Jane Barrett (ehemals von der südafrikanischen Gewerkschaft TGWU) überging. Shane Enright wurde 1997 zum Stellvertretenden Sekretär der Sektionen Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste berufen, Jean Neve und Teresa Kennedy 1995 in die Positionen der Stellvertretenden Sekretärin der Finanzabteilung bzw. der Verwaltung befördert. Die bei der ITF beschäftigte französische Dolmetscherin und Übersetzerin Michèle Cossa übernahm 1995 als Untergruppenleiterin die Verantwortung für den neu geschaffenen ITF-Sprachendienst.
36. Wulf Steinvorth wurde 1995 im Rahmen einer Absprache mit seinem Arbeitgeber in Deutschland, der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), für einen Zeitraum von 4 Jahren an die Seeleutesektion im ITF-Sekretariat abgestellt.
37. Angesichts des kontinuierlich wachsenden Umfangs der Tätigkeit der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) wurde Timo Lappalainen von der finnischen Seemannsmission in Antwerpen 1997 auf Vollzeitbasis zum Verwaltungssekretär des Trust ernannt.

INFORMATIONSTECHNOLOGIEN

38. Die ITF hat mit der Installation eines modernen Computernetzwerks, dem Einsatz des Internets und der Verknüpfung der Computernetzwerke in der Londoner Hauptgeschäftsstelle und den Regionalbüros die Voraussetzungen für einen verstärkten Einsatz der Informationstechnologien geschaffen. Auch die ITF-Billigflaggeninspektor/innen sind in das Netzwerk integriert. Elektronische Post (E-Mail) und die intensivere Nutzung des World Wide Web im Internet verschaffen der ITF neue Möglichkeiten zur raschen und kostengünstigen Kommunikation mit den ihr angeschlossenen Gewerkschaften. Nach dem Ausscheiden des Leiters der ITF-Abteilung Computer Services im Jahre 1995 wurde diese Abteilung der Zuständigkeit des Leiters der ITF-Finanzabteilung unterstellt. ITF-Kongreßunterlagen und andere Informationen über die ITF sind auf der ITF-Seite im World Wide Web unter der Adresse www.itf.org.uk abzurufen.

FINANZEN

39. Die Berufung eines qualifizierten Bilanzbuchhalters als Leiter der ITF-Finanzabteilung ermöglichte es der ITF, aufbauend auf den Vorarbeiten außenstehender Berater in den Jahren 1993 und 1994 ein neues, moderneres System für Buchhaltung und Finanzkontrolle einzuführen. Detaillierte interne Abrechnungen und ein System der Haushaltsplanung vom Ausgangspunkt erleichtern Vorhersagen über die zu erwartenden Ausgaben, obwohl es zum Wesen der ITF-Tätigkeit gehört, auf unvorhergesehene Probleme zu reagieren. Zur Unterstützung des Sekretariats wurde ein informeller Haushaltsausschuß geschaffen, und die Beziehungen zwischen den professionellen Rechnungsprüfern der ITF und den auf dem Kongreß gewählten Laien-Rechnungsprüfer/innen wurden auf eine formellere

Grundlage gestellt. Diese Fragen werden ausführlicher im Rahmen des Finanzberichtes an den Kongreß behandelt.

BÜROGEBÄUDE

40. Wie auf dem Kongreß in Genf 1994 berichtet, hatte der Vorstand den Generalsekretär im Jahre 1993 bevollmächtigt, sich in London nach einem neuen Bürogebäude umzusehen, da die Unterbringung des ITF-Sekretariats in zwei getrennten Gebäuden völlig unangemessen war. Außerdem war dringend empfohlen worden, ein Bürogebäude mit geeigneten Einrichtungen zur Durchführung von ITF-Sitzungen zu finden.
41. Nach einer umfassenden Suche auf dem Londoner Immobilienmarkt konnte 1995 ein geräumiges Gebäude in etwa 200 Metern Entfernung vom damaligen Sitz des ITF-Sekretariats identifiziert werden. Der Internationale Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute der ITF erwarb die Eigentumsrechte an der Immobilie zum Preis von etwa £ 2,7 Mio. und wandte weitere £ 1,3 Mio. für Umbau- und Modernisierungsarbeiten, u. a. den Einbau eines voll ausgestatteten Konferenzsaals mit Dolmetschkabinen und Sitzplatzkapazität für knapp 200 Personen auf. Der Umzug in das neue Gebäude ("ITF House") fand im September 1995 statt; es wurde am 17. Oktober 1995 im Rahmen einer Feier in Verbindung mit der Sitzung des ITF-Vorstands vom ITF-Präsidenten und vom Generalsekretär offiziell eingeweiht. Ähnlich wie schon beim vorangegangenen Sekretariatssitz in der Londoner Great Suffolk Street zahlt der Allgemeine Fonds der ITF für den für seine Zwecke benutzten Teil der Einrichtungen eine marktübliche Miete an den Wohlfahrtsfonds.
42. Das Gebäude verfügt über eine angemessene Anzahl von Sitzungszimmern und anderen Einrichtungen sowie ungenutzten Büroraum. Die Mehrzahl der ITF-Sitzungen findet inzwischen in der Hauptgeschäftsstelle statt, so daß erhebliche Einsparungen sowohl im Hinblick auf die Mietkosten für alternative Sitzungsräumlichkeiten als auch bezüglich der Reisekosten des Sekretariats im Zusammenhang mit Sitzungen außerhalb Londons möglich wurden. Viele Vertreterinnen und Vertreter von der ITF angeschlossenen Gewerkschaften hatten bereits Gelegenheit, das ITF House zu besuchen; andere sind herzlich dazu eingeladen. Das Sekretariat verfügt inzwischen über ein voll ausgestattetes Archiv mit Computerbildschirmen, die den Zugang zum Internet ermöglichen, und einer großen Auswahl an Büchern und Veröffentlichungen zu verkehrsrelevanten und gewerkschaftlichen Fragen. Diese Einrichtungen stehen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften von allen Ebenen zur Nutzung offen (um vorherige Anmeldung wird gebeten).

ITF-BETRIEBSRENTENFONDS

43. Im Juli 1998 fungierten als Treuhänder des ITF-Betriebsrentenfonds für die Arbeitgeberseite J. Knapp, W. Morris, D. Cockroft; für die ITF-Mitarbeiter/innen H. Lewis, S. Howard, A. McGregor.

REGIONALBÜROS

44. Ein Organisationsdiagramm, das die Personalausstattung und Zuständigkeiten in den einzelnen Regionalbüros veranschaulicht, liegt zur Information bei.

ITF-REGIONALBÜROS

1. Juli 1998

AFRIKA <i>Nairobi</i>	Ben Udogwu Wairimu Mwangi Stephen Musembi
<i>Vertreter für die französischsprachigen Länder Afrikas (Ouagadougou/Burkina Faso)</i>	Nazi Kabore
ASIEN/PAZIFIK <i>(Tokio/Japan)</i>	Shigeru Wada Masahiko Nakamura Mark Davis Naoko Nagahashi Chikako Tokoro Shoko Doi
<i>Subregionalbüro (Neu-Delhi/Indien)</i>	Mahendra Sharma (Stellvertretender Regionalsekretär) Sangam Tripathy Nishi Kapahi Monica Malhotra
LATEINAMERIKA/KARIBIK <i>(Rio de Janeiro/Brasilien)</i>	Mauricio Sant'Anna Filomena Garcia Jose Iglesias Heloise da Silva Menezes Jorge Bias da Silva
MOSKAU/RUSSLAND <i>(Subregionalbüro)</i>	Michail Liakhov
US-BÜRO FÜR DIE BILLIGFLAGGENKAMPAGNE <i>(Washington/USA)</i>	John Sansone Jennifer Lyman

45. Im Juli 1996 besiegelte die Eröffnung des ITF-Regionalbüros für Asien und den pazifischen Raum in **Tokio** (Japan) dessen Rückkehr in die Region. Leiter des Büros ist ITF-Regionalsekretär Shigeru Wada, dem M. Nakamura als Leiter des ITF-Büros in Japan und Mark Davis (Neuseeland) zur Seite stehen.
46. Mahendra Sharma wurde 1995 zum Koordinator für die Bildungsarbeit im neu eröffneten ITF-Büro in **Delhi** (Indien) ernannt und 1996 zum Stellvertretenden Regionalsekretär befördert. 1997 wurde Sangam Tripathy, der ebenfalls vom Büro in Delhi aus tätig ist, zum regionalen Bildungsassistenten ernannt.
47. Mauricio Sant'Anna wurde 1995 zum Regionalsekretär für Lateinamerika und die Karibik ernannt. Er arbeitet im neu eröffneten ITF-Regionalbüro in **Rio de Janeiro** (Brasilien). Filomena Garcia ist seine Assistentin. Die Funktion des regionalen Koordinators für die Bildungsarbeit wurde von 1995 bis Ende 1996 auf Teilzeitbasis von Richard Torres von der US-amerikanischen Gewerkschaft TCU und im ersten Halbjahr 1996 von Rafael Grigera (Argentinien) ausgeübt. Nachdem Grigera aus persönlichen Gründen nach Argentinien zurückgekehrt war, wurde Jose Iglesias (Venezuela) zu seinem Nachfolger ernannt und nahm seine Tätigkeit zu Jahresanfang 1997 auf.
48. Nachdem der ITF-Vertreter für die französischsprachigen Länder Afrikas, Kokou Fantognon, 1995 seine Position niedergelegt hatte, berief der Generalsekretär Nazi Kabore von der Gewerkschaft SUMAC (Burkina Faso) zu seinem Nachfolger; das ITF-Büro für die

französischsprachigen Länder Afrikas wurde aus diesem Grunde nach **Ouagadougou** (Burkina Faso) verlegt. Kabore übt seine Tätigkeit unter der Anleitung des ITF-Regionalsekretärs für Afrika, Ben Udogwu aus.

19. Im April 1997 beschloß der ITF-Vorstand die Einrichtung eines ITF-Büros in **Moskau** (Rußland) zur Pflege der Beziehungen mit den Verkehrsgewerkschaften in Rußland und anderen GUS-Ländern; Michail Liakhow von der russischen Eisenbahnergewerkschaft wurde auf Teilzeitbasis zum ITF-Vertreter in Moskau ernannt. 1998 wurde die Position Liakhows als ITF-Vertreter in Moskau in eine Vollzeitstelle umgewandelt.

MITGLIEDSCHAFT UND BEZIEHUNGEN ZU ANGESCHLOSSENEN ORGANISATIONEN

MITGLIEDERENTWICKLUNG

50. Im Juli 1998 hatten 533 Gewerkschaften aus 128 Ländern insgesamt 4.603.775 Mitglieder bei der ITF angemeldet. Darüber hinaus hatte der Vorstand den Beitrittsgesuchen von 57 weiteren Gewerkschaften, darunter Gewerkschaften aus acht bislang nicht vertretenen Ländern, stattgegeben, doch hatten diese noch nicht alle erforderlichen Formalitäten erfüllt, allen voran die Zahlung der Mitgliedsbeiträge für die ersten sechs Monate, wie dies in den ITF-Satzungen vorgeschrieben ist.
51. Im Vergleich hierzu waren im Januar 1994 insgesamt 4.411.892 Mitglieder von 439 Gewerkschaften in 110 Ländern angemeldet.
52. Die Gesamtzahl der bei der ITF angemeldeten Mitglieder ist also während des Berichtszeitraumes geringfügig um 4,3 Prozent angestiegen. Während des gleichen Zeitraumes nahmen jedoch die Zahl der angeschlossenen Gewerkschaften um 21 Prozent und die Zahl der in der ITF-Familie vertretenen Länder um 16 Prozent zu.
53. Diese beeindruckenden Zuwachsraten vermitteln jedoch kein vollständiges Bild. Aufgrund der auf dem ITF-Kongreß 1990 in Florenz (Italien) verabschiedeten Satzungsänderungen wurde die Verknüpfung zwischen Gesamtzahl der angemeldeten Mitglieder und bezahlten Mitgliedsbeiträgen weitgehend gelockert. Die vom ITF-Vorstand im Anschluß an den Kongreß von Florenz verabschiedeten Richtlinien gestatten es dem ITF-Vorstand, die Zahlung der Mitgliedsbeiträge zu einem ermäßigten Beitragssatz zu genehmigen. Abhängig von der Wirtschaftslage des betreffenden Landes und der Finanzsituation der Gewerkschaft kann dieser ermäßigte Beitragssatz bis auf 10 Prozent des regulären Mitgliedsbeitrags abgesenkt werden.
54. Der Anteil der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, die ihre Mitgliedsbeiträge nicht zum regulären Beitragssatz zahlen, hat in der Zeit seit dem letzten Kongreß deutlich zugenommen. Im Januar 1994 waren es 31 Prozent der Gewerkschaften, denen 20 Prozent der Gesamtzahl der Mitglieder angehörten. Im Juli 1998 waren es 48 Prozent der Gewerkschaften mit knapp 30 Prozent aller Mitglieder.
55. Viele der Gewerkschaften, die der ITF in den vergangenen vier Jahren beigetreten sind, kämpfen mit sehr schwerwiegenden Problemen und stellen hohe Erwartungen an die Möglichkeiten der ITF, ihnen bei der Lösung dieser Probleme zu helfen. Jede angeschlossene Gewerkschaft, unabhängig von ihrer Größe, verursacht der ITF ein gewisses Minimum an Kosten, z. B. für die Versendung von Rundschreiben und Unterlagen auf dem Postweg oder per Fax. Die Mehrzahl der neu hinzugekommenen Gewerkschaften stehen finanziell auf äußerst schwachen Beinen; dadurch verstärkt sich der Druck auf die (begrenzten) Mittel, die der ITF zur Verfügung stehen, um die Teilnahme dieser Gewerkschaften an ITF-Sitzungen und anderen Maßnahmen zu bezuschussen.
56. In der Praxis bedeutet dies, daß die Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen trotz einer Zunahme der Zahl der angeschlossenen Gewerkschaften um 20 Prozent und der vom Kongreß 1994 beschlossenen Anhebung des regulären Beitragssatzes um etwa 4 Prozent im Jahr gleichgeblieben sind. Ohne eine weitreichende Beschränkung der Ausgaben hätte dies ein großes und langfristig nicht haltbares Defizit im Allgemeinen Fonds der ITF bedeutet.
57. Demgegenüber sind die Finanzen des "ITF-Wohlfahrtsfonds" äußerst solide, was eine spürbare Ausweitung der unmittelbar mit der Billigflaggenkampagne und der Vertei-

digung der Rechte der Seeleute in Verbindung stehenden Maßnahmen ermöglichte. Diese Mittel können allerdings aus rechtlichen und aus moralischen Gründen nicht zur Finanzierung der generellen Tätigkeit der ITF herangezogen werden.

58. Diese Fragen werden ausführlicher in dem dem Kongreß unterbreiteten Finanzbericht behandelt. Allerdings traf der ITF-Vorstand während des Berichtszeitraumes drei wichtige Entscheidungen, um eine Verbesserung der Lage herbeizuführen.

Mindestmitgliederzahl

59. Laut Artikel XVI, Abs. (1) der ITF-Satzungen legt der Vorstand "im Falle angeschlossener Gewerkschaften, die nur eine sehr geringe Zahl von beitragszahlenden Mitgliedern haben, ... eine Mindestmitgliederzahl fest, für die Mitgliedsbeiträge an die ITF zu zahlen sind." Diese Vollmacht war vom Vollstand in der Vergangenheit nicht genutzt worden, was zur Folge hatte, daß einigen Gewerkschaften mit einer äußerst geringen Zahl von Mitgliedern (bei der kleinsten Gewerkschaft waren es etwa 20) Mitgliedsbeiträge in Rechnung gestellt wurden, die in manchen Fällen niedriger waren als die bei deren Überweisung anfallenden Bankgebühren.
60. Im Anschluß an eine intensive Beratung beschloß der Vorstand auf seiner Sitzung im Oktober 1996, zum Zwecke der Berechnung der Mitgliedsbeiträge eine Mindestmitgliederzahl von 1.000 festzusetzen. Im Hinblick auf die für diese Mindestzahl von 1.000 Mitgliedern fälligen Mitgliedsbeiträge kann Gewerkschaften aus Entwicklungs- bzw. Übergangsländern auch in Zukunft eine Beitragsermäßigung bewilligt werden, die den Beitragssatz maximal auf 10 Prozent des regulären Mitgliedsbeitrags absenken kann. Praktisch gesehen bedeutet diese Regelung daher, daß heute keine Gewerkschaft, unabhängig von ihrer Größe oder ihrer finanziellen Lage, ihre individuelle Mitgliedschaft bei der ITF aufrechterhalten kann, wenn sie nicht dazu in der Lage ist, ein Minimum von £ 75,- im Jahr an Mitgliedsbeiträgen zu zahlen.

Beitragsermäßigungen

61. Der zweite Vorstandsbeschuß verpflichtet alle Gewerkschaften, die eine Beitragsermäßigung beantragen, in einem detaillierten Fragebogen Angaben über die durchschnittliche Bezahlung ihrer Mitglieder, ihr gesamtes Jahreseinkommen und andere finanzielle Aspekte zu machen. Aufgrund dieser Informationen spricht das Sekretariat eine Empfehlung im Hinblick auf den Umfang der zu gewährenden Beitragsermäßigung aus. Ein Verzeichnis aller Gewerkschaften, die ihre Beiträge zu einem ermäßigten Beitragssatz zahlen, wird dem Vorstand jeweils auf seiner Sitzung im Oktober zur Genehmigung vorgelegt.
62. Zu Beginn des Berichtszeitraumes erwartete der Vorstand von allen angeschlossenen Gewerkschaften, diese Fragebögen alljährlich auszufüllen; anderenfalls wurden ihnen automatisch Mitgliedsbeiträge zum regulären Beitragssatz in Rechnung gestellt. Es zeigte sich jedoch bald, daß dieses Verfahren in der Praxis nur unter erheblichen Schwierigkeiten durchzusetzen war, da viele Gewerkschaften die Formulare nicht ausfüllten und sich dann mit Beitragsrückständen belastet sahen, die ihre Zahlungsfähigkeit weit überstiegen. Aus praktischen Überlegungen heraus modifizierte der Vorstand daher 1996 das Verfahren; heute ist einmal in der Zeit zwischen zwei Kongressen ein detailliertes Antragsformular auszufüllen. Dementsprechend müssen alle Gewerkschaften, die ihre Mitgliedsbeiträge zur Zeit zu einem ermäßigten Beitragssatz zahlen, kurz im Anschluß an den Kongreß in Delhi (Indien) erneut einen Fragebogen mit Angaben über ihre Finanzsituation einsenden.

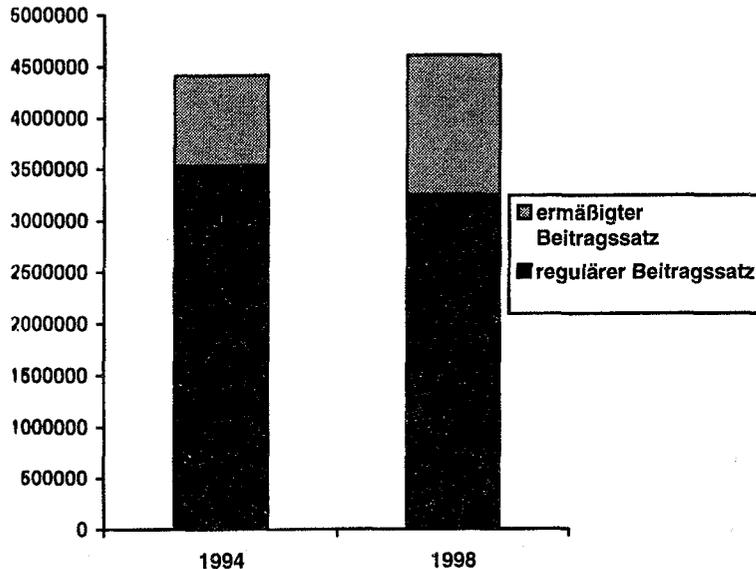
Angemeldete Mitglieder

63. Schließlich richtete der Vorstand, angesichts der Tatsache, daß eine nicht unerhebliche Zahl der ITF angeschlossener Gewerkschaften nicht alle in Frage kommenden Mitglieder bei der ITF anmelden, einen dringenden Appell an alle Mitgliedsgewerkschaften, in dem er sie an ihre in den ITF-Satzungen festgeschriebene Verpflichtung erinnerte, die Gesamtzahl ihrer beitragspflichtigen Mitglieder bei der ITF anzumelden.

ENTWICKLUNG DER MITGLIEDERAZHLEN BEI DER ITF 1994 - 1998

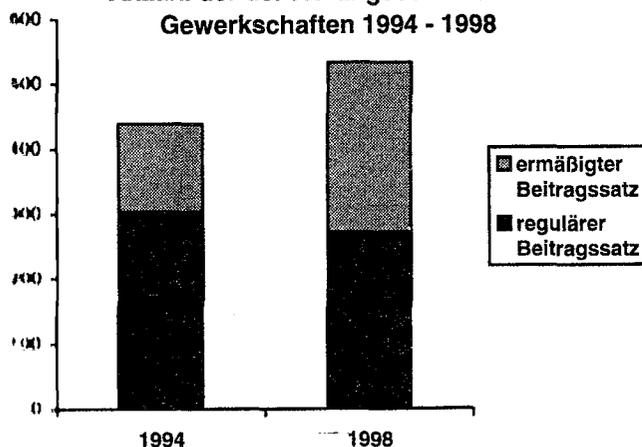
Die folgenden Graphiken veranschaulichen die Entwicklung der Mitgliederzahlen bei der ITF in der Zeit zwischen 1994 und 1998.

GRAPHIK 1
Zahl der ITF-Mitglieder 1994 - 1998



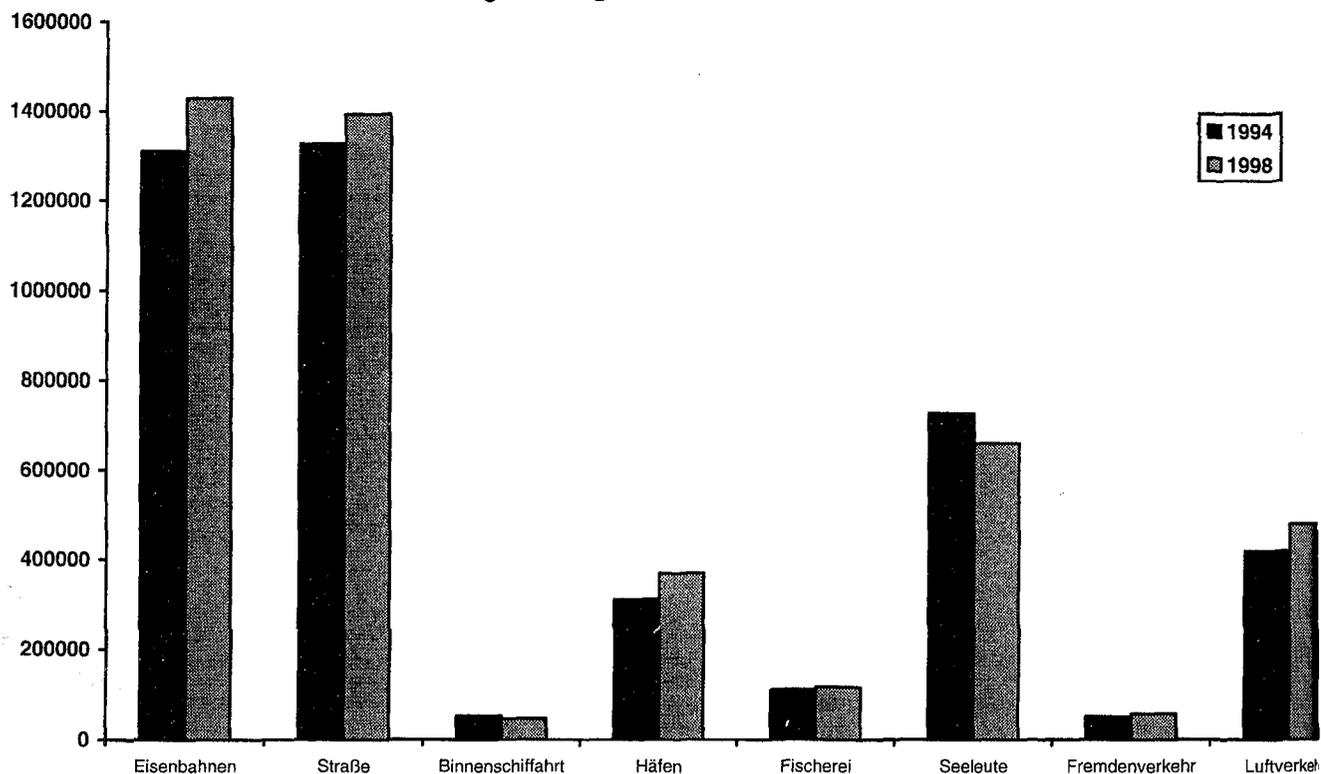
GRAPHIK 1 zeigt den Mitgliederzuwachs der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften um 4,5 Prozent in der Zeit von 1994 bis 1998 sowie die rückläufige Entwicklung der Mitgliederzahlen, wenn man Gewerkschaften zugrunde legt, die ihre Mitgliedsbeiträge an die ITF zum regulären Beitragssatz entrichten.

GRAPHIK 2
Anzahl der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften 1994 - 1998



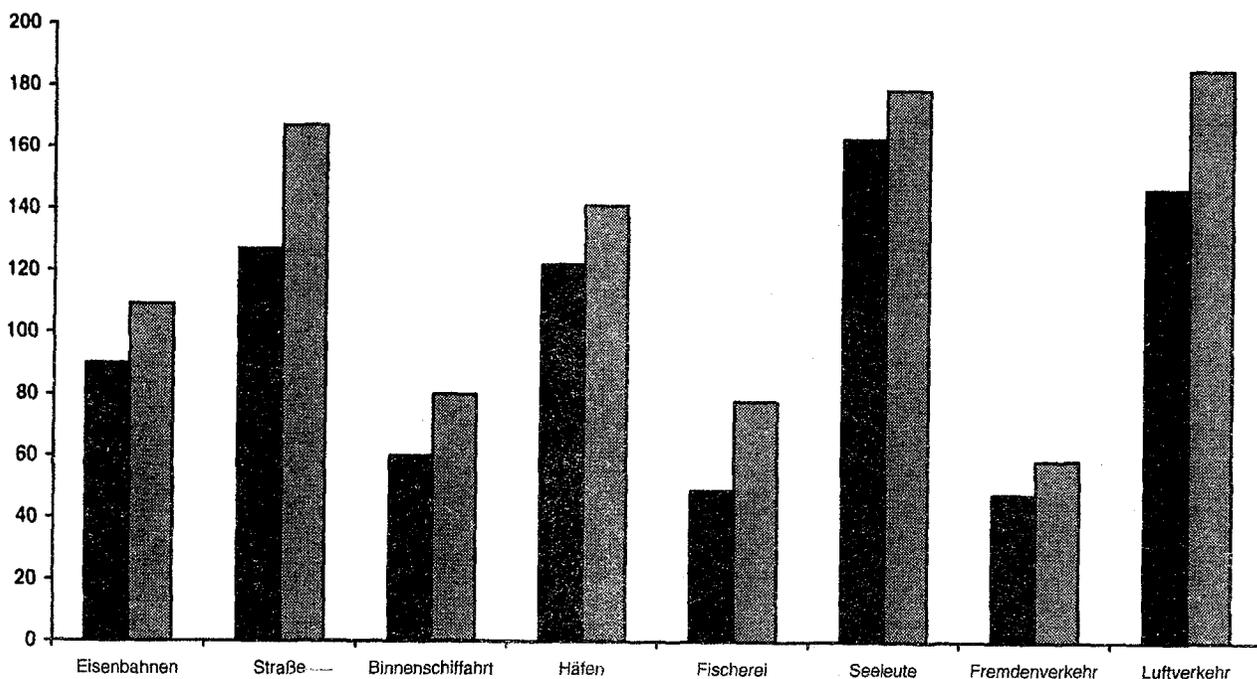
GRAPHIK 2 stellt dieselben Informationen dar, allerdings aufgeschlüsselt nach Anzahl der Gewerkschaften. Der Zuwachs während des Vierjahreszeitraums ist größer als in Graphik 1, was zeigt, daß es sich bei den neu beigetretenen Gewerkschaften in der Regel um kleinere Gewerkschaften handelte. Aus der Graphik wird auch sehr deutlich ersichtlich, daß im Jahre 1998 knapp 50 Prozent der Gewerkschaften ihre Mitgliedsbeiträge zu einem ermäßigten Beitragssatz entrichteten.

GRAPHIK 3
Entwicklung der Mitgliederzahlen der ITF-Sektionen 1994-1998



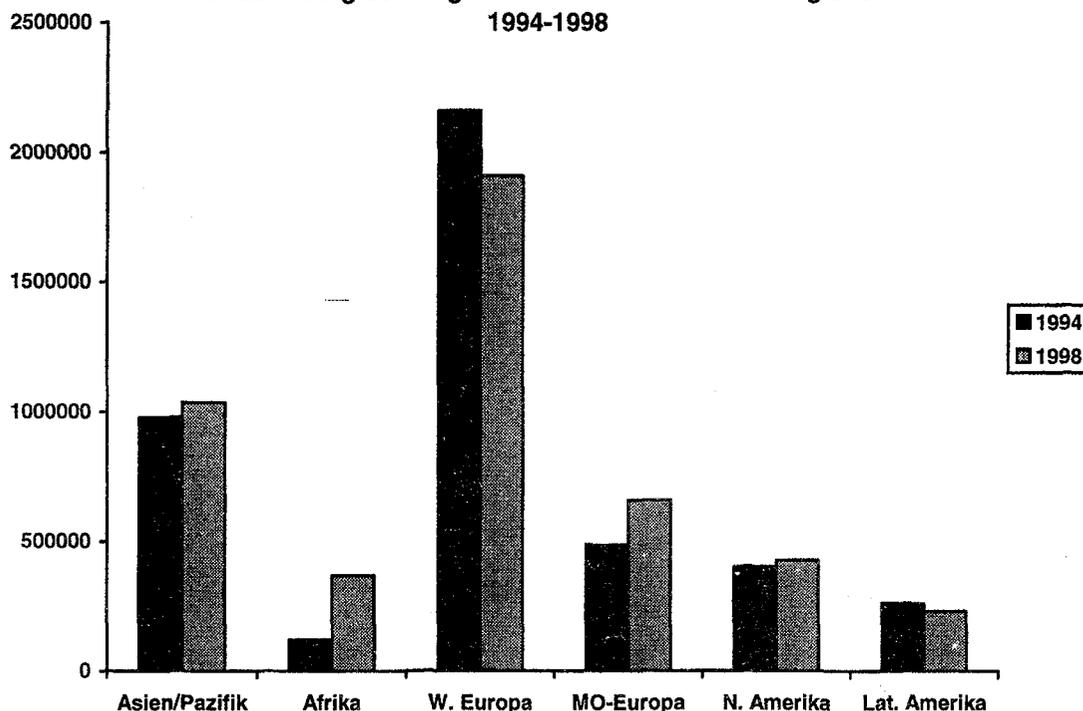
67. In **GRAPHIK 3** ist die ITF-Mitgliedschaft nach Sektionen aufgeschlüsselt. Trotz erheblicher Arbeitsplatzverluste aufgrund von Strukturreformen bei den Bahnen und in der Hafenwirtschaft ist die Gesamtzahl der Mitglieder in diesen beiden Sektionen gestiegen. Dies ist auf den Beitritt mehrerer großer neuer Gewerkschaften zurückzuführen. Straßen-transport, Zivilluftfahrt, Fischerei und Fremdenverkehrsdienste weisen alle steigende Mitgliederzahlen auf, während eine rückläufige Entwicklung in der Seeleutesektion und der Sektion Binnenschifffahrt zu verzeichnen ist. In beiden Fällen ist dies auf Mitgliederschwund bei den angeschlossenen Gewerkschaften zurückzuführen und nicht auf einen Rückgang der Zahl der angeschlossenen Gewerkschaften.

GRAPHIK 4
Entwicklung der Zahl angeschlossener Gewerkschaften in den ITF-Sektionen 1994-1998



18. In **GRAPHIK 4** sind dieselben Informationen dargestellt, diesmal jedoch nicht nach Gesamtzahl der Mitglieder, sondern nach Gesamtzahl der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften. Hier zeigt sich, daß in allen Sektionen, auch denen, in denen sich die Mitgliederzahlen rückläufig entwickelt haben, die Gesamtzahl der angeschlossenen Gewerkschaften deutlich gestiegen ist.

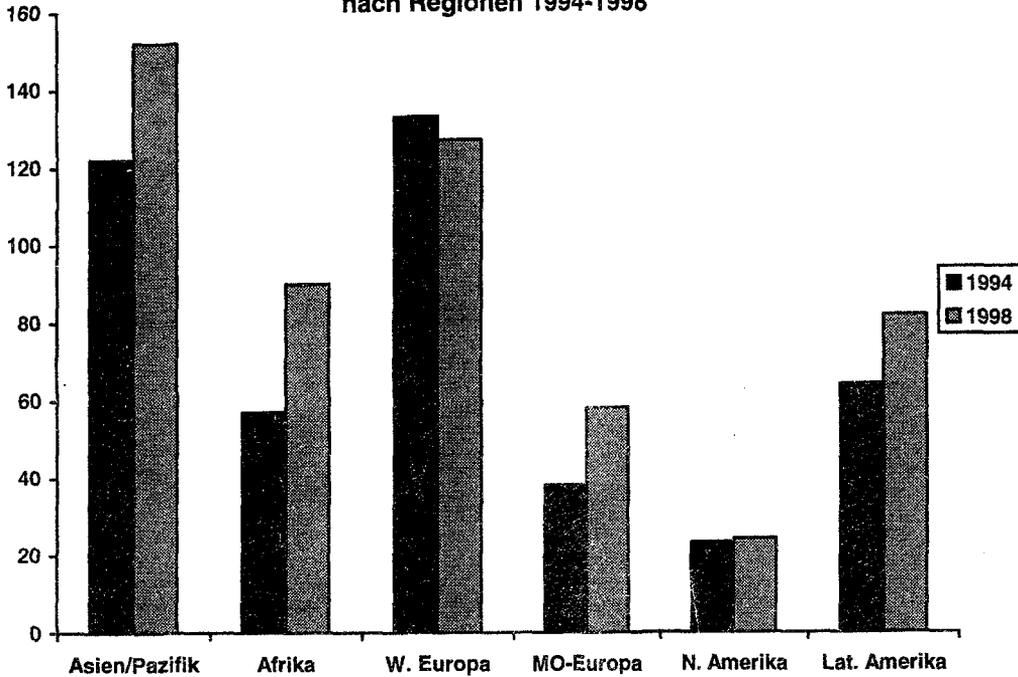
GRAPHIK 6
Entwicklung der Mitgliederzahlen der ITF nach Regionen
1994-1998



69. **GRAPHIK 6** stellt die Mitgliederentwicklung in den Regionen dar. Angesichts der großen Zahl von Gewerkschaften aus Mittel- und Osteuropa, die der ITF während der vergangenen vier Jahre beigetreten sind, ist diese Subregion in der Graphik getrennt berücksichtigt, wenngleich die Länder weiterhin der ITF-Region Europa zugerechnet werden. In Westeuropa sind die ITF-Mitgliederzahlen leicht zurückgegangen, wohingegen sie in Asien und dem pazifischen Raum sowie in Nordamerika einen leichten Zuwachs verzeichnen. Ein deutlicher Anstieg ist in Afrika sowie in Mittel- und Osteuropa erkennbar. Die rückläufige Entwicklung in Lateinamerika und der Karibik ist vor allem auf die zeitweilige Außerkräftsetzung der Mitgliedschaft einer großen Zahl von Gewerkschaften zurückzuführen, die in den Zahlen für 1994 berücksichtigt sind, aber über lange Jahre keine Mitgliedsbeiträge entrichtet hatten und in einigen Fällen praktisch nicht mehr existierten. Gegen Ende des Vierjahreszeitraums trat eine Trendwende nach oben ein.

GRAPHIK 7

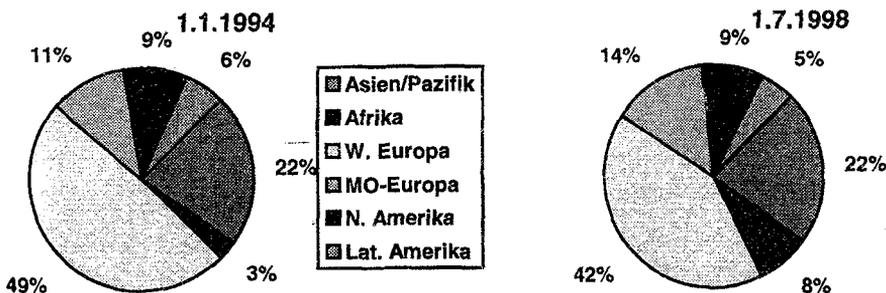
Entwicklung der Zahl angeschlossener Gewerkschaften in der ITF nach Regionen 1994-1998



11. Wie bei den vorangegangenen Graphiken wird auch hier deutlich ersichtlich, daß die Gesamtzahl der angeschlossenen Gewerkschaften in fast jeder Region stark gestiegen ist. Einzige Ausnahme bildet Westeuropa, wo die Gesamtzahl der Gewerkschaften wegen zeitweiliger Außerkraftsetzung der Mitgliedschaft und einem Austritt um sechs gesunken ist. Daraus läßt sich ablesen, daß der Mitgliederschwund auf Arbeitsplatzverluste infolge des strukturellen und technologischen Wandels in verschiedenen Verkehrssektoren zurückzuführen ist.

GRAPHIK 8

REGIONALE STREUUNG DER ITF-MITGLIEDER 1994 - 1998



NEU BEIGETRETENE GEWERKSCHAFTEN

71. Insgesamt wurden in der Zeit zwischen 1. Januar 1994 und 1. Juli 1998 170 neue Gewerkschaften in die ITF aufgenommen:

Albanien	Unabhängige Gewerkschaftsföderation der Verkehrsbeschäftigten Albaniens Vereinigung unabhängiger Verkehrsgewerkschaften Albaniens
Argentinien	Sindicato de Peones de Taxis de Capital Federal Centro de Patronos Fluviales, de Pesca y de Cabotage Marítimo
Aserbaidshan	Unabhängige Gewerkschaft des Seeverkehrs der Republik Aserbaidshan (ITUMT)
Bangladesch	Bangladesh Seamen's Association Bangladesh Truck Chalok Sramik Federation Bangladesh Biman Employees' Union Bangladesh Inland Water Transport Corporation Workers' Union Bangladesh Road Transport Workers' Federation
Benin	Syndicat des Travailleurs Air Afrique Benin (SYTAAB)
Brasilien	Federação Nacional dos Aeronautas e Aeroviários
Bulgarien	Vereinigung von Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten in Bulgarien
Burkina Faso	Union des Chauffeurs Routiers du Burkina
Kamerun	Fédération Syndicale des Travailleurs du Transport du Cameroun Association des Marins du Cameroun (ASMAM)
Kanada	Teamsters Canada
Kapverden	Federação Nacional dos Sindicatos de Transportes, Comunicações, Metalomecanica e Turismo (FNSTCMT)
Chile	Federación de Sindicatos de Empresa e Interempresas de Agencias de Naves Mercantes y de Auanas de Compañías de Bahía de Chile (FEBACH) Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Especiales de Chile (FONECHI) Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos Portuarios, Pesqueros y Gente de Mar de Chile (CONGEMAR) Federación de Sindicatos de Conductores de Camiones de Chile Sindicato de Oficiales de Southern Shipmanagement (Chile) Ltda. Federación Nacional de Sindicatos de Empresas e Interempresas de Trabajadores de Líneas Aéreas Afines y Conexas de Chile
Kolumbien	Sindicato Nacional de Manipuladores de Carga de los Terminales Marítimos Colombianos (SINTRAMARITIMO)
Demokratische Republik Kongo	Fédération Nationale des Travailleurs du Transport Syndicat des Travailleurs des Ports Maritimes Syndicat National des Agents du Groupe Onatra (SYNAGON)
Costa Rica	Unión Nacional de Trabajadores de Obras Publicas y Transportes (UNATROPYT)

Kroatien	Autonome Gewerkschaft der Beschäftigten in Kommunikation und Verkehr bei den kroatischen Bahnen
Curaçao	Bond voor vliegend Cabine Personeel (Verband der Flugbegleiter/innen)
Ecuador	Federación Nacional de Trabajadores de las Autoridades Portuarias del Ecuador Unión de Gente de Mar del Ecuador (UGEME)
Ägypten	General Trade Union of Railway Workers General Trade Union of Maritime Transport Workers General Trade Union of Air Transport Workers
Eritrea	Transport & Communication Workers' Federation (TCWF)
Äthiopien	Transport and Communication Workers' Trade Union Industrial Federation
Fidschi	Air Pacific Flight Attendants' Association
Finnland	Kunta-Alan Ammattiliitto KTV r.y.
Gambia	Association of Gambia Sailors (AGS)
Georgien	Seeleutengewerkschaft Georgiens
Ghana	Ghana Marine Fishing Officers' Association
Großbritannien	Amalgamated Engineering and Electrical Union
Guinea-Conakry	Syndicat National des Marins Pêcheurs de Guinée
Guyana	Guyana Labour Union
Honduras	Sindicato Nacional de Motoristas de Equipo Pesado de Honduras (SINAMEQUIPH)
Hongkong	Hong Kong Seamen's Union
Ungarn	Közlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége Folyami Hajosok Független Szakszervezete
Indien	Visakhapatnam Dock Labour Board and Dock Workers' Union Paradip Port Workers' Union Madras Port Trust Employees' Union Maharashtra State Transport Kamgar Sanghatana Gujarat State Transport Workers' Federation Tuticorin Port Mariners' and General Staff Union Orissa State Transport Workers' Union Ernakulam District Waterways Employees' Association Adarsha Auto & Taxi Drivers' Union Chefair Employees' Guild Rickshaw Mazdoor Sabha Kerala Fishing Boat Workers' Congress All India ITDC Mazdoor Janta Union
Indonesien	Sektor Transportasi Dan Angkutan - Serikat Buruh Sejahtera Indonesia (Verkehrssektor der indonesischen Wohlfahrtsgewerkschaft)
Italien	Federazione Italiana Sindacale Addetti Servizi Commerciali Affini e Turismo (FISASCAT-CISL)
Elfenbeinküste	Syndicat du Personnel de l'ASECNA en Côte d'Ivoire (SYNPACI) Syndicat National du Personnel de l'ANAM (SYNPANAM) Syndicat Inter-Entreprises des Travailleurs des Transports Routiers de Côte d'Ivoire (SIETTROCI) Syndicat des Marins Ivoiriens au Commerce (SYMICOM)
Jamaica	Bustamante Industrial Trade Union

Japan	Nationaler Rat der Hafenarbeitergewerkschaften (ZENKOKU-KOWAN)
Kasachstan	Zentralkomitee der Gewerkschaften der Beschäftigten in der Luftverkehrswirtschaft der Republik Kasachstan
Kenia	National Seamen's Union of Kenya Kenya National Union of Fishermen Workers
Lettland	Lëtische Gewerkschaft der Beschäftigten in der Fischereiwirtschaft Latvijas Aviodarbnieku Arodbiedriba (Luftverkehrsgewerkschaft von Lettland) Latvijas Autotransporta Darbinieku Arodbiedriba, LADA (Lettische Gewerkschaft der Beschäftigten im motorisierten Verkehr)
Liberia	United Seamen, Ports and General Transport Workers' Union of Liberia
Litauen	Unabhängige Hafenarbeitergewerkschaft Lietuvos Jurininku Sajunga (Litauische Seeleutengewerkschaft) Vereinigung der Beschäftigten im motorisierten Verkehr innerhalb der litauischen Arbeitergewerkschaft
Madagaskar	Fédération Chrétienne des Marins de Madagascar
Malawi	Transport & General Workers' Union
Mauritius	Maritime Transport & Port Employees' Union Union of Bus Industry Workers Transport Employees' Union
Mexiko	Alianza de Tranviários de México
Marokko	Union des Syndicats UMT des Transports
Mosambik	Sindicato Nacional dos Trabalhadores dos Transportes Rodoviário e Assistência Técnica (SINTRAT)
Mongolei	Mongolische Gewerkschaft der Beschäftigten bei Verkehr, Kommunikation und in der Mineralölwirtschaft Gewerkschaft der Bahnbeschäftigten in der Mongolei
Montenegro	Unabhängige Gewerkschaft der Beschäftigten in Seeschifffahrt und Verkehr Montenegros
Neuseeland	New Zealand Combined Union of Railway Employees
Nicaragua	Sindicato de Estibadores y Presupuestados de Administración Portuaria de Corinto (SEPAC)
Niger	Syndicat Unique des Conducteurs de Taxi du Niger
Nigeria	National Union of Air Transport Employees (NUATSE) Air Transport Services Senior Staff Association of Nigeria
Norwegen	Norsk Kommuneforbund
Pakistan	Aircraft Technologists Association of Pakistan (ATAP) Foreign Air Lines Workers' Association Road Transport Workers Federation of Pakistan People's Unity of PIA Employees Pakistan Transport Bus Workers' Union Pakistan Warehouse Carrier Workers' Union
Palästina	Palestine Drivers' General Union
Papua- Neuguinea	Papua New Guinea Harbours Board National Employees' Union
Paraguay	Unión de Sindicatos de Trabajadores del Transporte (USTT)
Peru	Federación de Capitanes - Patronos de Pesca del Peru (FECAPPEP)

Philippinen	Philippine Seafarers' Union ALU-TUCP Associated Labor Union TUCP Pambansang Tinig at Lakas sa Pantalan (PANTALAN)
Polen	Nationale Hafenarbeitersektion NSZZ Solidarnosc Gewerkschaftsföderation der Seeleute und Hochseefischer
Portugal	Sindicato dos Engenheiros da Marinha Mercante
Rumänien	Federatia Sindicatelor Portuare (Constantza) (Gewerkschaftsföderation im Hafen von Konstanza) Föderation freier Gewerkschaften des U-Bahn-Personals (USLM) Federatia Nationala 'Drum de Fier'
Rußland	Gewerkschaft der Beschäftigten in der See- und Flußschiffahrt Russische Hafenarbeitergewerkschaft Gewerkschaft der Beschäftigten im Seeverkehr "Neues Rußland" Gewerkschaft der Seeleute und der Beschäftigten in der Schiffahrtswirtschaft Westrußlands Gewerkschaft der Beschäftigten im motorisierten Verkehr und im Straßentransport Rußlands
Ruanda	Association des Chauffeurs des Poids Lourds au Rwanda
Senegal	Syndicat Unique des Transports Aériens du Sénégal (SUTAS) Collectif National des Pêcheurs Artisanaux du Sénégal (SNTMM) Syndicat des Dockers, Pointeurs et Gardiens du Sénégal
Sierra Leone	Sierra Leone Professional Drivers' Association
Slowakei	Unabhängige Gewerkschaft im öffentlichen Straßentransport der Slowakei (ITUPRT)
Slowenien	Sindikát Zeleznícarjev Slovenije Sindikát Zelezniskega Transporta Slovenije
Salomoninseln	Solomon Islands National Union of Workers
Sri Lanka	Sri Lanka Nidahas Sewaka Sangamaya Cabin Crew Welfare Society Sri Lanka Nidhas Rajaya Vurthiya Samithi Sammelanaya (Sri Lanka Independent State Employees' Federation) Jathika Deewara Kamkaru Sangamaya (National Union of Fishermen)
St. Lucia	Vieux-Fort General and Dock Workers' Union
Schweden	Statstjänstemannaförbundet (ST)
Schweiz	KAPERS - Vereinigung des Kabinenpersonals der Swissair
Taiwan	Taiwan Dock Workers' Federation of Republic of China China Airlines Employees' Union
Tansania	Tanzania Seamen's Union (TASU) Communication and Transport Workers' Union of Tanzania, COTWU (T)
Thailand	Thai Airways International State Enterprise Employees' Association Bangkok Mass Transit Authority State Enterprise Employees' Association The Transport Company Limited State Enterprise Employees' Association
Türkei	Türkiye Motorlu Tasit İşçileri Sendikası (TÜMTİS) Birlesik Tasimacilik Çalışanlari Sendikası (BTS)

Ukraine	Freie Gewerkschaft der Lokführer (Vil'na Profspilka Mashynistiv Zaliznyts' Ukrayiny, VPMU) Freie Gewerkschaft der U-Bahnbeschäftigten der Ukraine (VPPMU) Gewerkschaftsrat der Eisenbahner und Transportwegebauer der Ukraine
Vereinigte Staaten	Professional Airways Systems Specialists (Dist No.6 PASS/NMEBA) District No. 4 NMU/MEBA International Brotherhood of Teamsters, AFL-CIO American Maritime Officers AFL-CIO (AMO) United Transportation Union (UTU)
Uruguay	Centro de Maquinistas Navales (CMN) Unión Centros de Marineros
Venezuela	Sindicato Unico de Empleados Públicos Profesionales de las Telecomunicaciones Aeronauticas de Venezuela MTC (SUEPPTAV) Sindicato Unico Nacional de Empleados Publicos de Técnicos en Radiocomunicaciones Aeronáuticas de Venezuela (SUNEPTRAV) Organización Sindical de Aeromozos y Sobrecargos de Viasa (OSASV) Asociación Nacional de Pilotos Federación de Sindicatos de Pilotos Aviadores Profesionales de Venezuela Asociación Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo Federación de Gremios Aeronáuticos de Venezuela (FEGAVEN) Sindicato de Trabajadores de la C.A. Metro de Caracas (SITRAMECA)
Sambia	Railway Workers' Union of Zambia

SUSPENDIERUNGEN

72. Die ITF-Mitgliedschaft der folgenden 28 Gewerkschaften wurden außer Kraft gesetzt, in den meisten Fällen wegen ausstehender Beitragszahlungen:

Argentinien	Centro de Comisarios Navales de Argentina	Januar 1995
Bulgarien	Seeleutegewerkschaft "Bourgas"*	Januar 1997
Kamerun	Syndicat National des Employés de la Sécurité Aérienne (SNESAC)	Januar 1997
Kanada	Canadian Airline Dispatchers' Association	Januar 1997
Chile	Confederación Marítima de Chile (COMACH)*	Januar 1995
Costa Rica	Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional	März 1997
Frankreich	Union Syndicale du Personnel Navigant Technique Nationale (USPNT-N)	Januar 1997
Gambia	Dock Workers' Union*	Januar 1997
Ghana	National Union of Seamen of TUC*	Januar 1997
Irland	Seamen's Union of Ireland	Januar 1995
Elfenbeinküste	Syndicat des Travailleurs de la SOTRA*	Januar 1997
Kiribati	Te Botaki ni Karikirakean Aroia Tan Makuri (General Workers' Union BKTAM)	Januar 1997
Liberia	National Maritime, Seamen and General Workers' Union	Januar 1995

Malaysia	Senior Officers' Association, Penang Port Commission	Januar 1995
Mali	UNTM Syndicat National des Transports - Section Syndical de l'Aéronautique	Januar 1997
Mauretanien	Syndicat Nationale de la Météorologie et Navigation Aérienne (SYNAMENA)	Januar 1997
Mexiko	Sindicato Gremio Unido de Alijadores de Tampico y Ciudad Madero	Januar 1997
	Unión de Estibadores y Jornaleros del PuertoVeracruz*	Januar 1997
	Federación Nacional de Trabajadores de Transportes y Maniobras Marítimas y Terrestres CROM	Januar 1997
Nicaragua	Sindicato de Estibadores Empleados y Oficinistas del Muelle de Corinto	Januar 1997
Panama	Sindicato Industrial de Conductores de Taxis de Panamá	Januar 1997
Peru	Sindicato de Tripulantes de la Empresa de Transporte Aéreo del Perú SA AEROPERU	Januar 1997
	SINES-PERU	Oktober 1996
Portugal	Sindicato Nacional dos Ferroviarios de Estação e Afines (SINAFE)	Januar 1997
	Sindicato Democrático das Pescas (SINDEPESCAS-UGT)	Januar 1997
Rußland	Gewerkschaft der Beschäftigten in der See- und Flußschiffahrt	Juli 1997
Senegal	Syndicat National des Travailleurs de l'ASECNA au Sénégal	Januar 1995
	Syndicat National des Auxiliares de Transport du Sénégal	Januar 1995

**Suspendierung in der Folge aufgehoben*

SUSPENDIERUNG AUFGEHOBEN

73. Die ITF-Mitgliedschaft der folgenden Gewerkschaften wurde wieder in Kraft gesetzt:

Bangladesch	Society of Aircraft Engineers of Bangladesh	Juli 1994
Bulgarien	Seeleutegewerkschaft "Bourgas"	
Chile	Confederación Marítima de Chile (COMACH)	Mai 1996
Zypern	Cyprus Turkish Port and Transport Workers' Trade Union	Dezember 1994
Gambia	Dock Workers' Union	August 1997
Ghana	National Union of Seamen of TUC	April 1994
Griechenland	Föderation des Lade- und Löschpersonals	März 1994
Indien	National Union of Seamen of India (Calcutta)	März 1994
Elfenbeinküste	Syndicat des Travailleurs de la SOTRA	April 1997
Kenia	Dockworkers' Union	März 1995
Mexiko	Unión de Estibadores y Jornaleros del PuertoVeracruz	
	Unión Nacional de Marineros, Fogoneros, Mayordomos, Cocineros, Camareros y Similares de la República Mexicana	Dezember 1994

AUFGELÖST

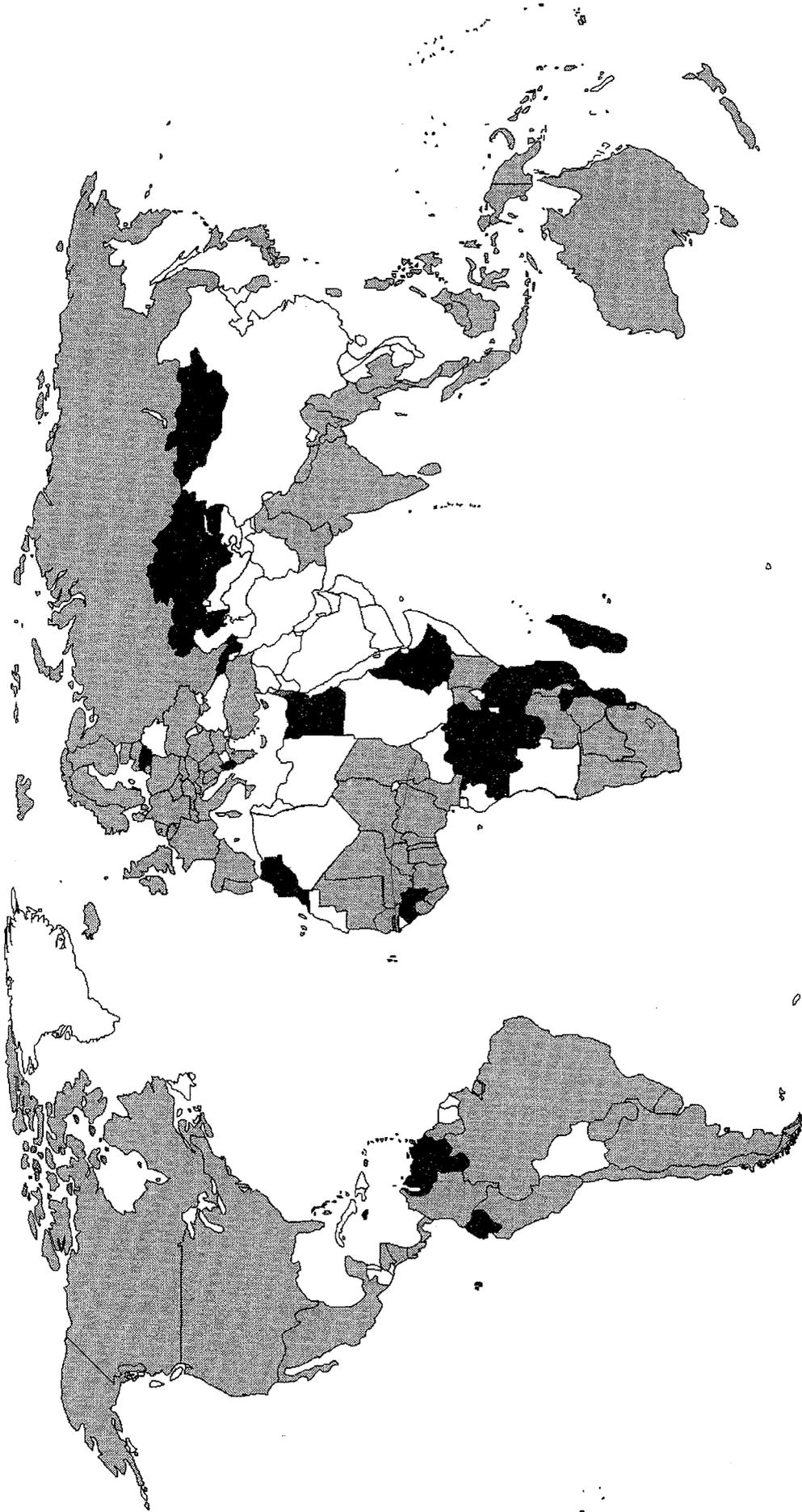
74. Die folgenden Gewerkschaften haben sich aufgelöst:

Estland (im Exil)	Eesti Meremeesti Unioni
Panama	Sindicato Industrial de Empleados, de Líneas Aéreas y Similares (SIELAS)
Peru	Sindicato Unico de Oficiales de la Marina Mercante Nacional Sindicato de Trabajadores Tripulantes de Naviera Humboldt SA (SITTRINHSA)
Polen (im Exil)	Vereinigung der polnischen Handelsmarine in London
Uruguay	Sindicato Autónomo Estibadores de Ultramar de Uruguay (SAEDU)

AUSTRITTE

75. Die folgenden Gewerkschaften sind aus der ITF ausgetreten:

Kanada	International Brotherhood of Electrical Workers, Canadian Signal & Communications System Council 11	Juli 1997
Großbritannien	United Road Transport Union	Juli 1998



Karte der Länder mit ITF-Gewerkschaften

- keine ITF-Gewerkschaft (1. Juli 1998)
- ▨ Länder mit ITF-Gewerkschaften (1994)
- Länder mit ITF-Gewerkschaften (1998)

LISTE DER MITGLIEDSGEWERKSCHAFTEN

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Albania			
9020	Independent Trade Union Federation of Transport Workers	2,100	Rw Rt D F Ca
9021	Union of Independent Trade Unions of Transport of Albania	7,817	Rw Rt D S F Ca
Antigua			
5121	Antigua Workers' Union	201	D S Ca TR
Argentina			
5001	'La Fraternidad' Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras	1,961	Rw
5003	Sindicato Encargados Apuntadores Marítimos y Afines de la República Argentina (SEAMARA)	690	D
5005	Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU)	5,500	IN S
5006	Sindicato Electricistas - Electronicistas Navales (SEEN)	140	IN S F
5007	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante	1,025	S
5008	Asociación de Personal Aeronáutico (APA)	2,000	Ca
5009	Asociación Argentina de Aeronavegantes (AAA)	1,463	Ca
5011	Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales	1,016	IN S F
5012	Unión Personal Aeronavegación de Entes Privados (UPADEP)	1,093	Ca
5013	Centro de Jefes y Oficiales Navales de Radiocomunicaciones	190	IN S F
5015	Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas	42,280	Rt
5016	Unión Tranvías Automotor (UTA)	40,000	Rw Rt
5017	Asociación Profesional de Capitanes y Baqueanos Fluviales de la Marina Mercante	580	S
5018	Sindicato de Peones de Taxis de Capital Federal	10,500	Rt
5019	Centro de Patronos Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo	521	IN S F
Australia			
8700	Australian Services Union (ASU)	5,495	Rw Rt Ca TR
8701	CPSU Technical, Communications and Aviation Section	120	Ca
8702	Australian Airline Flight Engineers' Association	93	Ca
8706	Australian Maritime Officers' Union (AMOU)	2,880	IN D S
8707	Australian Licensed Aircraft Engineers' Association	2,522	Ca
8708	Maritime Union of Australia (MUA)	10,133	D S
8709	Australian Institute of Marine and Power Engineers (AIMPE)	1,563	IN D S
8711	Public Transport Union Australian Rail, Tram and Bus Industry Union	8,000	Rw Rt
8713	Flight Attendants' Association of Australia (FAAA)	5,000	Ca
8714	Transport Workers' Union of Australia	10,000	Ca

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Austria			
9001	Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE)	102,200	Rw Rt
9002	Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr (HTV)	11,928	Rw Rt IN D S Ca
9003	Gewerkschaft der Gemeindebediensteten	9,062	Rt
Azerbaijan Republic			
9030	Independent Trade Union of Marine Transport of Azerbaijan Republic (ITUMT)	1,000	D S
Bahamas			
5141	Bahamas Maritime Port and Allied Workers' Union	245	S
Bangladesh			
8019	Bangladesh Road Transport Workers' Federation	7,000	Rt
8020	Bangladesh Naujan Sramik Federation (BNSF)	1,000	IN
8022	Bangladesh Biman Sramik Union (BBSU)	500	Ca
8023	Bangladesh Railway Employees' League (BREL)	1,000	Rw
8024	Society of Aircraft Engineers of Bangladesh (SAEB)	100	Ca
8025	Bangladesh Biman Flying Services Association of Cabin Crew	337	Ca
8026	Bangladesh Seamen's Association	3,736	S
8027	Bangladesh Truck Chatok Sramik Federation	1,215	Rt
8028	Bangladesh Biman Employees' Union	2,440	Ca
8029	Bangladesh Inland Water Transport Corporation Workers' Union	3,000	IN
Barbados			
5161	The Barbados Workers' Union	1,459	Rt D TR
Belgium			
9050	Belgische Transportarbeidersbond (BTB)	24,839	Rt IN D S F
9051	Secteur 'TRAM-BUS-METRO' de la Centrale Générale des Services Publics (CGSP)	5,960	Rt
9052	Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics (CGSP)	19,522	Rw
9053	Secteur Telecom de la Centrale Générale des Services Publics (CGSP)	524	Ca
9054	Centrale de l'Industrie du Metal de Belgique	1,981	Ca
9055	Christelijke Vervoersarbeiders en Diamantbewerkers (CVD) Christian Transportworkers' and Diamondworkers' Organisation (CVD)	25,735	Rt IN D S F Ca
Benin			
7005	Syndicat National des Travailleurs de la Météorologie et d'Aviation Civile (SYNTRAMAC)	350	Ca
7006	Syndicat des Travailleurs Air Afrique Benin (SYNTRACAAV)	156	Ca

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Bermuda			
5201	Bermuda Industrial Union (BIU)	440	Rt D S F Ca
Botswana			
7010	Botswana Railways Workers' Union (BRWU)	500	Rw
Brazil			
5301	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais (CONTTMAF)	21,809	IN D S F Ca
5302	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT)	34,500	Rw Rt
5303	Federação Nacional dos Aeronautas e Aeroviários (FNAA)	6,000	Ca
Bulgaria			
9070	Seafarers' Trade Union	1,008	S
9071	Seamen's Syndicate	3,000	Rt IN S
9072	Seafarers' Trade Union "Bourgas"	952	IN D S F
9073	Union of Transport Workers' Syndicates in Bulgaria	10,200	Rw Rt IN D Ca TR
Burkina Faso			
7015	Syndicat unique de la Météorologie, de l'Aviation civile et Assimilés (SUMAC)	211	Ca
7016	Union des Chauffeurs routiers du Burkina	350	Rt
Burma (in exile)			
8030	Seafarers' Union of Burma (SUB)	100	S
Cameroon			
7019	Fédération Syndicale des Travailleurs du Transport du Cameroun (FSTTC)	4,358	Rw Rt Ca
7021	Association des Marins et Gens de Mer du Cameroun (AMAGEM-CAM)	78	S
Canada			
6901	Airline Division of Canadian Union of Public Employees (CUPE)	7,271	Ca
6902	Canadian Merchant Service Guild	3,258	S
6904	Seafarers' International Union of Canada (SIU)	2,408	S
6905	International Longshore and Warehouse Union (ILWU)	3,000	D TR
6907	National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers' Union of Canada (CAW-Canada)	36,124	Rw Rt IN S F Ca TR
6909	Canadian Marine Officers' Union	700	IN S
6910	Teamsters Canada	11,000	Rt Ca TR
Cape Verde			
7017	Federação Nacional dos Sindicatos de Transportes, Comunicações, Metalomecânica e Turismo (FNSTCMT)	2,182	Rt IN D S F Ca TR

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Chad			
7020	Syndicat des Travailleurs de l'ASECNA au Tchad (SYNTASECT)	501	Ca
Chile			
5434	Confederación Marítima de Chile (COMACH)	1,664	D S
5438	Federación de Tripulantes de Chile (FETRICH)	1,206	S
5439	Sindicato Interempresa de Oficiales Marina Mercante Nacional (SIPROMAM)	516	S
5440	Federación de Sindicatos de Empresas e Interempresas de Agencias de Naves Mercantes y de Aduanas de Compañías Armadoras y Embarcadoras y de Trabajadores Transitorios, Portuarios Empleados de Bahía de Chile (FEBACH)	516	D
5441	Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Especiales de Chile (FONECHI)	1,100	IN F
5442	Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos Portuarios, Pesqueros y Gente de Mar de Chile (CONGEMAR)	9,500	D F
5443	Federación de Sindicatos de Conductores de Camiones de Chile (FENASICOCH)	3,800	Rt
5444	Sindicato de Oficiales de Southern Shipmanagement (Chile) Ltda.	174	S
5445	Federación Nacional de Sindicatos de Empresas e Interempresas de Trabajadores de Líneas Aéreas Afines y Conexas de Chile	820	Ca
Colombia			
5502	Unión de Trabajadores de la Industria del Transporte Marítimo (UNIMAR)	300	S
5505	Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo (ACAV)	350	Ca
5507	Asociación de Choferes de Colombia (ASOCHOCOL)	1,000	Rt
5508	Sindicato Nacional de Manipuladores de Carga de los Terminales Marítimos Colombianos (SINTRAMARITIMO)	420	D
Congo			
7030	Syndicat d'Entreprise ASECNA	143	Ca
Democratic Republic of Congo			
7620	Fédération Nationale des Travailleurs du Transport	10,500	Rw Rt IN D S F Ca TR
7621	Syndicat des Travailleurs des Ports Maritimes, Fluviaux, Lacustres et des Industries Diverses (STMP-FLI)	14,853	Rw Rt IN D S F TR
7622	Syndicat National des Agents du Groupe Onatra (SYNAGON)	12,540	Rw IN D
Costa Rica			
5643	Sindicato de Empleados de LACSA	301	Ca
5644	Unión Nacional de Trabajadores de Obras Públicas y Transportes (UNATROPYT)	1,127	Rw Rt IN D S F Ca TR

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Croatia			
9090	Sindikat Strognog Osoblja Hrvatske (Railroad Engineer Trade Union of Croatia)	1,592	Rw
9091	Samostalni Sindikat Radnika u Pomorskoj i Rijecnoj Privredi Hrvatske (Seafarers' and Dockers' Union of Croatia)	10,388	IN D S
9092	Railwaymen's Trade Union of Croatia	5,414	Rw Ca
Curacao			
5660	Bond voor vliegend Cabine Personeel (Union of Flight Attendants)	143	Ca
Cyprus			
9100	Cyprus Turkish Port and Transport Workers' Trade Union	329	D
9101	Federation of Transport, Petroleum and Agricultural Workers	6,614	Rt D S
9102	Federation of Public Service Employees Cyprus	1,190	Rt Ca TR
9103	Federation of Semi-Government Employees	147	TR
9104	Cyprus Airways Employees' Trade Union (CAETU)	759	Ca
Czech Republic			
9120	Association of Transport Workers' Unions of Czech Republic	99,310	Rw Rt IN D S Ca
Denmark			
9150	Specialarbejderforbundet i Danmark (SID)	50,500	Rw Rt D S F Ca TR
9151	Dansk Jernbaneforbund	7,260	Rw Rt S
9154	Metal Søfart	2,000	S
9155	Dansk Søb-Restaurationens Forening	1,482	S
9160	Maskinmestrenes Forening	1,500	S
9162	Dansk Funktionærforbund - Serviceforbundet	840	Ca
9163	Dansk Navigatørforening	3,134	IN S Ca
9164	Handels-og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark HK Service	11,020	Rw Rt Ca TR
9165	Jernbaneforeningen	4,258	Rw S TR
9166	Dansk Metalarbejderforbund	5,050	Rw S Ca
9167	Cabin Union Denmark	1,154	Ca
9168	Restaurations- og Bryggeriarbejder Forbundet	4,000	Rt S
9170	Scandinavian Airline Dispatchers' Association (SALDA)	105	Ca
Dominica			
5711	Waterfront and Allied Workers' Union (WAWU)	200	Rt D S Ca

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Ecuador			
5750	Federación Nacional de Trabajadores de las Autoridades Portuarias del Ecuador (FENATRAPEC)	250	D
5751	Unión de Gente de Mar del Ecuador (UGEME)	300	S
Egypt			
7040	General Trade Union of Railway Workers	11,000	Rw
7041	General Trade Union of Maritime Transport	5,150	S
7042	General Trade Union of Air Transport Workers	7,000	Ca
7043	General Trade Union of Land Transport Workers	14,000	Rt
Eritrea			
7034	Transport and Communications Workers' Federation (TCWF)	2,353	Rt D Ca
Estonia			
9251	Estonian Federation of Water Transport Workers' Unions	880	D S
9252	Eesti Transpordi- ja Teetöötajate Ametiühing (Estonian Transport and Road Workers' Trade Union)	2,985	Rt Ca
Ethiopia			
7035	Transport and Communications Workers' Trade Unions Industrial Federation	9,930	Rw Rt IN D Ca
Faroe Islands			
9270	Føroya Fiskimannafelag	2,700	S F
9271	Maskinmeistarafelagid	430	S F
9272	Føroya Skipara- og Navigatørfelag	556	S F
Fiji			
8800	The Transport and Oil Workers' Union	267	Rt Ca
8802	Federated Airline Staff Association	328	Ca
8803	Fiji Public Service Association	522	Rt D
8804	Fiji Aviation Workers' Association	438	Ca
8805	Fiji Sugar and General Workers' Union	300	Rw
8806	Seamen's Union of Fiji	1,477	D S F
8807	Air Pacific Flight Attendants' Association	131	Ca
Finland			
9290	Rautatieläisten Liitto ry (Finska Järnvägsmannaförbundet rf)	9,582	Rw
9291	Suomen Veturimiesten Liitto ry (Finska Lokmannaförbundet)	3,085	Rw
9292	Suomen Konepäällystöliitto (Finlands Maskinbefälsförbund)	1,000	IN S

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
<i>(Finland cont.)</i>			
9293	Suomen Merimies-Unioni ry (Finlands Sjömannsunion)	10,210	S
9294	Suomen Laivanpäällystöliitto ry (Finlands Skeppsbefälsförbund)	1,942	IN D S
9295	Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto ry (AKT) (Bil- och Transportbranschens Arbetareförbund i Finland)	48,386	Rt D
9297	Ahtaus- ja Huolinta-alan Tekniset ry (AHT) (Finlands Hamnarbetsledareförbund)	797	D
9298	Suomen Tietoliikennetekniset ry (Finlands Telekommunikationstekniska rf)	25	S
9299	Ilmailualan Unioni ry (Civil Aviation Workers)	3,200	Ca
9300	Teknisten Liitto ry (TL) (Technical Staff)	723	Ca
9301	Teknisten ja Erikoisammattien Liitto ry (Tourism Services Staff)	2,412	TR
9302	Kunta-alan ammattiliitto ry (KTV) (Kommunsektorns Fackförbund rf)	3,879	Rw Rt D TR
France			
9340	Fédération 'FO' de l'Équipement, des Transports et des Services	16,800	IN D S F Ca
9342	Fédération Nationale 'FO' des Transports	10,870	Rt
9343	Fédération Syndicaliste FO des Cheminots	10,210	Rw Rt
9344	Fédération Maîtrise et Cadres (FMC)	7,305	Rw TR
9345	Syndicat National du Personnel Navigant Commercial (SNPNC)	5,114	Ca
9350	Fédération Générale des Transports et de l'Équipement (FGTE-CFDT)	13,305	Rw Rt IN D S F Ca
Gambia			
7071	Gambia Dock Workers' Union	500	D
7072	Association of Gambia Sailors	1,018	IN S F TR
Georgia			
9778	Georgian Seamen's Trade Union	1,290	S
Germany			
9390	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)	202,000	Rw Rt IN D S F Ca TR
9391	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)	255,366	Rw Rt IN D S
Ghana			
7100	General Transport, Petroleum and Chemical Workers' Union of TUC	1,700	Rt Ca
7101	Railway Workers' Union of TUC	3,744	Rw
7102	Maritime and Dock Workers' Union of TUC	2,000	D
7103	Ghana Merchant Navy Officers' Association	200	S
7104	Railway Enginemen's Union of TUC	489	Rw
7105	Ghana Private Road Transport Union	16,000	Rt
7106	National Union of Seamen of TUC	250	S
7107	Ghana Local Government Workers' Union	889	Rt

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
(Ghana cont.)			
7108	Ghana Marine Fishing Officers' Association	100	F
Great Britain			
9440	National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT)	56,337	Rw Rt D S
9442	Transport Salaried Staffs' Association (TSSA)	31,500	Rw Rt TR
9443	Union of Shop, Distributive and Allied Workers (USDAW)	20,000	Rt
9444	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF)	14,200	Rw
9445	Transport and General Workers' Union (TGWU)	151,192	Rw Rt IN D S F Ca TR
9446	The National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers (NUMAST)	14,760	S F Ca
9449	Manufacturing Science Finance (MSF)	5,001	Ca TR
9450	UNISON	5,001	Rt IN Ca TR
9451	Institution of Professionals, Managers and Specialists (IPMS)	5,230	Rt S Ca
9452	Amalgamated Engineering and Electrical Union (AEEU)	6,000	Rw Ca
Greece			
9490	Fédération Panhellénique des Cheminots	9,008	Rw TR
9491	Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)	19,060	S
9492	Greek Federation of Loaders and Unloaders	1,564	D
9493	Flight Attendants' Union	957	Ca
9494	Licensed Airline Technicians' Union (ETEM&P)	1,000	Ca
9497	EIM Flight Engineers' Association	90	Ca
9499	Greek Federation of Civil Aviation Unions (OSPA)	2,500	Ca
Grenada			
5921	Seamen and Waterfront Workers' Union	349	D
Guinea-Conakry			
7120	Syndicat National des Marins Pêcheurs de Guinée (SLIMAP)	5,120	F
Guyana			
6031	Clerical and Commercial Workers' Union	204	Ca
6032	Amalgamated Transport and General Workers' Union	512	IN D
6033	Guyana Labour Union	306	Rt D S
Honduras			
6114	Sindicato Marítimo Nacional de Honduras (SINDIMAR)	385	S
6116	Sindicato de Trabajadores de la Empresa Nacional Portuaria (SITRAENP)	600	D
6117	Sindicato Nacional de Motoristas de Equipo Pesado de Honduras (SINAMEQUIPH)	2,020	Rt

Mitglieder * Sektionen
am 31. Juli 1998

Mitgl.-Nr.: Gewerkschaft

Hong Kong

8050	Kowloon Canton Railway Workers' Union	491	Rw Rt
8051	Merchant Navy Officers' Guild	4,319	S
8052	Amalgamated Union of Seafarers	3,694	S
8053	Cathay Pacific Airways Flight Attendants' Union	3,904	Ca
8054	Cathay Pacific Airways Local Staff Union	1,389	Ca
8055	Federation of Hong Kong Transport Workers' Organizations	3,000	Rw Rt D Ca TR
8056	Mass Transit Railway Corporation Staff Union	373	Rw
8057	Hong Kong Seamen's Union	8,000	S

Hungary

9501	Repulogep-Muszakiak Független Szakszervezete (Aircraft Technicians' Independent Trade Union MALEV)	550	Ca
9502	Vasuti Dolgozók Szabad Szakszervezete (Free Trade Union of Railway Workers)	15,204	Rw Rt TR
9503	Közlekedési Szakszervezetek Országos Szövetsége (National Federation of Transport Unions)	19,514	Rt TR
9504	Közlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége	5,676	Rt IN Ca
9505	Folyami Hajosok Független Szakszervezete (Independent Trade Union of Hungarian Inland Navigation)	320	IN S

Iceland

9510	Sjómannasamband Íslands	2,700	SF
9511	Farmanna- og Fiskimannasamband Íslands (FFSI)	1,171	SF
9512	Véltjótrafélag Íslands (Icelandic Engineer Officers' Association)	1,149	SF

India

8100	All India Railwaymen's Federation (AIRF)	75,000	Rw
8101	The Maritime Union of India (MUI)	5,315	S
8103	Indian Flight Engineers' Association	90	Ca
8104	Transport and Dockworkers' Union	9,823	Rt IN D S TR
8105	National Union of Seamen of India	1,096	S
8107	Air India Cabin Crew Association	1,025	Ca
8108	Air India Employees' Guild	5,000	Ca
8109	National Union of Seafarers of India (NUSI)	24,000	STR
8110	Calcutta Port Shramik Union	5,481	IN D S
8111	The Visakhapatnam Port Employees' Union	2,065	Rw Rt IN D
8112	Air India Aircraft Engineers' Association	485	Ca
8113	All India Federation of Foreign Airlines Employees' Unions	2,022	Ca
8114	Tamil Nadu Road Transport Workers' HMS Federation	2,500	Rt
8115	Roadways Mazdoor Sabha, UP	1,500	Rt
8116	Airports Authority Kamgar Union	2,000	Ca
8117	Paradip Port Workers' Union	2,000	D

Mitgl.-Nr.:*(India cont.)*

8118 The Visakhapatnam Dock Labour Board and Dock Workers' Union
 8119 Madras Port Trust Employees' Union
 8120 Maharashtra State Transport Kamgar Sanghatana
 8121 Gujarat State Transport Workers' Federation
 8122 Tuticorin Port Mariners' and General Staff Union
 8123 Ernakulam District Waterways Employees' Association
 8124 Orissa State Transport Workers' Union
 8125 Adarsha Auto and Taxi Drivers' Union
 8126 Chefair Employees' Guild
 8127 Rickshaw Mazdoor Sabha
 8128 Kerata Fishing Boat Workers' Congress
 8129 All India ITDC Mazdoor Janta Union

Indonesia

8151 Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI)
 8152 Indonesia Civil Aviation Workers' Union
 8153 Sektor Transportasi dan Angkutan - Serikat Buruh Sejahtera Indonesia (SBSI) (Transportation Sector - Indonesian Prosperity Trade Union)

Irish Republic

9200 Services, Industrial, Professional and Technical Union (SIPTU)

Israel

7820 Israeli Seamen's Union
 7822 Transport Workers' Division of Histadrut - General Federation of Labour in Israel
 7823 Israeli Sea Officers' Union

Italy

9531 Federazione Italiana Trasporti (FIT-CISL)
 9534 UILTRASPORTI
 9539 Federazione Italiana Lavoratori Trasporti (FILT-CGIL)
 9540 Federazione Italiana Sindacale Addette Servizi Commerciali Affini e Turismo (FISASCAT-CISL)

Ivory Coast

7152 Syndicat des Travailleurs de la SOTRA (SYNTRAS)
 7153 Syndicat du Personnel du Port Autonome de San Pedro (SYPPASP)
 7154 Syndicat du Personnel de l'ASECNA en Côte d'Ivoire (SYNPACI)
 7155 Syndicat National du Personnel de l'ANAM (SYNPANAM)

Gewerkschaft

Mitglieder
am 31. Juli 1998

*** Sektionen**

1,000 D
 2,000 IN D
 5,720 Rt
 1,700 Rt
 700 D
 987 IN
 2,785 Rt
 4,575 Rt
 357 Ca
 1,000 Rt
 1,154 F
 400 TR

33,252 S F
 1,776 Ca
 1,009 Rt

17,301 Rw Rt IN D S F Ca TR

1,500 S
 15,000 Rw Rt D Ca
 1,538 S

45,400 Rw Rt IN D S F Ca
 9,000 Rw Rt D S Ca
 55,850 Rw Rt D S Ca
 500 TR

1,400 Rt
 236 S
 157 Ca
 120 Ca

Mitglieder * Sektionen
am 31. Juli 1998

Mitgl.-Nr.: Gewerkschaft

(Ivory Coast cont.)

7156 Syndicat Inter-Entreprises des Travailleurs des Transports Routiers de Côte d'Ivoire (SIETTROCI)
7157 Syndicat des Marins Ivoiriens au Commerce (SYMICOM)

1,000 Rt
643 IN S

Jamaica

6160 Bustamante Industrial Trade Union

1,000 Rt D Ca TR

Japan

8200 All-Japan Seamen's Union (KAIIN)
8201 All-Japan Municipal Transport Workers' Union (TOSHIKO)
8202 Japan Federation of Travel and Air Cargo Agency Workers' Unions (KANKO ROREN)
8203 National Railway Workers' Union (KOKURO)
8205 All-Japan Federation of Transport Workers' Unions (UNYU-ROREN)
8206 Japanese Confederation of Aviation Labour (KOKU DOMEI)
8207 Japan Airlines Cabin Attendants' Union (KYAKUJO)
8208 Japan Federation of Transport Workers' Unions (KOTSU ROREN)
8209 General Federation of Private Railway and Bus Workers' Unions (SHITETSU-SOREN)
8211 Japan Confederation of Railway Workers' Unions (JRJ)
8212 National Federation of Automobile Transport Workers' Unions (ZENJIKO-ROREN)
8213 Japan Railway Trade Unions' Confederation (JR-RENGO)
8214 National Council of Dockworkers' Unions of Japan (ZENKOKU-KOWAN)

45,000 D S F
27,000 Rw Rt
22,500 TR
20,000 Rw Rt
60,000 Rt
12,000 Ca TR
1,300 Ca
50,000 Rt
90,000 Rw Rt TR
50,500 Rw Rt
12,000 Rt
56,150 Rw Rt
10,000 D

Kazakhstan

9543 Central Committee of Aviation Workers' Trade Unions of the Republic of Kazakhstan

5,220 Ca

Kenya

7200 Transport and Allied Workers' Union (TAWU)
7201 Railway Workers' Union (RWU)
7202 Dockworkers' Union
7203 National Seamen's Union of Kenya
7204 Kenya National Union of Fishermen Workers

3,510 Rt
8,200 Rw
6,211 D
600 S
308 F

Kiribati

8850 Kiribati Islands Overseas Seamen's Union (KIOSU)

1,015 S

Korea

8250 Korean Federation of Port and Transport Workers' Unions
8251 Korean Railway Workers' Union
8252 Federation of Korean Seafarers' Unions (FKSU)

13,000 D
19,364 Rw
20,205 S F

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
<i>(Korea cont.)</i>			
8254	Korean Air Labour Union	4,000	Ca
8255	Korea Automobile and Transport Workers' Federation	5,200	Rt
8256	Federation of Korean Taxi Transport Workers' Unions	5,100	Rt
Latvia			
9550	Udens Transporta Arodbiedribu Federacija (Water Transport Unions Federation of Latvia)	2,549	IN D S F
9551	Latvian Seafarers' Union of Merchant Fleet	5,162	S
9552	Latvian Fish Industry Workers' Union	1,200	IN D F
9553	Latvijas Aviodarbnieku Arodbiedriba (Civil Aviation Trade Union of Latvia)	220	Ca
9554	Latvijas Autotransporta Darbinieku Arodbiedriba (LADA) (Motor Transport)	5,435	Rt
Lesotho			
7250	Lesotho Transport, Communications, Electrical and Allied Workers' Union (LITTEAU)	203	Rt Ca
Liberia			
7881	Dock Workers' Union of Liberia	600	D
7882	United Seamen, Ports and General Workers' Union of Liberia	643	S F
Lithuania			
9560	Independent Dockers' Union	700	D
9561	Lietuvos Jurininku Sajunga (Lithuanian Seamen's Union)	1,012	S
9562	Motor Transport Workers' Federation of the Lithuanian Workers' Federation	3,700	Rt
Luxembourg			
9580	Fédération Nationale des Cheminots, Travailleurs du Transport, Fonctionnaires et Employés Luxembourgeois (FNCTTTEL)	6,071	Rw Rt IN S Ca TR
Madagascar			
7270	Fédération Chrétienne des Marins de Madagascar (FECMAMA)	250	S F
Malawi			
7300	Transport and General Workers' Union	1,930	Rt Ca
7301	Railway Workers' Union of Malawi	750	Rw Rt F
Malaysia			
8302	Kelang Port Authority Staff Union	1,613	D
8303	Transport Workers' Union (TWU)	10,000	Rt

Mitglieder * **Sektionen**
am 31. Juli 1998

Gewerkschaft

Mitgl.-Nr.:

(Malaysia cont.)

8304	The Railwaymen's Union of Malaya (RUM)	3,889	Rw
8305	Kelang Port Management SDN BHD Harbour Workers' Union	1,151	D
8306	Penang Port Workers' Union	1,000	D
8307	Senior Officers' Association Kelang Port Management SDN BHD	99	D
8308	Union of Employees of Port Ancillary Services Suppliers Port Klang (UNEPASS)	151	D
8309	Malaysian Airlines System Executive Staff Association (MESA)	235	Ca
8311	Malaysian Airlines System Employees' Union	2,500	Ca

Malta

9600	General Workers' Union (GWU) Port and Transport Section	3,104	Rt D S F Ca
------	---	-------	-------------

Mauritius

7319	Transport Employees' Union	276	Rt
7320	The Artisans and General Workers' Union	400	Rt
7321	Transport Corporation Employees' Union	1,800	Rt
7322	Air Mauritius Cabin Crew Association (AMCCA)	304	Ca
7323	Maritime Transport and Port Employees' Union	710	IN D
7324	Union of Bus Industry Workers	2,940	Rt

Mexico

6181	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA)	1,100	Ca
6182	Unión Nacional de Marineros, Fogoneros, Mayordomos, Cocineros, Camareros y Similares de la República Mexicana	472	S
6183	Unión de Marineros, Fogoneros, Motoristas, Mayordomos, Cocineros, Similares y Conexos del Ramo Marítimo	110	S
6184	Sindicato Nacional de Alijadores, Empleados en Agencias Aduanales, Operadores de Sistemas Automatizados, Gruas, Montacargas, Trabajadores en Embarcaciones Marítimas, así como para Maniobras de Carga en General, Similares y Conexos de la RM (CTM)	5,002	D
6188	Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México (ASSA)	2,202	Ca
6190	Asociación Sindical 'Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante Nacional'	370	S
6191	Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la República Mexicana	500	S
6193	Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto Veracruz	329	D
6196	Alianza de Tranviarios de México	2,891	Rt

Mongolia

8318	Mongolian Transport, Communication and Petroleum Workers' Union	5,859	Rt Ca
8319	Mongolian Railway Workers' Union	9,225	Rw

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Montenegro 9610	Independent Union of Workers in Maritime Shipping Trade and Transport of Montenegro	2,373	D S
Morocco 7329	Union des Syndicats UMT des Transports	32,150	Rw Rt D S F Ca
Mozambique 7325	Sindicato Nacional dos Trabalhadores dos Transportes Rodoviários e Assistência Técnica (SINTRAT)	1,500	Rt
Namibia 7330	Namibian Transport and Allied Workers' Union (NATAU)	2,195	Rw Rt IN D Ca
Nepal 8320	Nepal Transport Labour Association (Nepal Yatayat Mazdoor Sangh)	1,000	Rw Rt
Netherlands 9620 9621 9624	FNV Bondgenoten Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ) Vakbond voor Nederlands Cabinepersoneel (VNC)	74,077 5,446 6,532	Rw Rt IN D Ca TR S Ca
New Zealand 8900 8902 8903 8904 8905 8906 8907	New Zealand Seafarers' Union New Zealand Waterfront Workers' Union (WWU) New Zealand Merchant Service Guild Industrial Union of Workers Inc The Flight Attendants and Related Services (NZ) Association New Zealand Engineering Printing and Manufacturing Union Inc. New Zealand Association of Marine, Aviation and Power Engineers Rail and Maritime Transport Union Inc	953 1,200 797 1,750 1,520 998 4,019	S F TR D D S F Ca Ca IN S Ca Rw Rt D
Nicaragua 6304	Sindicato de Empleados Presupuestados y Actividades Portuarias de Corinto (SEPAPC)	40	D
Niger 7340 7341	Syndicat Unique de la Météorologie, de l'Aviation civile et Assimilés (SUMAC) Syndicat Unique des Conducteurs de Taxi du Niger (SUCOTAN)	709 1,546	Ca Rt

Mitglieder * Sektionen
am 31. Juli 1998

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder	* Sektionen
Nigeria			
7352	National Union of Road Transport Workers	20,000	Rt
7354	Maritime Workers' Union of Nigeria	50,120	IN D S F
7356	Nigeria Merchant Navy Officers' and Water Transport Senior Staff Association	700	IN S F
7357	National Union of Air Transport Employees	8,000	Ca
7358	Air Transport Services Senior Staff Association of Nigeria (ATSSSAN)	6,107	Ca
Norway			
9670	Norsk Iernbaneforbund	9,735	Rw
9671	Norsk Lokomotivmannsforbund	1,222	Rw
9672	Norsk Sjømannsforbund	11,250	S F
9673	Det Norske Maskinistforbund	3,012	S F
9674	Norsk Sjøoffisersforbund	5,471	S F
9675	Norsk Transportarbeiderforbund	13,396	Rt D
9676	Fellesforbundet	2,222	Ca
9677	Handel og Kontor i Norge	2,000	Rt Ca TR
9678	Norsk Flygelederforening	397	Ca
9679	Norsk Olje- og Petrolkjemisk Fagforbund (NOPEF)	1,851	D S Ca TR
9681	Norsk Kommuneforbund	3,500	Rt D
Pakistan			
8350	Pakistan Merchant Navy Officers' Association	300	S
8351	Flight Engineers' National Association (FENA)	130	Ca
8353	Society of Aircraft Engineers of Pakistan	450	Ca
8354	Organisation of Karachi Port Trust Workers	3,500	D
8356	Karachi Harbour and Dock Workers' Union	2,455	D
8358	Pakistan Seamen's Union	1,900	S
8359	Pakistan Airline Pilots' Association (PALPA)	542	Ca
8360	Karachi Port Trust Labour Union	5,397	D
8361	Aircraft Technologists' Association of Pakistan	1,200	Ca
8362	Foreign Air Lines Workers' Association	1,132	Ca
8363	Road Transport Workers' Federation of Pakistan	5,500	Rt
8364	People's Unity of PIA Employees	4,000	Ca
8365	Pakistan Warehouse Carriers Workers' Union	1,000	Rt
8366	Pakistan Transport Bus Workers' Union	300	Rt
Palestine			
7890	Palestine Bus Drivers' General Union	10,001	Rt

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Panama			
6373	Federación Industrial de Trabajadores del Transporte Terrestre, Aéreos, Marítimos, Portuarios y Similares (FITTAMPS)	901	Rt IN D S
6375	Sindicato Nacional de Trabajadores Asalariados del Transporte de Cargas (SINATRATC)	100	Rt
Papua New Guinea			
8949	Papua New Guinea Harbours Board National Employees' Union	390	D
8950	Papua New Guinea Maritime Workers' Industrial Union	3.744	IN D S F
8951	National Airline Employees' Association	753	Ca
8952	Aircraft Engineers' Association of Papua New Guinea	72	Ca
Paraguay			
6421	Liga de Obreros Marítimos del Paraguay (LOM)	1.000	S
6423	Asociación de Empleados de Aviación del Paraguay (AEAP)	100	Ca
6424	Unión de Sindicatos de Trabajadores del Transporte (USTT)	855	Rt
Peru			
6513	Federación de Choferes y Anexos del Peru (FECHAP)	1.011	Rt
6520	Federación Nacional de Trabajadores Marítimos y Portuarios, Fluviales y Lacustres del Perú (FEMAPOR-Peru)	2.167	D
6526	Federación de Capitanes - Patronos de Pesca del Perú (FECAPPEP)	1.000	F
Philippines			
8401	Philippine Airline Employees' Association (PALEA-TUCP)	4.500	Ca
8402	Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP)	55.799	S
8403	Port Workers' Union of the Philippines (PWUP)	4.000	D
8404	Bagong Kapisanan Ng Mga Manggagawa Sa PNR	2.000	Rw
8405	Philippine Seafarers' Union (PSU) (ALU-TUCP)	2.205	S
8406	Associated Labor Unions (ALU-TUCP)	2.000	D
8407	Pambansang Tinig at Lakas sa Pantalan (PANTALAN)	2.716	D
Poland			
9721	National Maritime Section NSZZ 'Solidarnosc'	8.890	S F
9722	Polish Seafarers' Union (Zwazek Zawodowy Polskich Oficerów i Marynarzy)	5.427	IN S F
9723	Zwiazek Zawodowy Kapitanow Zeglugi Wielkiej (Shipmasters' Union)	1.000	S
9724	National Section of Port Workers NSZZ 'Solidarnosc'	4.498	Rw Rt IN D
9725	Federation of Trade Unions of Seamen and Deep Sea Fishermen	3.350	S F

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Portugal			
9740	Federação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores Portuários	749	D
9741	Sindicato da Mestrança e Marinhagem da Marinha Mercante e Fogueiros de Terra (SITEMAQ)	2,473	IN S F
9742	Federação dos Sindicatos do Mar (FSM)	993	IN D S F TR
9743	Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial	940	Ca
9744	Sindicato Nacional do Pessoal de Vão da Aviação Civil (SNPVAC)	1,371	Ca
9745	Sindicato dos Oficiais e Engenheiros Maquinistas da Marinha Mercante (SOEMMMM)	259	S F
9747	Sindicato da Mestrança e Marinhagem de Câmaras da Marinha Mercante	603	S
9748	Sindicato de Técnicos de Manutenção de Aeronaves (SITEMA)	705	Ca
9753	Sindicato de Capitães e Oficiais da Marinha Mercante (SINCOMAR)	983	D S
9754	Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos (SITAVA)	3,042	Ca
9756	Sindicato dos Engenheiros da Marinha Mercante (SEMIM)	332	S F
Romania			
9770	Romanian Seafarers' Free Union	7,640	S
9771	National Union of Transport Workers' Federations and Trade Unions from Romania	10,000	Rt
9772	Federatia Nationala a Sindicatelor Portuare (FNSP)	7,521	IN D
9773	Uniunea Sindicatelor Libere Metrou (Metro Workers' Free Trade Union Federation)	5,200	Rw
9774	Federatia Nationala "Druim de Fier"	18,451	Rw
Russia			
9776	Motor Transport and Road Workers' Union of Russia	8,000	Rt
9777	Seafarers' and Maritime Workers' Union of Western Russia	3,089	IN D S F TR
9779	"New Russia" Marine Workers' Union	21,045	D S TR
9780	Dockers' Union of Russia	2,000	D
9781	Fishing Industry Workers' Union	20,000	F
9782	Trade Union of Railwaymen and Transport Construction Workers of Russia	200,000	Rw
9783	Seafarers' Union of Russia	60,000	IN S F
Rwanda			
7370	Association des Chauffeurs des Poids Lourds au Rwanda	500	Rt
St Lucia			
6581	St Lucia Seamen, Waterfront and General Workers' Trade Union	1,200	D
6582	Vieux-Fort General and Dockworkers' Union	231	D

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Senegal			
7443	Syndicat Unique des Transports Aériens du Sénégal (SUTAS)	201	Ca
7444	Collectif National des Pêcheurs Artisans du Sénégal	2,500	F
7445	Syndicat National des Travailleurs de la Marine Marchande (SNTMM)	230	IN S
7446	Syndicat des Dockers, Pointeurs et Gardiens du Sénégal	1,000	D
Sierra Leone			
7450	Sierra Leone National Seamen's Union	1,001	S
7453	Sierra Leone Motor Drivers' and General Workers' Union	400	Rt Ca TR
7454	Sierra Leone Fishermen's Union (SALFU)	375	F
7455	Amalgamated Transport Workers' Union (ATWU)	1,000	Rt
Singapore			
8452	Singapore Maritime Officers' Union (SMOU)	5,083	S
8453	Singapore Organisation of Seamen (SOS)	3,600	S
8455	Port Officers' Union	837	D
Slovakia			
9760	Independent Trade Union of Public Road Transport in Slovakia (ITUPRT)	5,000	Rt
Slovenia			
9785	Sindikat Strojvodij Slovenije (SSSLO) (Locomotive Drivers' Union)	1,520	Rw
9786	Neodvisni Sindikat Vlakovisnih Odpravnikov Slovenije (Station Masters' Trade Union)	995	Rw
9787	Seamen's Union of Slovenia	1,036	S Ca
9788	Sindikat Železnice Slovenije	1,616	Rw
9789	Sindikat Železniskega Transporta Slovenije (Railway Transport Workers of Slovenia)	1,170	Rw
Solomon Islands			
8958	Solomon Islands National Union of Workers	680	D S F Ca
South Africa			
7501	Trawler and Line Fishermen's Union	3,000	F
7502	Transport and Allied Workers' Union of South Africa (TAWU)	7,379	Rt F Ca
7504	Transport and General Workers' Union (TGWU)	33,332	Rt D S Ca

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Spain			
9790	Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar (FETCM) - UGT	45,280	Rw Rt D S F Ca TR
9791	Federación del Transporte de ELA-STV	6,728	Rw Rt IN D S F Ca
9792	Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO.	31,608	Rw Rt IN D S F Ca TR
Sri Lanka			
8501	The Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU)	7,516	Rt D S TR
8502	Sri Lanka Nidahas Sewaka Sangamaya	5,000	Rt Ca TR
8503	Cábin Crew Welfare Society	300	Ca
8504	Jathika Deewara Kamkaru Sangamaya (National Union of Fishermen)	1,000	F
8505	Sri Lanka Nidhas Rajaya Vurthiya Samithi Sammelanaya (Sri Lanka Independent State Employees' Federation)	3,000	Rw
Swaziland			
7520	Swaziland Transport and Allied Workers' Union	1,300	Rw Rt Ca
Sweden			
9840	SEKO Facket för Service och Kommunikation	34,614	Rw S Ca
9842	Svenska Maskinfälsförbundet	1,725	S
9843	Sveriges Fartygsbefälsförening	2,604	S
9844	Svenska Transportarbetareförbundet (STF)	65,442	Rt D Ca
9845	Tjänstemannaförbundet (HTF)	28,664	Rt IN D S Ca TR
9846	Ledarna	1,506	Rt D Ca
9847	Svenska Kommunalarbetareförbundet	21,950	Rt
9848	Statstjänstemannaförbundet (ST)	3,951	Rw Ca
Switzerland			
9890	SEV Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband	31,669	Rw Rt D
9891	Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport und Lebensmittel (VHTL)	4,571	Rt IN D S
9892	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD)	3,809	Rt Ca
9893	KAPERS (Vereinigung des Kabinenpersonals der Swissair Group)	2,690	Ca
Taiwan			
8550	National Chinese Seamen's Union (NCSU)	14,038	S
8551	Chinese Federation of Railway Workers' Unions	4,900	Rw
8552	Taipei Travel Labour Union	1,100	TR
8553	Taiwan Dock Workers' Federation	4,500	D
8554	China Airlines Employees' Union	6,400	Ca

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
Tanzania			
7530	Tanzania Seamen's Union	10,006	S
7531	Communication and Transport Workers' Union of Tanzania (COWU)	6,000	Rt D Ca
Thailand			
8560	Aerothai State Enterprise Employees' Association	393	Ca
8561	State Railway Thailand of State Enterprise Employees' Association (SRTSEA)	3,650	Rw
8562	Thai Airways International State Enterprise Employees' Association	1,000	Ca
8563	Bangkok Mass Transit Authority State Enterprise Employees' Association	1,500	Rt
8564	The Transport Company Limited State Enterprise Employees' Association	384	Rt
Togo			
7550	Syndicat des Travailleurs de l'Aviation Civile, de la Météorologie et de l'ASECNA et de la SALT (STAMAS)	200	Ca
7551	Syndicat des Travailleurs des Compagnies de Navigation Maritimes, Aériennes et de Transit du Togo (STRANAVITTO)	238	Ca TR
7552	Syndicat des Cheminots du Togo (SYNCHETO)	664	Rw
7553	Syndicat des Travailleurs du Port Autonome de Lomé (SYNTRAPAL)	550	D
Trinidad			
6661	Seamen and Waterfront Workers' Trade Union	957	D S
Turkey			
9940	Railway Workers' Trade Union of Turkey (DEMIRYOL-IS)	16,500	Rw
9941	Turkish Civil Aviation Union (HAVA-IS)	7,115	Ca
9942	Türkiye Denizciler Sendikası (Seafarers' Union of Turkey)	7,500	S
9943	National Port and Land Stevedores Union of Turkey (LIMAN-IS)	5,200	D
9944	Türkiye Motorlu Taşıt İşçileri Sendikası (TÜMTİS)	1,650	Rt
9945	Birlesik Tasimacilik Çalışanları Sendikası (BTS) (United Transport Workers' Union)	3,000	Rw D Ca
Tuvalu			
8955	Tuvalu Overseas Seamen's Union (TOSU)	885	S
Uganda			
7600	Amalgamated Transport and General Workers' Union	1,050	Rt Ca
7601	Railway Workers' Union	4,321	Rw
Ukraine			
9950	Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine	5,010	IN D S
9951	Ukraine Marine Trade Unions Federation	5,000	D S

Mitglieder * Sektionen
am 31. Juli 1998

Gewerkschaft

Mitgl.-Nr.:

(Ukraine cont.)

9952 Vil'na Profspilka Mashynistiv Ukrainy (VPMU) (Ukrainian Free Trade Union of Locomotive Engineers)
9953 Free Trade Union of Metro Workers of Ukraine (VPPMU)
9954 Trade Union Council of Railwaymen and Transport Builders of Ukraine

3,596 Rw
203 Rw
30,000 Rw Rt

United States

6950 International Organisation of Masters, Mates and Pilots (IOMMP)
6951 American Radio Association ILA AFL-CIO
6952 Transport Workers' Union of America (TWU)
6954 International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM)
6957 Seafarers' International Union of North America (SIU)
6958 International Longshoremen's Association (ILA) AFL-CIO
6959 National Marine Engineers' Beneficial Association (NMEBA)
6960 Transportation-Communications International Union (TCU)
6962 Hotel Employees and Restaurant Employees International Union (HERE)
6964 Association of Flight Attendants (AFA)
6965 Air Line Pilots' Association International (ALPA)
6966 International Longshore and Warehouse Union (ILWU)
6967 District No. 4 - NMU/MEBA (AFL-CIO)
6968 Professional Airways Systems Specialists (District No. 6) PASS/NMEBA
6969 International Brotherhood of Teamsters AFL-CIO (IBT)
6970 American Maritime Officers (AMO)
6971 United Transportation Union (UTU)

6,234 IN S
280 S
20,000 Rw Rt Ca
96,630 Rw Rt Ca TR
50,000 IN S F
50,000 IN D
14,042 S
25,000 Rw Rt Ca TR
1,000 Rw
12,511 Ca
15,000 Ca
9,102 IN D TR
11,500 Rt IN S
2,500 Ca
23,000 Rt Ca
2,450 IN S
25,000 Rw Rt

Uruguay

6701 Sindicato Autónomo de Obreros del Omnibus (SAO)
6708 Unión de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante (UCOMAR)
6709 Centro de Maquinistas Navales (CMN)
6710 Unión Centros de Marineros

350 Rt
197 S F
407 S
1,000 S

Vanuatu

8960 Nasonal Union blong ol Leba

56 S Ca TR

Venezuela

6730 Asociación Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo
6731 Sindicato Unico de Empleados Públicos Profesionales de las Telecomunicaciones Aeronáuticas de Venezuela - MITC (SUEPPTAV)

130 Ca
215 Ca

Mitgl.-Nr.:	Gewerkschaft	Mitglieder am 31. Juli 1998	* Sektionen
(Venezuela cont.)			
6732	Sindicato Unico Nacional de Empleados Públicos de Técnicos en Radiocomunicaciones Aeronáuticas de Venezuela (SUNEPTRAV)	170	Ca
6733	Organización Sindical de Aeromozas y Sobrecargos de Viasa (OSASV)	523	Ca
6734	Asociación Nacional de Pilotos	1,030	Ca
6735	Federación de Sindicatos de Pilotos Aviadores Profesionales de Venezuela (FESPAVEN)	280	Ca
6736	Federación de Gremios Aeronáuticos de Venezuela (FEGAVEN)	123	Ca
6737	Sindicato de Trabajadores de la CA Metro de Caracas (SITRAMECA) I	3,250	Rw Rt
Zambia			
7632	National Union of Transport and Allied Workers (NUTAW)	1,099	Rt IN
7633	Railway Workers' Union of Zambia	3,000	Rw
Zimbabwe			
7650	National Airways Workers' Union (NAWU)	1,039	Ca
7651	Zimbabwe Amalgamated Railwaymen's Union (ZARU)	300	Rw
7653	Transport and General Workers' Union	4,000	Rt IN TR

* Rw = Eisenbahn, Rt = Straßenverkehr, IN = Binnenschifffahrt, D = Häfen, S = Seeleute, F = Fischereiwirtschaft, Ca = Zivilluftfahrt, TS = Fremdenverkehrsdienste

BEZIEHUNGEN ZU AUSSENSTEHENDEN ORGANISATIONEN

INTERNATIONALE GEWERKSCHAFTSBEWEGUNG

Internationaler Bund Freier Gewerkschaften

76. Während des gesamten Berichtszeitraumes wurden enge Beziehungen zum Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) gepflegt. Der Generalsekretär nimmt an den jährlichen Sitzungen des IBFG-Vorstands teil und hob bei mehreren Gelegenheiten die Position der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in wichtigen Fragen von Interesse für die internationale Gewerkschaftsbewegung vor. Das ITF-Sekretariat wirkt auch aktiv an der Tätigkeit einer Reihe von IBFG-Ausschüssen mit, u. a. dem Ausschuß für Menschen- und Gewerkschaftsrechte, der Arbeitsgruppe für Gesundheit und Sicherheit, dem IBFG-Frauenausschuß, dem IBFG-Koordinierungsausschuß für Mittel- und Osteuropa sowie der Arbeitsgruppe multinationaler Unternehmen des IBFG und der Internationalen Berufssekretariate (IBS). Darüber hinaus organisierten der IBFG und andere IBS Ad-Hoc-Sitzungen zu den Themen neue Technologien und Kommunikation. Bill Jordan wurde im Dezember 1994 zum IBFG-Generalsekretär ernannt, nachdem Enzo Friso dieses Amt niedergelegt hatte.
77. Der ITF-Generalsekretär nahm in Begleitung der drei Regionalsekretäre vom 25. bis zum 29. Juni 1996 am 16. IBFG-Weltkongreß in Brüssel (Belgien) teil. Der Generalsekretär verwies in seiner Rede vor dem Plenum des Kongresses auf die von der ITF gemeinsam mit anderen Internationalen Berufssekretariaten ergriffenen Initiativen zum Ausbau der praktischen Zusammenarbeit im Geiste der Solidarität. Der Kongreß verabschiedete eine Reihe von Schlußfolgerungen, die die Tätigkeit des IBFG auf fünf Schlüsselbereiche konzentrieren sollten: Verteidigung der Gewerkschaftsrechte; Organisierung von Kampagnen für Arbeitsplätze und internationale Abkommen; Herangehen an multinationale Gesellschaften; Mitgliederwerbung sowie Förderung der Gleichstellung. Der Kongreß bestätigte den Entwurf einer nach Rücksprache zwischen dem IBFG-Generalsekretär und den Generalsekretären der einzelnen IBS erarbeiteten Erklärung über eine "Stärkung der Partnerschaft" zwischen IBFG und IBS. Darin wurde dringend darauf hingewiesen, daß der IBFG den Positionen der IBS beim Ausbau seiner Tätigkeit auf internationaler ebenso wie regionaler Ebene in größerem Umfang Rechnung tragen müsse. Seither wurde die Zusammenarbeit mit dem IBFG deutlich ausgeweitet; darüber hinaus wurden inoffizielle Koordinierungsgruppen der IBS und der Regionalorganisationen des IBFG in Afrika, Asien und dem pazifischen Raum sowie Lateinamerika eingerichtet.
78. Der IBFG-Generalsekretär war einer der Gastredner auf dem 38. (Jubiläums-)Kongreß der ITF im Jahre 1996, und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des IBFG waren in Zusammenhang mit dem 100jährigen Gründungsjubiläum bei der Beschaffung historischer Unterlagen behilflich, u. a. Schriftstücke und Fotos der beiden ehemaligen ITF-Generalsekretäre, die später an die Spitze des IBFG berufen wurden (Oldenbroek und Becu).
79. Im Oktober 1993 gab der Vorstand seine Zustimmung zur Bereitstellung eines Zuschusses in Höhe von 10.000 US-Dollar im Jahr über einen Dreijahreszeitraum zur Deckung der laufenden Kosten eines gemeinsamen Büros des IBFG und der IBS in Washington, das für gewerkschaftliche Kontakte zur Weltbank und zum Internationalen Währungsfonds zuständig ist. Der IBFG stellt das Personal für das Büro bereit, und eine Reihe weiterer IBS beteiligen sich an seiner Finanzierung. Am Jahresende 1997 erklärten mehrere beteiligte IBS, sich nicht länger an der Finanzierung des Büros beteiligen zu wollen, woraufhin seine Tätigkeit einer Prüfung unterzogen wurde. Vorbehaltlich fortgesetzter strikter Überwachung dieser Tätigkeit und der Einrichtung einer Beratungsgruppe, der auch Vertreter/innen von ITF-Gewerkschaften mit Sitz in Washington angehören sollten, erklärte sich

der ITF-Generalsekretär bereit, den Finanzierungsbeitrag der ITF für ein weiteres Jahr zu zahlen. Dieser Beschluß wurde später vom Vorstand bestätigt. Das Büro war ein nützliches Instrument für den Aufbau engerer Kontakte zur Weltbank.

Internationale Berufssekretariate

80. Die Zusammenarbeit zwischen ITF und den übrigen Internationalen Berufssekretariaten wurde während des Berichtszeitraumes intensiviert. Der Generalsekretär nimmt an den regelmäßig stattfindenden Jahresgeneralkonferenzen der IBS teil, die in der Regel am Jahresanfang zusammentreten, wie auch an den Zwischentagungen der IBS im Juni. Anfang 1997 übernahm Neil Kearney von der Internationalen Textil-, Bekleidungs- und Lederarbeiter-Vereinigung (ITBLAV) den Vorsitz der IBS-Generalkonferenz von Marcello Malentacchi vom Internationalen Metallgewerkschaftsbund (IMB). Der Vorsitz wechselt im Zweijahresrhythmus zwischen den IBS.
81. Seit 1997 tritt die IBS-Generalkonferenz auf Einladung großer Gewerkschaftsdachverbände in unterschiedlichen Ländern zusammen. Dies ermöglicht einen Meinungsaustausch über aktuelle und künftige Probleme der internationalen Gewerkschaftsbewegung und vermittelt den Führungsspitzen der nationalen Gewerkschaftsverbände ein besseres Verständnis für die Branchentätigkeit der IBS. Die erste derartige Zusammenkunft fand im März 1997 in Washington (USA) mit dem Präsidenten und anderen führenden Mitgliedern des US-amerikanischen Gewerkschaftsdachverbandes AFL-CIO statt. Eine zweite Zusammenkunft mit der Führungsspitze der schwedischen Gewerkschaftsdachverbände LO und TCO fand im Januar 1998 statt, und im Juni 1998 wurde im ITF-House in London (Großbritannien) ein Arbeitessen mit dem Generalsekretär des britischen Gewerkschaftsdachverbandes TUC organisiert. Ähnliche Treffen in Italien und der Bundesrepublik Deutschland sind geplant. Aufgrund dieser Gespräche beschloß die Generalkonferenz im Januar 1998 die Einrichtung einer kleinen Strategiegruppe, die Konzepte für die künftige Gestalt der internationalen Gewerkschaftsbewegung erarbeiten soll.
82. Der Ausbau der Beziehungen zu einzelnen IBS erfolgt nach wie vor im wesentlichen auf Ebene der ITF-Sektionen. Die ITF arbeitet in der Arbeitsgruppe öffentlicher Sektor der **Internationale der Öffentlichen Dienste (IÖD)** mit, die sich mit Privatisierungsfragen befaßt. Darüber hinaus arbeitet die ITF gemeinsam mit der IÖD am Aufbau einer internationalen Datenbank mit Informationen über gewerkschaftliche Treuhänder bei Rentenfonds. Auch in den Bereichen öffentlicher Personennahverkehr und Flugsicherungsdienste wird die regelmäßige Zusammenarbeit mit der IÖD fortgesetzt.
83. Die Sektion Fremdenverkehrsdienste stimmte ihre Tätigkeit während des Berichtszeitraumes eng mit dem Internationalen Bund der Privatangestellten FIET und der Internationalen Union der Lebensmittel- und Restaurantarbeiter-Gewerkschaften IUL ab. Die Seeleutesektion hat im Hinblick auf unternormige Schiffe, die Verschrottung von Schiffen und den Schiffbau enger Arbeitsbeziehungen zum Internationalen Metallgewerkschaftsbund IMB aufgebaut. Ähnliche Gespräche finden mit der Sektion Zivilluftfahrt im Hinblick auf das Design von Flugzeugen statt. Bei verschiedenen Zusammenkünften mit Vertreterinnen und Vertretern der Internationalen Föderation von Chemie-, Energie-, Bergbau- und Fabrikarbeiter-Verbänden (ICEM) ging es um den Gefahrguttransport sowie die Beförderung von Kohle, Öl und anderen Chemikalien auf unternormigen Schiffen. Darüber hinaus beteiligte sich die ITF im Jahre 1997 aktiv an Maßnahmen der ICEM gegen nigerianische Öllieferungen auf dem Seeweg, um die Freilassung inhaftierter Gewerkschaftsaktivisten in Nigeria zu erwirken.

Gewerkschaftlicher Beratungsausschuß (TUAC) bei der OECD

86. Die ITF arbeitet eng mit dem Gewerkschaftlichen Beratungsausschuß (TUAC) zusammen, der gewerkschaftliche Positionen gegenüber der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) in Paris (Frankreich) vertritt. Die Tätigkeit der ITF im Zusammenhang mit der OECD konzentriert sich vor allem auf den Seeverkehr, wenngleich eine kürzlich im OECD-Sekretariat geschaffene Verkehrsabteilung eventuell Möglichkeiten engerer Kontakte zu dieser einflußreichen internationalen Organisation eröffnen wird.

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATIONEN

Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

87. Im Jahre 1994 wurde das Branchentätigkeitsprogramm der IAO einer umfassenden Prüfung unterzogen. Im Anschluß an ausgedehnte Konsultationen zwischen der Arbeitnehmergruppe bei der IAO und den verschiedenen IBS wurde die Abschaffung der vorhandenen ständigen, dreigliedrigen Branchenausschüsse beschlossen, an deren Stelle ein flexibleres System von Branchensitzungen auf der Grundlage von 22 breit gefaßten Branchengruppen treten soll; zu diesen Branchengruppen zählen u. a. eine Gruppe für den maritimen Verkehrssektor und eine Gruppe für den nicht-maritimen Verkehr. Die ITF setzte sich mit nachdrücklicher Unterstützung der Arbeitnehmergruppe und des Internationalen Reederverbandes ISF erfolgreich für die Beibehaltung der auf Schiffsfragen spezialisierten IAO-Mechanismen ein; diese Bemühungen gipfelten in der Einberufung einer IAO-Schiffahrtskonferenz im Oktober 1996.
88. Während des Berichtszeitraumes fanden mehrere IAO-Treffen zu Themen aus der Hafenvirtschaft und der Seeschifffahrt statt, über die unter den entsprechenden Fachsektionen berichtet wird. Im Rahmen der neuen Strukturen für die Branchentätigkeit ist für September 1999 ein dreigliedriges Symposium über die sozialen Folgen des strukturellen Wandels und neuer Technologien in der Straßen-, Schienen- und Luftverkehrswirtschaft geplant.
89. Bill Brett von der der ITF angeschlossenen britischen Gewerkschaft IPMS war während des Berichtszeitraumes Vorsitzender der Arbeitnehmergruppe bei der IAO. Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes (IAA) beschloß auf seiner Sitzung im März 1998 die Wahl von Juan Somavia (Chile) zum neuen IAA-Generaldirektor, wenn der amtierenden Generaldirektor, Michel Hansenne, im April 1999 in den Ruhestand tritt.

SONSTIGE INTERNATIONALE ORGANISATIONEN

90. Während des Berichtszeitraumes pflegte die ITF enge Arbeitsbeziehungen zu einem breiten Spektrum weiterer zwischenstaatlicher Organisationen ebenso wie Nicht-Regierungsorganisationen. Über diese wird ausführlicher unter den jeweiligen Fachsektionen bzw. Regionen Bericht erstattet.

ALLGEMEINE UND SEKTIONSÜBERGREIFENDE FRAGEN

91. Ihre Verwurzelung in den einzelnen Bereichen der Verkehrswirtschaft macht die ITF zu einer starken Organisation mit der Fähigkeit, auf die Bedürfnisse der Gewerkschaften in ihren acht Fachsektionen einzugehen. Die überwiegende Mehrzahl der angeschlossenen Gewerkschaften fühlt sich der ITF vor allem über die Sektion bzw. Sektionen verbunden, denen ihre Mitglieder angehören. Dieses Konzept trägt auch zur Stärkung der grenzüberschreitenden Solidarität zwischen den Beschäftigten in einzelnen Verkehrssektoren bei. Seit 1994 ist die ITF jedoch bemüht, die Abgrenzungen zwischen den Fachsektionen zu überwinden, um sich mit Fragen zu befassen, die die Tätigkeit mehr als einer Sektion berühren oder politische Konsequenzen für mehr als eine Gruppe von Verkehrsbeschäftigten haben.

KAMPAGNEN

92. Ein Ausbau der ITF-Tätigkeit im Rahmen von Kampagnen unter Beteiligung von ITF-Gewerkschaften in unterschiedlichen Sektionen, die Beschäftigte bei ein und demselben oder eng miteinander verbundenen Arbeitgebern organisieren, war eines der Ziele des Programms "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend". Seit 1994 hatte die ITF mehrmals Gelegenheit, in diesem Sinne tätig zu werden; so wurde z. B. der Streik der US-amerikanischen International Brotherhood of Teamsters im Jahre 1997 sowohl von der Sektion Straßentransport als auch von der Sektion Zivilluftfahrt unterstützt. An der ITF-Kampagne zur Unterstützung der Maritime Union of Australia 1998 war vor allem die Hafentarbeitersektion beteiligt, aber auch die Seeleutesektion trug dazu bei; und Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft ebenso wie anderen Wirtschaftsbereichen auf nationaler Ebene ebenso wie andere IBS gewährten umfangreiche Unterstützung. In beiden Fällen waren die Kampagnen erfolgreich, doch handelte es sich im wesentlichen um eine Reaktion auf aktuelle Konfliktsituationen. Als nützlich erwiesen sich vorwärts gewandte Kampagnen, z. B. die Kampagne der Sektion Zivilluftfahrt im Vorfeld eines erwarteten Arbeitskonflikts bei British Airways sowie die Kampagnetätigkeit im Zusammenhang mit dem Projekt ITF-Schiff im Jahre 1998. Mehr Vorausplanung und verstärkte sektionsübergreifende Vorbereitungen in Fragen von gemeinsamem Interesse wären daher möglicherweise sinnvoll. In jüngerer Zeit bemüht sich die ITF darum, ihre Presse- und Öffentlichkeitsarbeit auf eine verstärkt auf Kampagnen ausgerichtete Strategie umzustellen. Praktische Vorkehrungen im Sekretariat wie die Einrichtung eines für Kampagnen zuständigen Teams, die Einberufung von abteilungs- und sektionsübergreifenden Strategiesitzungen und die Schaffung von "Operationszentren" für die Dauer wichtiger Kampagnen haben positive Ergebnisse erbracht und werden mit großer Wahrscheinlichkeit als Vorbilder für künftige Kampagnen dienen. Um tatsächlich Wirkung zu erzielen, ist bei derartigen Maßnahmen rasche und flexible Kommunikation mit gut geschultem und auf den Umgang mit Fragen der internationalen Solidarität vorbereiteten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften erforderlich. Dieses Thema steht im Mittelpunkt der Diskussionsvorlage an den Kongreß "Solidarität mobilisieren".

VERKEHRSPOLITIK

94. Ein wichtiger sektionsübergreifender Aspekt, dem in dem Programm "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" vorrangige Bedeutung zugewiesen wurde, war die Verkehrspolitik. Eine erste Sitzung von Sachverständigen auf dem Gebiet der Verkehrspolitik fand im Juli 1996 statt, um ein Netzwerk von gewerkschaftlichen und den Gewerkschaften nahestehenden akademischen Fachleuten aufzubauen, die den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften Forschungsmaterialien und Informationen über die Verkehrswirtschaft zur Verfügung stellen könnten. Die auf der Sitzung hergestellten Kontakte wurden auch im Anschluß weiter gepflegt. Zur Unterstützung dieser Tätigkeit sollen in regelmäßiger

scheinenden gedruckten ebenso wie elektronischen Veröffentlichungen Materialien zur Verkehrspolitik gesammelt und Entwicklungen beobachtet werden. Die künftige Tätigkeit auf dem Gebiet der Verkehrspolitik wird nicht im Rahmen von Sitzungen erfolgen, sondern in Form eines regelmäßigen Austauschs von Informationen und Ideen stattfinden, der nach Möglichkeit auf elektronischem Weg ("on-line") stattfinden soll. Dieses Netzwerk auf Verkehrspolitik ist als Ergänzung zu den ITF-Sektionen gedacht, die auch in Zukunft den Schwerpunkt bei der Erarbeitung der ITF-Politik bilden werden, und soll ihnen zusätzliche Informationsquellen erschließen.

MENSCHEN- UND GEWERKSCHAFTSRECHTE

95. Ein weiterer wichtiger Aspekt der sektionsübergreifenden Tätigkeit der ITF besteht darin, unmittelbar auf Übergriffe gegen Menschen- und Gewerkschaftsrechte zu reagieren. Dies gilt vor allem in bezug auf allgemeine Aspekte der Menschen- und Gewerkschaftsrechte. In der Zeit seit dem Kongreß 1994 begann die ITF, Verstöße gegen Menschen- und Gewerkschaftsrechte, auf die sie vom IBFG, anderen IBS oder nationalen Gewerkschaftsdachverbänden aufmerksam gemacht wurde, systematischer zu verfolgen. Auch wenn die ITF im Rahmen ihrer Sektionstätigkeit auf derartige Verstöße stößt, muß gewährleistet sein, daß nicht nur die Ressourcen der jeweiligen Sektion, sondern der gesamten ITF mobilisiert werden können, um der betroffenen Gewerkschaft beizustehen. Die ITF-Abteilung Politik und Information ist für die Koordinierung der ITF-Maßnahmen in Reaktion auf Bitten um solidarische Unterstützung zuständig. Dem ITF-Vorstand wird auf jeder seiner Sitzungen eine Liste aller Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verletzung von Menschen- und Gewerkschaftsrechte sowie Bitten um solidarische Unterstützung vorgelegt, an denen die ITF unmittelbar beteiligt war.
96. Besonders bemerkenswerte Fälle ergaben sich während des Berichtszeitraumes in Burma, China, der Türkei und Indonesien. Gegen die Regierungen Burmas und Chinas reichte die ITF - mit Unterstützung des IBFG - beim IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit erfolgreiche Beschwerden ein (vergl. Seeleutesektion). Verletzungen der Gewerkschaftsrechte in der Türkei führten zur Entsendung einer ITF-Mission, an die sich später eine IBFG-Mission anschloß. In Indonesien wirkte die ITF aktiv an der Kampagne zur Befreiung des führenden Gewerkschafters Mukhtar Pakpahan mit. In der allerjüngsten Vergangenheit unterstützte die ITF eine Beschwerde des IBFG und des australischen Gewerkschaftsdachverbandes ACTU gegen die australische Regierung, die sich mit Arbeitgebern und dem Bauernverband verbunden hatte, um die der ITF angeschlossene Hafentarbeitergewerkschaft Maritime Union of Australia zu zerschlagen (siehe Hafentarbeitersektion).

MULTINATIONALE UNTERNEHMEN

97. Während des Berichtszeitraumes nahm der Umfang der Tätigkeit der einzelnen ITF-Sektionen, die multinationalen Verkehrsunternehmen gewidmet war, deutlich zu. Die Sektion Zivilluftfahrt reagierte mit geeigneten Maßnahmen auf Allianzen in der Luftverkehrswirtschaft (eine neue Form von multinationalen Unternehmen), indem sie mit den betroffenen Gewerkschaften Solidaritätsbündnisse gründete. Die Hafentarbeitersektion betätigt sich im Hinblick auf multinationale Hafenterminalbetreiberunternehmen, und die Sektion Straßentransport richtete einen Weltgewerkschaftsrat für die Beschäftigten bei UPS ein.
98. In Weiterverfolgung einer auf dem ITF-Kongreß in Genf zum Thema Multinationale Verkehrsunternehmen verabschiedeten Entschließung wurde in Zusammenarbeit mit der der ITF angeschlossenen bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) eine Machbarkeitsstudie bezüglich der Schaffung einer ITF-Datenbank über multinationale Betreiberunternehmen im europäischen Straßentransport durchgeführt. Unter anderem kam diese Studie zu dem Schluß, daß eine Verdoppelung bereits existierender kommerzieller Datenbanken, in denen in der Regel Informationen über ent-

sprechende Unternehmen gespeichert sind, vermieden werden sollte. Andererseits verfügbaren die Vertreterinnen und Vertreter der Beschäftigten an der Basis über wertvolle Informationen, die, wenn sie an einer Stelle gebündelt würden, eine sehr nützliche Ressource darstellen könnten. Voraussetzung für das Funktionieren einer solchen Datenbank sei jedoch direkte Kommunikation mit den entsprechenden Vertreter/innen. Dabei könnten sprachliche Probleme sowie die Zuständigkeitsstrukturen für internationale Fragen innerhalb der Gewerkschaften im Wege stehen. Es wurde aber empfohlen, in Rücksprache mit und unter den angeschlossenen Gewerkschaften Möglichkeiten zum Aufbau eines Netzwerks derartiger betrieblicher Kontakte zu prüfen.

99. Der Aufbau von internationalen Solidaritätsbündnissen und Netzwerken für Beschäftigte bei ein und demselben Unternehmen in verschiedenen Ländern stärkt die Tätigkeit der ITF im Hinblick auf multinationale Unternehmen; es ist beabsichtigt, diese Art von Maßnahmen weiter voranzutreiben.

GESUNDHEIT, SICHERHEIT UND UMWELT

100. Die Tätigkeit einer Arbeitsgruppe Gesundheit und Sicherheit, der auch Forschungstätige angehören, wird vom ITF-Ausschuß für öffentlichen Personennahverkehr nachdrücklich gefördert, und regelmäßige Sitzungen ähnlicher Gruppen werden auch in der Sektion Zivilluftfahrt und der Abteilung Maritime Industrien organisiert. Sowohl die Sektion Straßentransport als auch die Seeleutesektion befassen sich, allerdings getrennt, mit den Themen HIV-Infektion und Aids. Die ITF setzt ihre Mitarbeit im IBFG-Ausschuß Gesundheit, Sicherheit und Umwelt fort, doch finden Maßnahmen auf dem Gebiet der Gesundheit und Sicherheit vor allem im Rahmen der ITF-Sektionen statt. Themen wie Gewalttätigkeit am Arbeitsplatz und Gesundheitsprobleme der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft sowie politische Strategien im Hinblick auf Alkohol- und Drogenkonsum könnten in Zukunft stärker in den Mittelpunkt rücken.

SEKTIONSÜBERGREIFENDE ZUSAMMENARBEIT

101. Während des Berichtszeitraumes wurde die gegenseitige Zusammenarbeit zwischen den einzelnen ITF-Sektionen kontinuierlich ausgebaut. Die Sektionen Straßentransport und Eisenbahn arbeiten seit vielen Jahren im Ausschuß für öffentlichen Personennahverkehr zusammen, und die Billigflaggenkampagne ist das Ergebnis gemeinsamer Aktionen der Seeleute- und der Hafentarbeitersektion. Die ITF-Seeleutesektion beschäftigt sich inzwischen gemeinsam mit der Sektion Binnenschifffahrt mit den zunehmenden Einsatz von Billigflaggen in der Binnenschifffahrt, und die Sektionen Straßentransport und Zivilluftfahrt koordinieren ihre Tätigkeit im Hinblick auf UPS. In dem Maße, in dem große internationale Arbeitgeber ihre Tätigkeit über die traditionellen Abgrenzungen der Sektionen hinweg ausweiten, werden solche gemeinsamen Aktivitäten immer mehr an Bedeutung gewinnen. Auf Ebene des ITF-Sekretariats werden beim Auftreten wichtiger Arbeitskonflikte nötigenfalls Mitarbeiter/innen und Ressourcen anderer Sektionen von weniger dringenden Aufgaben abgezogen, um die nötigen unmittelbaren Reaktionen gewährleisten zu können.

INFORMATION UND KOMMUNIKATION

102. Die Tätigkeit der ITF in den Bereichen Information und Kommunikation, die Kontakte zu Presse und Medien, die Koordinierung der Veröffentlichungen und die Betreuung der ITF-Webseite im Internet ebenso wie des ITF-Archivs umfaßt, untersteht nun einer integrierten Abteilung Politik und Information im ITF-Sekretariat, die auch für die Bildungsarbeit zuständig ist.

103. Während des Berichtszeitraumes gab die ITF, wie in der Vergangenheit, die "ITF-Nachrichten" heraus, deren Erscheinungshäufigkeit jedoch von zehn auf sechs Ausgaben im Jahr reduziert wurde, während Umfang und Detail der Berichterstattung ausgeweitet wurden. Die "ITF-Nachrichten" erscheinen inzwischen in sieben Sprachen (die japanische Fassung wird im ITF-Büro in Tokio, die russischsprachige Version in Moskau produziert). Das "Seeleutebulletin" wird alljährlich in einer Gesamtauflage von mehr als 250.000 Exemplaren in vierzehn Sprachen herausgegeben. Weitere Veröffentlichungen der Sektionen erschienen je nach Bedarf und vorhandenen Ressourcen. 1996 und 1997 wurde eine alle zwei Wochen in elektronischer Form und per Fax verbreitete Veröffentlichung, "ITF-Info", in fünf Sprachen herausgegeben. Diese Veröffentlichung wurde zu Jahresanfang 1998 vorübergehend eingestellt, um ihre Nutzwirkung zu überprüfen. Die Abteilung trägt weiterhin die Verantwortung für die Produktion von Plakaten und anderen Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit zur Unterstützung der Maßnahmen der einzelnen Sektionen und Abteilungen. Sie ist auch für die Pressearbeit verantwortlich, d. h. die Kontaktaufnahme zu Journalisten und Beantwortung von Anfragen, entweder direkt oder gegebenenfalls über angeschlossene Gewerkschaften und Regionalbüros.
104. Bei ihrer Presse- und Öffentlichkeitsarbeit muß die ITF einerseits auf Maßnahmen im Rahmen von Kampagnen eingehen können und andererseits die Präsenz und Glaubwürdigkeit der Organisation in wichtigen fachlichen und internationalen Veröffentlichungen stärken. Eine der Aufgaben der Organisation in der Zeit nach 1998 wird darin bestehen, die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der ITF präzise auf den Adressatenkreis abzustimmen.
105. Während des Berichtszeitraumes wurde eine ITF-Seite im World Wide Web des Internet eingerichtet. Die ITF war eine der ersten großen Gewerkschaftsorganisationen, die eine solche Seite im World Wide Web einrichtete und kontinuierlich pflegte. Dieser Schritt an sich war äußerst erfolgreich. Allerdings wurde die Seite seit ihrem Start sehr stark ausgebaut und ihr Inhalt inzwischen so sehr erweitert, daß darin enthaltenen Informationen kaum noch zu managen sind. In Verbindung mit der Weiterentwicklung der Internet-Technologie gab diese Tatsache Anlaß zur Einleitung eines Projekts zur Gestaltung einer aktualisierten und klarer strukturierten Webseite mit bestimmten, durch Codewörter geschützten Bereichen, aus denen angeschlossene Gewerkschaften Informationen über die ITF abrufen können.

ARBEITNEHMERINNEN IN DER VERKEHRSWIRTSCHAFT

106. Seit der Frauenkonferenz 1994 in Genf gab es erhebliche Fortschritte bei der Umsetzung eines Programms zur Förderung der Mitwirkung von Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft an ITF-Maßnahmen. Im ITF-Sekretariat wurde eine Frauenabteilung eingerichtet und eine Frauenbeauftragte berufen. Der einstweilige Lenkungsausschuß für Frauenfragen (WISC) trat zu drei Sitzungen zusammen. Im unmittelbaren Vorfeld anderer ITF-Veranstaltungen fanden mehrere regionalen Frauenkonferenzen und -seminare statt, um eine möglichst zahlreiche Teilnahme von Frauen an den generellen Veranstaltungen zu gewährleisten.
107. Es wurde ein ITF-Netzwerk von Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft geschaffen und ein Verzeichnis mit Informationen über weibliche Kontaktpersonen bei den einzelnen Gewerkschaften veröffentlicht. Im Anschluß an Regionalsitzungen wurden eine Reihe von Länder-, Regional- und Subregionalkoordinatorinnen für das Frauennetzwerk benannt, die sich in einigen Ländern aktiv für die Förderung von Bildungsmaßnahmen für Frauen und deren Miteinbeziehung in die Gewerkschaftsarbeit einsetzen. Im Oktober 1997 legte eine Delegation des WISC dem Vorstand Empfehlungen vor, die dieser bei seinen Entscheidungen über Satzungsänderungen berücksichtigte, mit denen sich der Kongreß 1998 seiner

Meinung nach befassen sollte, um die Vertretung der Frauen auf höchster Ebene in den ITF-Strukturen zu gewährleisten.

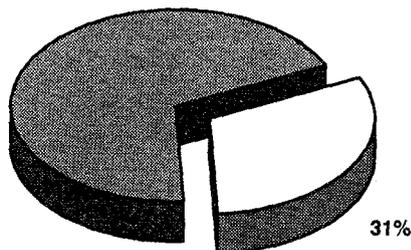
108. In Zusammenarbeit mit der Koordinatorin für die Bildungsarbeit wurden Schulungsprojekte entwickelt, die sich speziell an Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft richten, und auf regionaler sowie subregionaler Ebene fanden mehrere Schulungslehrgänge statt. Weitere Projekte sind in Zukunft geplant, insbesondere ein vom niederländischen Gewerkschaftsdachverband FNV finanziertes langfristiges Projekt für Arbeitnehmerinnen in der afrikanischen Verkehrswirtschaft.
109. 1997 fand eine Sitzung für Frauen in der Seeschifffahrt statt, und die Sektion Straßentransport beschloß auf ihrer Jahressitzung 1998, Maßnahmen im Interesse der Beschäftigten in Verwaltung und Distribution zu organisieren, bei denen es sich größtenteils um Frauen handelt. 1997 wurde mit großem Erfolg eine Kampagne gegen den Sexismus in der Luftverkehrswirtschaft gestartet, die 1998 mit der Erarbeitung von Branchenleitlinien im Hinblick auf Gleichstellungsfragen weitergeführt wurde. Darüber hinaus wurden Werbematerialien produziert, darunter eine sieben Punkte umfassende Charta für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft, die in Form eines Wandkalenders an alle angeschlossenen Gewerkschaften verschickt wurde. Eine neue Veröffentlichung, "ITF-Frauen", wurde ebenfalls herausgegeben. Darüber hinaus wirkte die ITF an einer kommerziellen Videoproduktion über geschlechtsbedingte und rassistisch motivierte Diskriminierung in der Seeschifffahrt mit. Die ITF referierte im Rahmen von Bildungsprogrammen der angeschlossenen Gewerkschaften über ihre Tätigkeit im Interesse der Frauen und beteiligten sich an der Arbeit des IBFG-Frauenausschusses.
110. Noch läßt sich nicht sagen, ob mehr Frauen größeren Anteil an der internationalen Arbeit der Verkehrsgewerkschaften nehmen. Was die Mitgliederzahlen angeht, so zeichnet sich für den Zeitraum 1994 bis 1998 ein leichter Zuwachs bei der Zahl der weiblichen Gewerkschaftsmitglieder in der Verkehrswirtschaft ab, wenngleich noch immer viele Gewerkschaften keine Angaben über die Zahl der Frauen unter ihren Mitgliedern an die ITF weiterleiten wollen oder können. Die Praxis der Einberufung von Frauensitzungen im Vorfeld anderer ITF-Sitzungen hat zu einer deutlichen höheren Zahl weiblicher Delegierter geführt, insbesondere auf Regionalkonferenzen. Bei einigen Veranstaltungen, z. B. dem ITF-Jubiläumskongreß im Jahre 1996, entsprach die Zahl der weiblichen Delegierten mit etwa 10 Prozent ihrem Anteil an den Mitgliedern der ITF-Gewerkschaften. Während des Berichtszeitraumes waren Frauen im Verhältnis zu ihrem Anteil an den Mitgliedern auf Sitzungen der Sektion Straßentransport und der Seeleutesektion weniger zahlreich vertreten. Allerdings haben einige der ITF angeschlossene Gewerkschaften während der vergangenen Jahre auf nationaler Ebene bei der Mitgliederwerbung unter Frauen und ihrer Einbindung in die Gewerkschaftsarbeit erhebliche Anstrengungen unternommen. In diesem Zusammenhang ist es nicht nur wichtig, daß die ITF bei den Gewerkschaften darauf drängt, Frauen an der internationalen Arbeit teilhaben zu lassen, sondern auch die Gewerkschaften selbst müssen sich zu Hause um Schulung und Mitgliederwerbung bemühen. In der absehbaren Zukunft hofft die ITF, den ihr angeschlossenen Gewerkschaften bei der schwerpunktmäßigen Mitgliederwerbung unter Frauen auf Landesebene behilflich sein zu können, um so das Frauennetzwerk zu stärken. Kürzlich stieß ein Vorschlag, eine 30prozentige Frauenquote für alle Maßnahmen der ITF-Bildungsarbeit festzulegen, auf positives Echo; eine interamerikanische Frauensitzung im Jahre 1998 nahm diese Quote als eine Forderung in ihre Abschlusserklärung auf.
111. Während es nicht von der Hand zu weisen ist, daß deutliche Fortschritte erzielt wurden, konzentrierte sich die Tätigkeit der Frauenabteilung in weiten Teilen darauf, die Schaffung angemessener Strukturen zu gewährleisten. Eine der wichtigsten Aufgaben, die nun vor uns liegen, ist ein Ausbau des ITF-Frauennetzwerks, damit es zu einem wirksamen Instrument der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft werden kann. Andere Bereiche,

denen mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden muß, sind die schwerpunktmäßige Bildungsarbeit für Frauen, die Identifizierung und der Ausbau von Informationsquellen für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft und die Organisierung themenbezogener Maßnahmen seitens der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften.

FACHSEKTIONEN

BINNENVERKEHRSSSEKTIONEN

SEKTION EISENBAHN



MITGLIEDSCHAFT UND STRUKTUR DER SEKTION

1994	1.310.859 Mitglieder	90 Gewerkschaften
1998	1.428.690 Mitglieder	109 Gewerkschaften

Sektionsvorsitzender Jimmy Knapp (RMT, Großbritannien)
Stellvertretender Sektionsvorsitzender Umraomal Purohit (AIRF, Indien)

Sektionssekretär Graham Brothers
(Stellvertretender Generalsekretär)
Stellvertretender Sekretär Asbjørn Wahl (1993-97)
Stellvertretende Sekretärin Jane Barrett (1997-98)

112. Die Sektion verzeichnet trotz der sehr umfangreichen Arbeitsplatzverluste im Bahnsektor weltweit einen geringfügigen Mitgliederzuwachs. Der Beitritt einer Reihe großer neuer Gewerkschaften und eine Erhöhung der Zahl der angemeldeten Mitglieder haben den erheblichen Rückgang der Mitgliederzahlen anderer Gewerkschaften ausgeglichen.
113. Zu den Strukturen der ITF-Sektion Eisenbahn zählen derzeit eine Sektionskonferenz und ein Sektionsausschuß, dem ein Verkehrspolitischer Unterausschuß zuarbeitet. Die Zusammensetzung des Sektionsausschusses hat sich gegenüber dem in Genf gewählten Mitgliederkreis nur geringfügig verändert. Der Sektionsausschuß ist während des Berichtszeitraumes nicht zusammenzutreten.
114. Dem Verkehrspolitischen Unterausschuß gehören Delegierte der folgenden Gewerkschaften an:

<i>Land</i>	<i>Gewerkschaft</i>
Österreich	Gewerkschaft der Eisenbahner
Belgien	CGSP Cheminots
Botswana	Botswana Railway Workers' Union
Kanada	CAW
Kroatien	Gewerkschaft der Bahnbeschäftigten Kroatiens
Fidschi	Fiji Sugar and General Workers' Union
Finnland	Suomen Veturimiesten Liitto ry

Frankreich	FO Cheminots Fédération Maîtrise et Cadres FGTE - CFDT
Bundesrepublik Deutschland	Gewerkschaft Öffentlicher Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) GdED
Großbritannien	RMT TSSA
Griechenland	Panhellenische Eisenbahnerföderation
Ungarn	Freie Gewerkschaft der Eisenbahner
Indien	All-India Railwaymen's Federation
Italien	FIT - CISL --FILT - CGIL
Japan	TOSHIKO KOKURO SHITETSU-SOREN JRU JR-RENGO
Luxemburg	FNCTTFEL
Namibia	Namibia Transport and Allied Workers' Union
Niederlande	FNV Bondgenoten
Norwegen	Norsk Jernbaneforbund Norsk Lokomotivmannsforbund
Rußland	Unabhängige Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportwegebauer Rußlands
Slowenien	Sindikats Strojvodij Slovenije
Spanien	UGT CC.OO
Schweiz	SEV
Türkei	DEMIRYOL-IS BTS
Ukraine	VPMU
Zaire	--FNTT
Simbabwe	ZARU

115. ITF und Eurotunnel vereinbarten im Januar 1998 die offizielle Einrichtung eines **Beraten- den Ausschusses bei Eurotunnel**, dessen Arbeitsschwerpunkt Fragen der Gesundheit und Sicherheit sind. In dem Ausschuß sind auch nicht der ITF angeschlossene Gewerkschaften aus Belgien und Frankreich vertreten. Die mitwirkenden Gewerkschaften sind: CGSP Cheminots, SCCC (Belgien), FO Cheminots, CFDT Cheminots, CGT (Frankreich), TSSA, RMT, ASLEF (Großbritannien).

116. Angeschlossene Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten aus Australien, Kanada, Großbri- tannien, Neuseeland und den Vereinigten Staaten nahmen im November 1997 an einer er- sten Sitzung der **Arbeitsgruppe Wisconsin Central** teil. Weitere Gewerkschaften gehören einer Kontaktgruppe Wisconsin Central an, die dem Austausch von Informationen dient.

POLITISCHE FRAGEN UND KAMPAGNEN

117. Während des Berichtszeitraumes waren Bahnunternehmen in aller Welt erneut weitrei- chenden Veränderungen bei den Betriebs- und Eigentumsstrukturen unterworfen. Es kam zu einer weit verbreiteten Privatisierung der Bahnen, in der Regel einhergehend mit enor- men Arbeitsplatzverlusten, während der politische Druck zugenommen hat, die institu-

tionelle Trennung zwischen Verwaltung und/oder Eigentümerschaft an den Verkehrsdiensten und der Infrastruktur zu vollziehen. In verschiedenen Weltregionen werden unterschiedliche Modelle des Wandels befürwortet. In *Europa* erzwingt die Europäische Union die institutionelle Trennung zwischen Verkehr und Infrastruktur auf dem Gesetzeswege, wobei der Zugang zur Infrastruktur für den Wettbewerb geöffnet werden muß. Die Weltbank andererseits, die auch weiterhin erheblichen Einfluß auf die Strukturreformen bei den staatseigenen Bahngesellschaften in *Afrika, Asien und Lateinamerika* ausübt, tendiert zu dem Modell des Bahnbetriebs durch private Interessen auf Grundlage von Konzessionen mit 20- bis 30jähriger Laufzeit, aber unter Beibehaltung einer vertikal integrierten Struktur.

118. Die Sektion Eisenbahn bemüht sich auf allen Ebenen nicht nur um die Erhaltung der Arbeitsplätze ihrer Mitglieder, insbesondere angesichts der Praxis der Auslagerung von Tätigkeiten auf Vertragsunternehmen, sondern auch um die Gewährleistung integrierter Eisenbahnnetze. Im Oktober 1995 fand in Budapest eine Sonderkonferenz zum Thema "Bahnen - Struktur und Eigentümerschaft" statt. Der Bericht von dieser Konferenz wurde veröffentlicht und einem breiten Adressatenkreis zugeschickt.
119. Zur Sektionskonferenz im November 1997 in Berlin (Bundesrepublik Deutschland) wurden der leitende Bahnberater bei der Weltbank, Louis Thompson, und Brendan Martin, ein von der ITF mit der Erstellung einer Studie über auf Betreiben der Weltbank durchgeführte Strukturreformen bei den Bahnen in Ghana und der Elfenbeinküste beauftragter Sachverständiger, als Gastredner eingeladen. Die Sektionskonferenz bekräftigte ihren ausdrücklichen Wunsch nach Beibehaltung staatlicher Eigentumsstrukturen bei den Bahnen.
120. Zwei Grundprinzipien bilden die Basis für Politik und Tätigkeit der Sektion:
 - Verteidigung der vertikalen Integration als bevorzugte Struktur von Eisenbahnnetzen; und
 - volle Internalisierung der externen Kosten als unverzichtbare Voraussetzung für den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern.
121. Eine folgenschwere Konsequenz der Aufgliederung und/oder Privatisierung gewisser ehemals staatseigener Netze ist die Entstehung einer wachsenden Zahl multinationaler Bahnbetreiberunternehmen. Bei der Überprüfung ihrer Struktur und Arbeitsverfahren ist sich die Sektion sehr wohl der Notwendigkeit bewußt, auf diese Entwicklung zu reagieren. Die Aktivitäten einer dieser Gesellschaften, Wisconsin Central, in Australien lassen vermuten, daß etablierte Gewerkschaftsrechte stark bedroht sind.

WICHTIGE ARBEITSKONFLIKTE UND SOLIDARITÄTSMASSNAHMEN

122. Zu Jahresanfang 1998 begann die **australische** Regierung mit dem Verkauf der Verkehrsdienste der Bahnen. Die Käufer, u. a. Wisconsin Central aus den USA und SERCO/Anglia Railways aus Großbritannien, zwangen den von ihnen übernommenen oder wiedereingestellten Beschäftigten anstelle der geltenden Kollektivverträge für den Bahnsektor individuelle Beschäftigungsverträge auf. In Unterstützung der australischen Public Transport Union intervenierte die Sektion bei den ausländischen Unternehmen mit der Forderung nach Einhaltung angemessener Verfahren und Respektierung allgemein anerkannter Gewerkschaftsrechte. Zum Zeitpunkt der Niederschrift dieses Berichts war eine Lösung der Probleme nicht in Sicht.
123. Vier Gewerkschaften der Beschäftigten bei den **kroatischen** Bahnen (HZ) traten im Dezember 1994 in den Streik, um gegen die Nichterfüllung der vertraglichen Zusagen der Regierung im Rahmen eines 1993 unterzeichneten Vertrages zu protestieren. Das Sekretariat

und zahlreiche angeschlossene Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten sandten Protestnoten. Am 14. Dezember 1994 reiste auf Bitten der betroffenen Gewerkschaften eine ITF-Mission nach Zagreb, der Ali Memon von der bundesdeutschen Gewerkschaft ÖTV und Asbjørn Wahl vom ITF-Sekretariat angehörten. Der Arbeitskonflikt konnte am 27. Dezember beigelegt werden, doch wurde die erzielte Vereinbarung nicht in die Praxis umgesetzt, und weitere Streikmaßnahmen folgten, bis sich die Geschäftsleitung im April 1998 zur Unterzeichnung eines Kollektivvertrags bereit erklärte.

124. Bahnbeschäftigte in der **Tschechischen Republik** streikten im Februar 1997 gegen Reformvorschläge für die tschechischen Bahnen (CD). Der Streik wurde schließlich beendet, als die Regierung zusagte, den Entwurf einer übergeordneten Strategie für die Verkehrswirtschaft vorzulegen. Probleme gab es jedoch auch noch 1998, insbesondere aufgrund von Vorstößen seitens der Regierung, den Betrieb auf Nebenstrecken auf private oder kommunale Unternehmen zu übertragen.
125. Die Railway Workers' Union of TUC in **Ghana** bat um Solidaritätsbotschaften und Protestschreiben an die Regierung im Zusammenhang mit möglichen Plänen der Ghana Railway Corporation und der Regierung für eine Strukturreform bei den Bahnen in Ghana einschließlich drastischer Stellenkürzungen von 5.000 vorhandenen Stellen auf zwischen 1.600 und 2.100 (Juni 1995).
126. Im Oktober 1995 erfuhren **französische** Bahnbeschäftigte von Plänen für die Zeit bis zum Jahr 2000, die zur Stilllegung von bis zu 16.000 Streckenkilometern, zum Verlust von bis zu 50.000 Arbeitsplätzen und zur Aufgliederung des staatlichen Bahnunternehmens sowie zur Privatisierung bzw. Auslagerung zahlreicher Tätigkeitsbereiche geführt hätten. Dank wiederholter gemeinsamer Aktionen aller Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten während der beiden darauffolgenden Jahre konnte die Einstellung von Bahndiensten in größerem Umfang verhindert und die Regierung gezwungen werden, eine Lösung für das Problem der langfristigen Verschuldung des Bahnunternehmens SNCF zu finden. Außerdem konnte der Beschäftigungsstatus der Bahnbeschäftigten und das fortgesetzte öffentliche Eigentum am Eisenbahnnetz sichergestellt werden.
127. Von Juni 1994 an legte das in der **britischen** National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) organisierte Stellwerkspersonal das Eisenbahnnetz des Landes über einen Zeitraum von 15 Wochen mit einer Serie von 24- und 48stündigen Streiks im wöchentlichen Wechsel lahm, um seinen Lohnforderungen Nachdruck zu verleihen. Der Streik, an dem sich etwa 4.600 RMT-Mitglieder beteiligten, richtete sich gegen den Arbeitgeber Railtrack, der mit Wirkung vom 1. April 1994 im Rahmen des Privatisierungsprogramms der britischen Regierung die Verantwortung für die Bahninfrastruktur von British Rail übernommen hatte. Auf dem 37. ITF-Kongress erklärten die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften mit überwältigender Mehrheit ihre Unterstützung für die Position der RMT, und zahlreiche angeschlossene Gewerkschaften sandten Protestnoten an die britische Regierung und den Vorsitzenden von Railtrack. Der Streik konnte schließlich Ende September 1994 beigelegt werden.
128. In Zusammenhang mit Angriffen auf die bestehenden Beschäftigungsbedingungen und der angedrohten Beschneidung der Gewerkschaftsrechte gewährte die ITF der **griechischen** Eisenbahnerföderation im Februar 1998 ihre Unterstützung.
129. Im Dezember 1994 traten die in der **ungarischen** Freien Gewerkschaft der Eisenbahner (VDSzSz) organisierten Bahnbeschäftigten aus Protest gegen eine geplante Verschlechterung der Dienstvorschriften des Bahnpersonals und die drohende Entlassung von 3.000 Beschäftigten in einen Generalstreik. Das ITF-Sekretariat sandte ebenso wie zahlreiche angeschlossene Gewerkschaften des Bahnsektors Protestnoten ab. Nach einer 18stündigen

Streikaktion konnte eine Einigung über die Mitwirkung der Gewerkschaft an den Struktur-reformen sowie über Arbeitsplatzabbau und Lohnerhöhungen erzielt werden. Nachdem es das ungarische Bahnunternehmen versäumt hatte, bis zum 31. März 1995 in Verhandlungen über eine Erneuerung des Kollektivvertrages einzutreten - eine der Bedingungen für die Beilegung des Streiks 1994 -, wurden erneut Solidaritätsbotschaften und Protestnoten verschickt.

130. Im Dezember 1994 unterzeichneten die nationale Eisenbahngewerkschaft KOKURO und die Liquidationsgesellschaft der **japanischen** Staatsbahnen (JNR) eine Vereinbarung über die förmliche Einstellung der 1975 von JNR eingeleiteten Schadensersatzklage. Diese Klage auf Erstattung von 20 Mrd. Yen ging auf einen achttägigen Streik zweier Gewerkschaften, KOKURO und DORO, im Jahre 1975 zurück. Nach Auflösung der JNR übernahm die JNR-Liquidationsgesellschaft die Schadensersatzklage und betrieb sie gegen KOKURO als einzige beklagte Partei weiter. Während der Dauer eines langjährigen Kampfes um die Zurücknahme der Schadensersatzklage konnten die japanischen Gewerkschaften sich stets auf die nachdrückliche Unterstützung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aus allen Verkehrsbereichen verlassen.
131. Am 23. Juni 1994 traten etwa 6.500 im Nationalen Rat der Lokführer, einer Splittergruppe der der ITF angeschlossenen **koreanischen** Eisenbahngewerkschaft, organisierte Lokführer bei den koreanischen Bahnen für ihre Forderungen nach einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen, einer Lohnerhöhung und der Wiedereinstellung ihrer entlassenen Spitzenfunktionäre in den Streik. Spezialeinheiten der Polizei stürmten Universitäten und kirchliche Einrichtungen, in denen Eisenbahner und U-Bahn-Personal Sitzstreiks veranstalteten, und Mitglieder der Streitkräfte wurden eingesetzt, um den Bahnbetrieb aufrechtzuerhalten. Die koreanische Eisenbahngewerkschaft und der Koordinierungsausschuß der der ITF angeschlossenen koreanischen Gewerkschaften drängten bei der Regierung auf nachsichtige Behandlung der Streikenden. In einem Schreiben an den koreanischen Präsidenten Kim Young Sam forderte die ITF die Regierung zum Rückzug des Militärpersonals aus dem Bahnbetrieb und zur Suche nach einer friedlichen Lösung des Konflikts auf.
132. Im März 1995 rief die der ITF angeschlossene **rumänische** Gewerkschaft der Beschäftigten bei dem Bukarester Metrounternehmen Metrorex, USLM, wegen der Weigerung des Unternehmens, über einen Kollektivvertrag zu verhandeln bzw. gesundheits- und sicherheitsgefährdende Arbeitspraktiken aufzugeben, zu einem Streik auf. Das Sekretariat sandte Protestnoten an den Präsidenten, das Parlament, die Regierung, den Verkehrsminister und den Senat Rumäniens. Ein weiterer Streik im März 1996 wurde vom Ministerpräsidenten für unzulässig erklärt, der gleichzeitig Repressalien gegen die Streikenden verhängte. Dies führte zu einer teilweisen Wiederaufnahme des Betriebs am 15. März. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften ebenso wie die betroffene Gewerkschaft reagierten auf diese Maßnahmen mit scharfen Protesten an die Adresse des Ministerpräsidenten. Im Anschluß an die Wiederaufnahme des Betriebs konnten die Geschäftsleitung und die USLM eine zufriedenstellende Einigung herbeiführen.
133. Mit Streikmaßnahmen im April/Mai 1997 konnten die **slowenischen** Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten eine Vereinbarung über eine Anhebung der Bezahlung sowie einen neuen Kollektivvertrag erwirken. Beschäftigte, die wegen ihrer Teilnahme an den Streikaktionen vom Dienst suspendiert worden waren, konnten an ihre Arbeitsplätze zurückkehren; gegen sie verhängte Sanktionen wurden aufgehoben. Während der Dauer des Arbeitskampfes sandten die ITF und angeschlossene Gewerkschaften Solidaritätsbotschaften an die slowenischen Gewerkschaften.
134. 1994 unterstützte die ITF die ihr angeschlossene Gewerkschaft während eines Streiks bei den Bahnen in **Uganda**. Trotz Vorlage eines positiven Berichts seitens der eingesetzten

Untersuchungskommission zog sich der Arbeitskonflikt über einen längeren Zeitraum hin, und um die Wiederinkraftsetzung der zeitweilig aufgehobenen Verfahren zum automatischen Abzug der gewerkschaftlichen Mitgliedsbeiträge von den Löhnen entbrannte ein weiterer Arbeitskonflikt, der schließlich gegen Ende 1997 beigelegt werden konnte.

135. Nachdem es im Juli 1996 zur Benachteiligung gewerkschaftlich aktiver Beschäftigter bei dem staatseigenem Bahnunternehmen der **Ukraine**, UZ, gekommen war, erklärten der ITF angeschlossene Gewerkschaften ihre Unterstützung für die Freie Lokführergewerkschaft der Ukraine (VPMU). Das Sekretariat und angeschlossene Gewerkschaften solidarisierten sich im Dezember 1997 in Botschaften an Regierungsstellen der Ukraine mit den Maßnahmen der Gewerkschaft der Eisenbahn- und Transportwegebauer in der Ukraine im Zusammenhang mit ausstehenden Lohnzahlungen. Der Arbeitskonflikt konnte zu einem befriedigendem Abschluß gebracht werden.
136. Im April 1995 reagierten die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten mit Solidaritätsbotschaften und Protestnoten auf die Weigerung der staatlichen Bahngesellschaft von **Simbabwe**, mit der Zimbabwe Amalgamated Railwaymen's Union (ZARU) in gutem Glauben über Fragen der Bezahlung zu verhandeln. Zur Untermauerung ihrer Lohnforderungen organisierte die ZARU am 14. Juni 1996 eine Demonstration sowie erfolgreiche Arbeitskämpfmaßnahmen am 9. Juli. Die Lohnerhöhungen 1996 wurden im vollen Umfang ausgezahlt, und für 1997 konnte die Gewerkschaft eine Anhebung von 25 Prozent durchsetzen.

VERÖFFENTLICHUNGEN, STUDIEN UND ERHEBUNGEN

137. Die Sektion gab die folgenden Veröffentlichungen heraus:

Titel	Erscheinungsdatum
ITF-Informationsdienst Eisenbahnen 1992	Juni 1994
Förderung staatlicher Bahnen	Juni 1994
Bahnsicherheit	November 1994
Modernisieren statt fragmentieren! Betrieb von ausschließlich mit einem Lokführer bemannten Güterzügen	November 1994
Produktivität bei den Bahnen	April 1996
Zugpersonal im europäischen grenzüberschreitenden Verkehr	1995
	Februar 1996

In der Zeit von November 1994 bis Juni 1998 wurden außerdem sechs Ausgaben des Eisenbahnbulletins herausgegeben.

ARBEITSPROGRAMM DER SEKTION 1998 – 2002

138. Wichtigstes Thema für die Bahnbeschäftigten weltweit werden auch in Zukunft Struktur-reformen bei den Bahnen und die möglichen Folgen für Arbeitsplätze, Arbeitsbedin-gungen und Gewerkschaftsrechte sein. Die Sektionskonferenz Eisenbahn 1997 befaßte sich ausführlich mit diesem Thema, und die erarbeiteten Schlußfolgerungen werden die Grundlage der Sektionstätigkeit während der kommenden vier Jahre bilden.
139. Der Position der Sektion zu Strukturreformen bei den Bahnen liegt die Auffassung zugrun-de, daß diese der Modernisierung des Netzes und einer Verbesserung der Dienstleistungs-qualität für vorhandene und potentielle Kunden dienen müssen. Vor diesem Hintergrund erkennt die Sektion drei Voraussetzungen für erfolgreiche Strukturreformen: voll umfas-

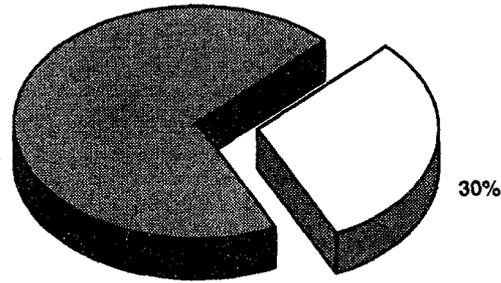
sende Konsultation der Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten; Erhaltung einer größtmöglichen Zahl von Arbeitsplätzen; und Anhebung der Sicherheitsnormen bei den Bahnen.

140. Die Tätigkeit der Sektion in den kommenden vier Jahren wird sich daher vor allem auf die folgenden Aspekte konzentrieren:

- Fortsetzung der politischen Debatte über Strukturreformen bei den Bahnen und Privatisierungsmaßnahmen im Rahmen der jährlichen Sektionssitzungen
- Beratung der angeschlossenen Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten im Hinblick auf bevorstehende Strukturreformen und/oder Privatisierungsmaßnahmen
- Koordinierung von Solidaritätsmaßnahmen durch das Sekretariat, falls Strukturreformen bei den Bahnen und/oder Privatisierungsmaßnahmen in einen ernstzunehmenden Konflikt zwischen angeschlossenen Gewerkschaften und Regierungen münden
- Kontaktpflege zur Weltbank und anderen internationalen Kreditinstitutionen, um zu gewährleisten, daß die Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten in vollem Umfang konsultiert werden, wenn sie Regierungen in bezug auf Strukturreformen bei den Bahnen und/oder Privatisierungsmaßnahmen beraten
- Koordinierung von Maßnahmen der angeschlossenen Gewerkschaften bei den neu entstehenden multinationalen Bahnbetreiberunternehmen seitens des Sekretariats
- Fortsetzung der Kampagnen- und Lobbyarbeit im Interesse voll umfassender Gewerkschaftsrechte für alle Bahnbeschäftigten im öffentlichen ebenso wie im privaten Sektor
- Fortsetzung der Kampagnen- und Lobbyarbeit im Interesse integrierter öffentlicher Personennahverkehrssysteme in Zusammenarbeit mit der Sektion Straßentransport im Rahmen des ITF-Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr sowie in Zusammenarbeit mit dem Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP)

141. Darüber hinaus wird sich die Sektion weiterhin mit Fragen der Bahnsicherheit befassen. Einen besonderen Schwerpunkt wird in diesem Zusammenhang die Sicherheit in Tunneln, u. a. dem Ärmelkanaltunnel, bilden.

SEKTION STRASSENTRANSPORT



MITGLIEDSCHAFT UND STRUKTUR DER SEKTION

1994	1.326.859 Mitglieder	127 Gewerkschaften
1998	1.392.354 Mitglieder	167 Gewerkschaften

Sektionsvorsitzender	Peter Baranowski (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr/ÖTV, Bundesrepublik Deutschland)
Stellvertretender Sektionsvorsitzender	Don Cunninghame (TGWU, Neuseeland - 1997 zurückgetreten)
Sektionssekretär	Graham Brothers (Stellvertretender Generalsekretär)
Stellvertretender Sekretär	Asbjørn Wahl (1993-97)
Stellvertretende Sekretärin	Jane Barrett (1997-98)

142. Auf der Sektionskonferenz im September 1996 verabschiedete die Sektion eine neue Struktur in Gestalt einer allen angeschlossenen Gewerkschaften zur Teilnahme offenstehenden Jahressitzung der Sektion, der ein erweiterter und repräsentativerer Planungsausschuß zuarbeitet. Eine der Jahressitzungen der Sektion zwischen den ITF-Kongressen wird den Status einer Vollkonferenz der Sektion erhalten. Die Mitgliedschaft des neuen Planungsausschusses wird auf der Sektionssitzung im Rahmen des 39. ITF-Kongresses festgelegt. Darüber hinaus richtete die Sektion offiziell eine Arbeitsgruppe Taxigewerbe sowie eine Arbeitsgruppe Telematik ein.
143. Zum Jahresende 1997 waren die folgenden Gewerkschaften im Planungsausschuß der Sektion vertreten.

<i>Land</i>	<i>Gewerkschaft</i>
Argentinien	Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas
Belgien	Belgische Transportarbeidersbond
Brasilien	CNTTT
Frankreich	Fédération Nationale FO des Transports
Bundesrepublik Deutschland	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)
Großbritannien	Transport and General Workers' Union
Japan	All-Japan Municipal Transport Workers' Union (TOSHIKO)
Neuseeland	Transport and General Workers' Union Incorporated*
Spanien	Federación Estatal de Transportes y Telecomunicaciones - UGT

Schweden Svenska Transportarbetareförbundet
 Simbabwe Transport and General Workers' Union
**inzwischen aufgelöst*

144. Die **ITF-Arbeitsgruppe Taxigewerbe** trat im März 1998 zu ihrer ersten Sitzung zusammen. Die Mitgliedschaft steht allen Gewerkschaften der Beschäftigten im Taxigewerbe offen.
145. Die **ITF-Arbeitsgruppe Telematik** tagte erstmals im März 1998. Die Mitgliedschaft steht allen Gewerkschaften mit Interesse an Fragen der Verkehrstelematik offen.
146. Der **ITF-Weltgewerkschaftsrat bei UPS** wurde im Juni 1997 eingerichtet. Ihm gehören die folgenden Gewerkschaften (einschließlich der Mitgliedsgewerkschaften der Kommunikations-Internationale - KI) an:

<i>Land</i>	<i>Gewerkschaft</i>
Belgien	SETCa/BBTK
Brasilien	FENTECT (Postbedienstete)
Kanada	IBT
Bundesrepublik Deutschland	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)
Großbritannien	TGWU
Irland	CWU
Niederlande	FNV Bondgenoten
Vereinigte Staaten	IBT IPA

POLITISCHE FRAGEN UND KAMPAGNEN

147. Die Eigentumsstrukturen der Straßenverkehrsunternehmen zeichnen sich noch immer durch starke Fragmentierung aus; dies stellt die Gewerkschaften bei der Organisation der Beschäftigten ebenso wie der Aushandlung und Durchsetzung von Kollektivverträgen vor große Schwierigkeiten. Die politischen Veränderungen in Mittel- und Osteuropa sowie Zentralasien hatten die Privatisierung zahlreicher ehemals staatseigener Unternehmen zur Folge, an deren Stelle in der Regel eine große Zahl privater Betreiberunternehmen getreten ist. Ein besonderes Problem ergibt sich für das Fahrpersonal im grenzüberschreitenden Verkehr, da die Einrichtungen an Grenzübergängen der enormen Zunahme des internationalen Verkehrs nicht gewachsen sind. Mehrtägige Wartezeiten sind an bestimmten Grenzübergangsstellen nichts ungewöhnliches. In Zusammenarbeit mit der Internationalen Straßentransport-Union (IRU) hat die ITF wiederholt Vorschläge für Erleichterungen im grenzüberschreitenden Verkehr gemacht, auf die die zuständigen politischen Stellen jedoch nur zögerlich reagieren. Angesichts der ständig wachsenden Zahl im grenzüberschreitenden Verkehr tätiger Fahrerinnen und Fahrer bemüht sich das Sekretariat weiterhin aktiv um die Schaffung eines umfassenden Rechtsschutz- und Krankenversicherungssystems für Fahrpersonal auf Auslandsfahrten.
148. Eines der wichtigsten Anliegen der Sektion war es während des Berichtszeitraumes, sich für **annehmbare Arbeitszeiten** des Fahrpersonals im Personen- ebenso wie im Güterverkehrssektor einzusetzen und die zuständigen Stellen zur Kontrolle wirksamer Obergrenzen zu bewegen, um auf diese Weise die Übermüdung des Fahrpersonals zu verringern. Im Juni 1997 startete die Sektion eine umfassende internationale Kampagne, an der sich eine große Zahl angeschlossener Gewerkschaften ebenso wie einige nicht angeschlossene Gewerkschaften beteiligten. Ein Schlüsselaspekt der Kampagne waren gemeinsame gewerkschaftliche Aktionen an den Grenzen. Für den 8. September 1998 organisiert die Sektion einen zweiten internationalen Aktionstag. Der Widerstand der Arbeitgeber bedeutete,

daß bei der Überarbeitung der geltenden Verordnung 3820/85 der Europäischen Union, in der die Arbeits- und Lenkzeiten des Fahrpersonals geregelt sind, kaum Fortschritte erzielt werden konnten; gleiches gilt für die Bemühungen um eine einvernehmlich beschlossene Richtlinie zur Begrenzung der Arbeitszeit. Die Hauptarbeitsgruppe Straßentransport der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) genehmigte zwischen der ITF und der IRU vereinbarte Vorschläge zur Kontrolle des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Personals (AETR); die Zustimmung des ECE-Binnenverkehrsausschusses steht jedoch noch aus. Im Zusammenhang mit einer umfassenden Überprüfung geltender IAO-Rechtsinstrumente hat der IAA-Verwaltungsrat vom Grundsatz her beschlossen, eine Überarbeitung von Übereinkommen 153 anzustreben, das bislang nur von sehr wenigen Staaten ratifiziert wurde.

149. Die Arbeitsgruppe Busbau setzt ihre Arbeit an Empfehlungen im Hinblick auf bauliche und gestalterische Aspekte von Bussen und Reisebussen und eine Verbesserung des Arbeitsumfelds des Fahrpersonals fort und führte in diesem Zusammenhang eine Reihe von Gesprächen mit Herstellerfirmen, Betreiberunternehmen und Forschungseinrichtungen. Bei Unfällen in Japan traten ernstzunehmende Mängel bei den Gestaltungsnormen zu Tage. Dies führte zur Einrichtung einer gemeinsamen Studiengruppe für die Karosserie von Bussen, an der Vertreterinnen und Vertreter von Regierung, Herstellern, Gewerkschaften und Betreiberunternehmen mitwirken. Diese Studiengruppe hat bereits Maßnahmen ergriffen, die zur Verabschiedung verbesserter Normen für den Aufprallwiderstand sowie zum Schutz des Fahrpersonals führen sollen.
150. Die Sektion hat zwei neue Arbeitsgruppen, **Taxigewerbe** und **Telematik** eingerichtet und prüft zur Zeit, wie sie ihre Tätigkeit im Interesse des **nicht im Fahrdienst tätigen Personals im Straßentransport** am sinnvollsten ausbauen kann.

ARBEITSKONFLIKTE UND SOLIDARITÄTSMASSNAHMEN

151. In **Argentinien** organisierte die Federación de Camioneros im Februar 1997 eine 60 km lange Lkw-Kolonnen, die sich über einen Zeitraum von drei Tagen im Schneckentempo auf der 900 km langen Strecke von Mendoza nach Buenos Aires fortbewegte, um gegen überlange Arbeitszeiten zu protestieren. Darüber hinaus organisierte die Gewerkschaft gemeinsam mit den Gewerkschaften aus den betreffenden Ländern Aktionen an den Grenzen nach Brasilien, Chile und Paraguay. Leitende Mitarbeiter/innen der Gewerkschaft, die nach Chile gereist waren, um den dort im Rahmen einer weiteren Aktion gestrandeten Mitgliedern beizustehen, wurden von der örtlichen Polizei des Landes verwiesen; dies führte zu heftigen Protesten gegen die Mißachtung von Gewerkschaftsrechten.
152. Die **französischen** Gewerkschaften der Beschäftigten im Straßentransport FO Transports und FGTE-CFDT standen an der Spitze eines 12tägigen Streiks des Lkw-Fahrpersonals, der im November 1996 weite Teile des Landes lahmlegte. Verhandlungen über eine Beilegung des Konflikts führten zu deutlichen Verbesserungen bei den Arbeitsbedingungen, einer Absenkung des Ruhestandsalter auf 55 Jahre, der Bezahlung der nicht zur Lenkzeit zählenden Arbeitszeiten, Leistungen im Krankheitsfall und Zusagen im Hinblick auf die Respektierung der Gewerkschaftsrechte am Arbeitsplatz. Im November 1997 wurde die Aktion wiederholt, da die Arbeitgeber die im Rahmen der Verhandlungen ausgehandelten Regelungen nicht vereinbarungsgemäß umgesetzt hatten.
153. Anlässlich einer Zusammenkunft der Präsidenten der Mitgliedstaaten des **Mercosur (Argentinien, Brasilien, Paraguay, Uruguay)** am 17. Dezember 1996 veranstalteten Gewerkschaften der Beschäftigten im Straßentransport im südlichen Teil Lateinamerikas im Rahmen eines "Kampftags für die Arbeitnehmerrechte im Mercosur" eine Grenzblockade, mit der sie gegen die Verschlechterung der Sozialbedingungen, unlauteren Wettbe-

werb, Sozialdumping und die Untergrabung der Arbeitnehmerrechte protestierten. 1.200 Lkws nahmen daran teil.

154. Im Mai 1996 beteiligten sich mehr als 10.000 Beschäftigte des Bus- und Güterverkehrssektors am größten Streik in der **norwegischen Verkehrswirtschaft** seit 50 Jahren, nachdem Vertragsverhandlungen gescheitert waren. Dieser Streik, der von der norwegischen Transportarbeitergewerkschaft organisierte worden war, war der erste in der Geschichte der norwegischen Gewerkschaft der Beschäftigten im Bussektor NRAF. Die Nordische Transportarbeiterföderation und die ITF wiesen die europäischen Verkehrsgewerkschaften vorsichtshalber darauf hin, daß die betroffenen Unternehmen möglicherweise versuchen würden, ihre Beförderungsdienste von nicht gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten ausführen zu lassen. Die unter der Leitung eines staatlichen Schlichters wiederaufgenommenen Gespräche führte zu einer Einigung mit den Arbeitgeberorganisationen auf dem Verhandlungswege und zur Beendigung der Arbeitskämpfmaßnahmen am 10. Juni.
155. Am 19. Januar 1995 leitete die **niederländische** Gewerkschaft Vervoersbond FNV (nach einem Zusammenschluß jetzt Teil der FNV Bondgenoten) Streikmaßnahmen im öffentlichen Intercity-Busverkehr ein, bei denen es um Arbeitsplätze und Bezahlung ging. Auf Wunsch der FNV Bondgenoten bat das ITF-Sekretariat die belgische Gewerkschaft CGSP zu verhindern, daß belgische Busse während des Streiks grenzüberschreitende Dienste in die Niederlande übernehmen; außerdem wurde eine Solidaritätsbotschaft an die FNV Bondgenoten gesandt.
156. Im August 1997 traten 185.000 in der International Brotherhood of Teamsters organisierte Beschäftigte bei **United Parcel Service** in den USA in den Streik. Dies war der größte Streik in den Vereinigten Staaten seit 40 Jahren. 2.000 UPS-Piloten solidarisierten mit eigenen Streikmaßnahmen. Im Mittelpunkt des Arbeitskampfes standen Forderungen im Hinblick auf die Zahlung eines Grundlohns, Arbeitsplatzsicherheit (zwei Drittel der Beschäftigten sind auf Basis befristeter Teilzeitverträge angestellt), Arbeitsschutzverfahren sowie Aspekte der betrieblichen Altersversorgung. Nach zwei Wochen gab die Geschäftsleitung den gewerkschaftlichen Forderungen in fast allen Punkten nach. Insbesondere verpflichtete sich das Unternehmen in der Vereinbarung zur Beilegung des Konflikts zur Schaffung von 10.000 neuen Vollzeitarbeitsplätzen. Internationale Solidarität war ein wichtiger Faktor bei dem Bemühen, das Unternehmen während des Arbeitskampfes unter Druck zu setzen. Von Anfang an hatte die Geschäftsleitung von UPS ihren Kunden versichert, daß die internationalen Dienste durch die Maßnahmen der US-amerikanischen Beschäftigten nicht beeinträchtigt würden. ITF-Gewerkschaften, von denen viele bereits im Rahmen einer vorangegangenen Sitzung des Weltgewerkschaftsrates bei UPS an den Verhandlungen der Teamsters teilgenommen hatten, erbrachten jedoch den Beweis, daß UPS die Einhaltung dieser Zusage nicht garantieren konnte.
157. Eine Delegation führender Vertreterinnen und Vertreter der Teamsters reiste im August in Begleitung der Independent Pilots' Association (IPA) durch Europa und sprach auf Massenveranstaltungen der UPS-Beschäftigten an europäischen UPS-Standpunkten, organisierte Streikpostenketten und traf mit den Führungsspitzen von ITF-Gewerkschaften zusammen. Als der Konflikt beendet wurde, hatten angeschlossene Gewerkschaften in mehreren wichtigen europäischen Ländern bereits mit der Umsetzung von Plänen für Solidaritätsstreiks oder andere praktische Arbeitskämpfmaßnahmen begonnen, die erhebliche Folgen für UPS gehabt hätten. Für die Dauer des Streiks sorgte ein "Aktionskomitee" im ITF-Sekretariat, dem Mitarbeiter/innen der Sektionen Straßentransport und Zivilluftfahrt angehörten, für die kontinuierliche Weiterleitung von Informationen an die angeschlossenen Gewerkschaften. Vertreterinnen und Vertreter der ITF gaben den Medien in den USA und in Europa zahlreiche Interviews. Nach dem Ende des Streiks sprach IBT-Präsident Ron Carey der ITF und den einzelnen an der Aktion beteiligten Gewerkschaften in einer persönlichen Note seinen Dank aus und unterstrich die ausschlaggebende Bedeutung

der internationalen Solidarität für den erfolgreichen Abschluß. Aus dem UPS-Streik wurden wichtige Lehren gezogen, die in Zukunft auf andere Arbeitskonflikte angewandt werden können.

158. Im Oktober 1995 spendete die ITF £ 2.000,- aus dem Internationalen Solidaritätsfonds Edo Fimmen zur Milderung von Härtefällen unter den Beschäftigten bei Cargo Carriers, die im Rahmen eines Arbeitskonflikts zwischen dem Unternehmen und der Transport and General Workers' Union in **Simbabwe** entlassen worden waren. Im November 1995 ordnete das Oberste Gericht die sofortige Wiedereinstellung aller Beschäftigten an, doch das Unternehmen weigerte sich, dieser Anordnung zu folgen. Im Anschluß an weitere Arbeitskämpfmaßnahmen und Solidaritätsaktionen von ITF-Gewerkschaften im südlichen Afrika wurden die entlassenen Beschäftigten schließlich im Juni 1996 auf gerichtliche Anweisung wieder eingestellt.

VERÖFFENTLICHUNGEN, STUDIEN UND ERHEBUNGEN

159. Während des Berichtszeitraumes gab die Sektion die folgenden Veröffentlichungen heraus:

Titel	Erscheinungsdatum
Eine neue Verkehrsrevolution - Telematik im Straßenverkehr	Juli 1995
Jetzt reicht's! (Handbuch für die Kampagne zu den Arbeitszeiten)	April 1997
Straßentransport-Bulletins	Juli 1996 und März/April 1997

ARBEITSPROGRAMM DER SEKTION 1998 - 2002

160. Eine Reihe von aktuellen Themen, die zum Teil die derzeit stattfindenden Veränderungen in dem Wirtschaftsbereich widerspiegeln, erfordern Maßnahmen seitens der Sektion Straßentransport. Es handelt sich dabei u. a. um

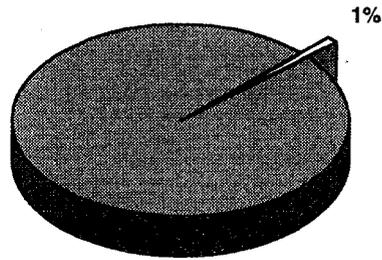
- lange und unregelmäßige Arbeitszeiten
- die wachsende Zahl von Berufsfahrerinnen und -fahrern, die sich entweder als Selbständige oder als Vertragsfahrer, die ihr Fahrzeug mieten/leasen, betätigen
- technischer Wandel, insbesondere in bezug auf Informationstechnologien
- die wachsende Bedeutung des nicht im Fahrdienst eingesetzten Personals in dem Sektor und die zunehmende Zahl der in der Branche beschäftigten Frauen
- die Ausbreitung multinationaler Betreiberunternehmen in der Straßenverkehrswirtschaft, insbesondere im Straßenpersonenverkehr und bei den sogenannten Integratoren bzw. Paketdiensten
- der fortgesetzte Bedarf für eine Kampagne zur Gewährleistung und zum Ausbau leistungsfähiger und erschwinglicher öffentlicher Verkehrssysteme

161. Die Tätigkeit der Sektion Straßentransport in den kommenden vier Jahren wird sich auf die oben aufgeführten Aspekte konzentrieren. Die wichtigste Kampagne wird in nächster Zeit die von der Sektion geführte Kampagne zur **Arbeitszeit** sein, in deren Mittelpunkt die Forderung nach einer Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten steht. Der Aktionstag am 8. September 1998 war nur ein Termin im Rahmen der fortgesetzten Kampagne zu diesem Thema.

162. Im Zusammenhang mit der Ausbreitung multinationaler Betreiberunternehmen im Straßentransport plant die Sektion einen Ausbau des **Weltgewerkschaftsrates bei UPS**, dem auch Gewerkschaften der Beschäftigten in der Luftverkehrswirtschaft und der Postbediensteten angehören, um seinen Zuständigkeitsbereich auf andere Integratoren (z. B. TNT,

DHL und Federal Express) auszuweiten. Eine Korrespondenzgruppe von Gewerkschaften der Beschäftigten bei **Stagecoach** (deren Tochtergesellschaften sich im Straßen- ebenso wie im Schienenpersonenverkehr betätigen) wurde bereits eingerichtet. Das Sekretariat wird weiterhin für eine Abstimmung der Tätigkeit dieser Gruppen sorgen und bei der Einrichtung von Arbeitsgruppen für weitere multinationale Unternehmen behilflich sein, soweit seitens der angeschlossenen Gewerkschaften entsprechendes Interesse besteht. Diese Aktivitäten müssen soweit es geht mit den Europäischen Betriebsräten koordiniert werden, die aufgrund der EU-Gesetzgebung bei einer Reihe transnationaler Verkehrsgesellschaften eingerichtet werden.

SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT



MITGLIEDSCHAFT UND STRUKTUR DER SEKTION

1994	51.695 Mitglieder	60 Gewerkschaften
1998	46.122 Mitglieder	80 Gewerkschaften

Sektionsvorsitzender	Alfons Geeraerts (BTB, Belgien)
Stellvertretender Sektionsvorsitzender	Walter Darmstädter (HTV, Österreich)

Sektionssekretär	Graham Brothers (Stellvertretender Generalsekretär)
Stellvertretender Sekretär	Asbjørn Wahl (1993-97)
Stellvertretende Sekretärin	Jane Barret (1997-98)

163. Obwohl die ITF-Sektion Binnenschifffahrt über einen Sektionsausschuß verfügt, ist dieser während des Berichtszeitraumes nicht zusammengetreten. Der Löwenanteil der Tätigkeit der Sektion findet in den Regionen statt und bezieht sich auf internationale Wasserstraßensysteme. Die Sektion verfügt über eine Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau und einen Ausschuß für Bemannungsfragen in der Rheinschifffahrt. Gewisse Aspekte der Sektionstätigkeit im Zusammenhang mit dem Einsatz von Billigflaggen und nicht im Flaggenland wohnhaften Besatzungen werden vom ITF-Wohlfahrtsfonds für Seeleute bezuschußt.

164. Der **Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau** gehörten im Juni 1998 die folgenden Mitglieder an:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Gewerkschaft</i>
Österreich	W. Darmstädter (Stellvertretender Vorsitzender)	HTV
	R. Tresdner	
Belgien	A. Geeraerts (Vorsitzender)	BTB
Frankreich	<i>unbesetzt</i>	FETS FO
Bundesrepublik Deutschland	H.-W. Kayßer	Gewerkschaft ÖTV
Niederlande	F. Kloosterman	FNV Bondgenoten
Schweiz	H. Baumgartner	VHTL

POLITISCHE FRAGEN UND KAMPAGNEN

165. Im wesentlichen konzentrierte sich die Tätigkeit der Sektion auf das Rhein-Main-Donau-Wasserstraßensystem in Europa und das Paraguay-Paraná-Wasserstraßennetz sowie den Amazonas in Lateinamerika. Die Betriebsformen und Schiffe, die in diesen beiden Regionen zum Einsatz kommen, sind sehr unterschiedlich. Mit einem Lehrgang für angeschlossene Gewerkschaften in Indien und Bangladesch wurden Maßnahmen in Asien eingeleitet. Das Potential für den Ausbau des Verkehrs auf vielen Wasserstraßensystemen bleibt weiterhin ungenutzt, obwohl zunehmend bekannt ist, daß die Binnenschifffahrt im Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsträgern weitaus umweltfreundlicher ist. In Rußland und anderen ehemaligen Sowjetrepubliken kommt der Binnenschifffahrt als Verkehrsträger große Bedeutung zu. In dieser Region verschimmt der Unterschied zwischen der Fluß- und der Seeschifffahrt, da zahlreiche größere Flußschiffe zunehmend auch in der Hochseeschifffahrt eingesetzt werden. Dies wirft schwerwiegende Bedenken bezüglich der Schifffahrtssicherheit ebenso wie wettbewerbsrelevante Fragen für Seeleute und Beschäftigte in der Binnenschifffahrt auf, die in Zukunft einer eingehenderen Behandlung bedürfen.
166. Die angeschlossenen Gewerkschaften in der Binnenschifffahrt sind über gewisse nachteilige Entwicklungen in dem Sektor zutiefst beunruhigt. In Lateinamerika verdrängen Billigflaggen auf der Paraguay-Paraná-Wasserstraße unter der Flagge der Anliegerstaaten betriebene Schiffe. Die angeschlossenen Gewerkschaften haben um eine Ausweitung der ITF-Billigflaggenkampagne gebeten, um dieser Entwicklung entgegenwirken zu können, und derzeit wird untersucht, welchen Umfang der Einsatz von Billigflaggen in dem Sektor inzwischen erreicht hat.
167. In Europa bereitet vor allem der Einsatz schlechter bezahlter, nicht im Flaggenland wohnhafter Besatzungsmitglieder ohne angemessene vertragliche Garantien Sorge. Zum Zeitpunkt der Niederschrift dieses Berichts wurde in Zusammenarbeit mit der ITF-Seeleutesektion eine Untersuchung über Eigentumsstrukturen, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen in dem Sektor durchgeführt, die die Grundlage für die Erarbeitung einer ITF-Politik über Mindestbeschäftigungsbedingungen bilden soll. Erhebliche Beunruhigung verursacht auch die Tatsache, daß einige Reedereien Luxemburg als Billigflagge benutzen.
168. Eine wichtige Zielsetzung der Sektion besteht darin zu gewährleisten, daß die Besatzungsstärken ausreichen, um nicht nur die Sicherheit des Schiffsbetriebs, sondern auch angemessene Sozial- und Arbeitsbedingungen an Bord zu garantieren. Um dies zu erreichen, wirkt die ITF an Beratungen sowohl im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) als auch der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) mit. In Europa wirkt sich die Tatsache, daß sich eine große Zahl von Schiffen im Besitz von Partikulieren befindet, negativ auf Bezahlung und Arbeitsbedingungen aus. In jüngeren Jahren wurde diese Situation dadurch weiter verschärft, daß große Schifffahrtsgesellschaften ihre Flotten verkaufen.

ARBEITSKONFLIKTE UND SOLIDARITÄTSMASSNAHMEN

169. Im Mai 1994 wurde die ITF von der ihr angeschlossenen **französischen** Gewerkschaft FO-FETS auf Pläne der französischen Regierung aufmerksam gemacht, die Flotte der staats-eigenen Rheinschifffahrtsgesellschaft CFNR von der französischen auf die luxemburgische Flagge umzuflaggen. Der wichtigste Beweggrund für diesen Schritt war offenbar eine Absenkung der Sozialversicherungskosten des Unternehmens. Der Plan stieß auf heftigen Widerstand seitens der Gewerkschaft, nach deren Überzeugung die Nutzung der luxemburgischen Flagge als erste Billigflagge in der europäischen Binnenschifffahrt einen gefährlichen Präzedenzfall darstellen würde. Das ITF-Sekretariat und angeschlossene Gewerkschaften sandten Protestnoten an den französischen Verkehrsminister sowie den Direktor der CFNR. Ungeachtet dieser Proteste wurde im Juli 1994 eine neue Tochtergesellschaft,

CFNR-Lux, in das Handelsregister eingetragen. Im Rahmen des 37. ITF-Kongresses im August 1994 berieten Vertreter der FO-FETS und der der ITF angeschlossenen luxemburgischen Gewerkschaft FNCTTFEL über die Lage und erarbeiteten eine Absichtserklärung. Gemäß dieser Erklärung sollte die FO-FETS auch weiterhin die Schiffsbesatzungen vertreten, in ihrem Namen mit CFNR-Lux verhandeln und für die Einhaltung der Verträge sorgen. Die FNCTTFEL ihrerseits sollte gewährleisten, daß die Verträge den luxemburgischen Sozialnormen entsprechen und die luxemburgischen Verwaltungsvorschriften erfüllen. Am 24. November 1994 fand in Luxemburg im Beisein der ITF ein weiteres Gespräch statt, auf dem vereinbart wurde, daß die Gewerkschaften Vertragsentwürfe unterbreiten sollten, die dann Gegenstand von Verhandlungen nach luxemburgischen Recht sein sollten. Die FNCTTFEL richtete später eine Abteilung Binnenschifffahrt ein. Die Muttergesellschaft CFNR wurde in der Zwischenzeit privatisiert.

VERÖFFENTLICHUNGEN, STUDIEN UND ERHEBUNGEN

170. Die Sektion Binnenschifffahrt gab die folgenden Veröffentlichungen heraus:

Titel	Erscheinungsdatum
Politik bezüglich der Konsequenzen der UN-Sanktionen gegen Serbien für den Transitverkehr auf der Donau	Eingabe an den ECE-Binnenverkehrsausschuß, Januar 1995
Untersuchung über Eigentumsstrukturen der Flotten, Flaggen, Staatsangehörigkeit der Besatzungen im Zusammenhang mit der Kampagne gegen Billigflaggen und Niedriglohnbesatzungen	Abschlußbericht in Arbeit, Juli 1998

ARBEITSPROGRAMM DER SEKTION 1998 - 2002

171. Die Sektion wird ihre Beratungen über Wege zur Bekämpfung des Sozialdumping durch Einsatz von Billigflaggen und nicht im Flaggenland wohnhaften Besatzungen fortsetzen. Wo die Beschäftigung nicht im Flaggenland wohnhafter Besatzungen akzeptiert wird, muß sie auf Grundlage echter Beschäftigungsverträge erfolgen, in denen die Zuständigkeit für Fragen wie z. B. Mitgliedschaft in Sozialversicherungssystemen klar definiert ist. Die Sektion wird sich auch weiterhin für die wirksame Regulierung der Besatzungsstärken sowie eine Begrenzung der Arbeitszeiten einsetzen und unlauteren Wettbewerb auf der Grundlage schlechterer Arbeitsbedingungen bekämpfen. Die Sektion wird die angeschlossenen Gewerkschaften auch in Zukunft bei zwischenstaatlichen Organisationen vertreten, die Einfluß auf die Arbeitsbedingungen und die wirtschaftliche Situation des Sektors nehmen.

AUSSCHUSS FÜR ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR

172. Im ITF-Ausschuß für Öffentlichen Personennahverkehr arbeiten die Sektionen Eisenbahn und Straßentransport im Hinblick auf Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs zusammen. Der Ausschuß ist gegenüber beiden Sektionen zur Rechenschaft verpflichtet und arbeitet eng mit der Internationale der Öffentlichen Dienste (IÖD) zusammen, zu deren Mitgliedsorganisationen eine Reihe von Gewerkschaften der Kommunalbediensteten zählen, die auch Beschäftigte im öffentlichen Personennahverkehr organisieren.
173. Während des Berichtszeitraumes fungierte **Siegfried Weiß (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands)** als Vorsitzender des Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr, Stellvertretender Vorsitzender war **Anders Westin (Schwedische Gewerkschaft der Kommunalbediensteten)**.
174. Im Juni 1998 gehörten dem Ausschuß die folgenden Gewerkschaften an:

<i>Land</i>	<i>Gewerkschaft</i>
Australien	ASU
Österreich	Gewerkschaft der Eisenbahner Gewerkschaft der Gemeindebediensteten HTV
Belgien	Secteur "TRAM-BUS-METRO" de la CGSP BTB
Brasilien	CNTTT
Kanada	CAW TCU (Kanadische Sektion)
Dänemark	SiD
Finnland	RL SVL AKT
Frankreich	FO Transports FGTE CFDT FO Cheminots FMC
Bundesrepublik Deutschland	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) GdED
Ghana	PRTU
Großbritannien	TGWU ASLEF RMT TSSA
Griechenland	Panhellenische Eisenbahnerföderation
Indien	Tamil Nadu Road Transport Federation
Israel	Abteilung Verkehr des Histadrut
Italien	FIT - CISL FILT -CGIL UILTRASPORTI
Elfenbeinküste	Syndicat des Travailleurs de la SOTRA

Japan	TOSHIKO KOKURO UNYU-ROREN KOTSU-ROREN SHITETSU-SOREN JRU ZENJIKO ROREN JR-RENGO
Kenia	TAWU
Korea	FKTWU
Lesotho	TCEAWU
Luxemburg	FNCTTFEL
Mauritius	TCEU
Namibia	TAWU
Niederlande	FNV Bondgenoten
Neuseeland	TGWU
Nigeria	NURTW
Norwegen	NTF
Slowakei	ITPRTW
Südafrika	TAWU
Spanien	FETT UGT FETCOMAR - CC.OO.
Schweden	STF SEKO SKAF
Schweiz	SEV VPÖD
Thailand	SRTSEA
Türkei	DEMIRYOL-IS
Zaire	FNTT
Simbabwe	TGWU ZARU

175. Der ITF/IÖD-Arbeitsgruppe Öffentlicher Personennahverkehr gehören derzeit die folgenden Mitglieder an:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Gewerkschaft</i>
Belgien	L. Antoine	Secteur "TRAM-BUS-METRO" de la Centrale Générale des Services Publics
Tschechische Republik	K. Veselka	Tschechische Vereinigung von Verkehrsgewerkschaften
Frankreich	G. Doriat J.-A. Gauthier	Fédération Nationale FO des Transports Fédération Générale des Transports et de l'Équipement - CFDT
Bundesrepublik Deutschland	H. Schmidt-Kohlhas S. Weiß (Vorsitzender)	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
Großbritannien	G. Stevenson A. Thompson	Transport and General Workers' Union UNISON
Italien	S. Frisella	Federazione Italiana Trasporti - CISL
Luxemburg	G. Greivelding	FNCTTFEL
Schweden	K. Gustafsson A. Westin (Stellvertretender Vorsitzender)	Svenska Transportarbetareförbundet Svenska Kommunalarbetareförbundet
Schweiz	L. Welander S. Giger F. Barbezat	Schweizerischer Verband des Personals Öffentlicher Dienste Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV)

176. Einer 1996 gegründeten gemeinsamen Arbeitsgruppe Gesundheit und Sicherheit im öffentlichen Verkehr gehören Vertreterinnen und Vertreter der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sowie der Gewerkschaftsbewegung nahestehende wissenschaftliche Fachleute an, die auf dem Gebiet der Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr forschen. Im Juni 1998 gehörten der Arbeitsgruppe folgende Mitglieder an:

Wissenschaftler/innen

Johan Siegrist
Birgit Aust
Birgit Greiner
June Fisher
Anna Marie van den Berg
Michiel Kompier
Bo Netterström

Gewerkschaftsvertreter/innen

Hilmar Schmidt-Kohlhas	Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr (ÖTV), Bundesrepublik Deutschland
Martin Mayer	TGWU, Großbritannien
Hubert Vermeir	CVD, Belgien
Anders Westin	SKAF, Schweden
IÖD	

VERÖFFENTLICHUNGEN, STUDIEN UND ERHEBUNGEN

177. Die folgenden Veröffentlichungen, Studien und Erhebungen wurden während des Berichtszeitraumes im Auftrag des Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr erstellt:

Titel	Erscheinungstermin
Öffentlicher Personennahverkehr - Eine echte Alternative	Juni 1996
Übersicht über die Arbeitszeiten des Fahrpersonals im öffentlichen Personennahverkehr	Oktober 1996
Gesundheit und Sicherheit im öffentlichen Verkehr (Symposiumsbericht)	Juni 1996
Busfahrerinnen und -fahrer: Aufgepaßt! (Broschüre zur Streßvermeidung bei Busunternehmen)	Juni 1998
Bulletin Öffentlicher Personennahverkehr/ÖPNV	fünf Ausgaben in der Zeit von März 1995 bis März/April 1998
Normen für Bau und Gestaltung von Straßenbahnen	Bericht vorgelegt im April 1998

ARBEITSPROGRAMM 1998 - 2002

178. Die aktuelle Tätigkeit des Ausschusses und sein Arbeitsprogramm für die nächsten vier Jahre werden beeinflußt durch die Erkenntnis beider Sektionen, daß leistungsfähige und kundenfreundliche öffentliche Verkehrssysteme im Interesse der Verkehrsbeschäftigten, der Öffentlichkeit ebenso wie der örtlichen Wirtschaft und der Volkswirtschaften der Länder liegen. Die Tätigkeit des Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr während der kommenden vier Jahre wird die folgenden Aspekte umfassen:

- eine anhaltende Kampagne, u. a. in Zusammenarbeit mit dem Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP), zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Abwehr der Deregulierung
- fortgesetzte Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs
- Unterstützung der Kampagne der Sektion Straßentransport im Hinblick auf Arbeits- und Ruhezeiten des Fahrpersonals und insbesondere Lobby- und Kampagnenmaßnahmen für die Miteinbeziehung der Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr in den Geltungsbereich der Bestimmungen von IAO-Übereinkommen 153 über die Arbeitszeiten im Straßentransport sowie andere Vorschriften zur Regelung der Arbeitszeiten des Fahrpersonals
- Fortsetzung der Forschungs- und Koordinierungsarbeiten zum Bus- und Straßenbahnbau im Rahmen einer Arbeitsgruppe der angeschlossenen Gewerkschaften
- Erarbeitung einer gewerkschaftspolitischen Erklärung über Raumplanung und andere Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Städten
- fortgesetzte Forschungs- und Koordinierungsarbeit in Fragen der Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen der gemeinsamen Arbeitsgruppe. Die Arbeitsgruppe wird auch in Zukunft Informationen über neue Forschungsmaßnahmen weiterleiten, Forschungsergebnisse in leicht verständlicher Form zusammenfassen und neue Fragen zur näheren Erforschung aufzeigen. Zur Zeit beschäftigt sich die gemeinsame Arbeitsgruppe mit den folgenden Themen: Zusammenhang zwischen der Gesundheit des Busfahrpersonals und Fahrplanerstellung sowie Fahrzeiten; Erarbeitung von Prototypen modellhafter Fahrerarbeitsplätze in Bussen und Straßenbahnen;

Erarbeitung von Strategien für den Umgang mit aggressivem Verhalten und gewalttätigen Übergriffen gegen Beschäftigte im öffentlichen Verkehr; und die Folgen des Einwirkens von Luftverschmutzung auf Beschäftigte im öffentlichen Personennahverkehr.

BINNENVERKEHRSSSEKTIONEN – BEZIEHUNGEN ZU INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN

179. Während des Berichtszeitraumes vertraten die Binnenverkehrssektionen die ITF auf den Sitzungen und bei anderen Maßnahmen der im folgenden aufgeführten zwischenstaatlichen und Nicht-Regierungsorganisationen. Da sich diese Maßnahmen häufig auf mehr als einen Verkehrsträger bezogen, sind die Organisationen nicht in den Berichten über die einzelnen Sektionen, sondern hier zusammen aufgeführt. Nähere Informationen sind den Jahrestätigkeitsberichten zu entnehmen. Über die Vertretung der ITF bei diesen Organisationen wurde auf den entsprechenden ITF-Sektionssitzungen Bericht erstattet. Vertreter/innen einiger dieser Organisationen nahmen auch an ausgewählten Sitzungen der ITF-Sektionen teil:

UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE)

UN-Wirtschaftskommission für Asien und den fernen Osten (ECAFE)

Internationales Arbeitsamt (IAA)

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Europäische Union/EU-Kommission

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Donaukommission

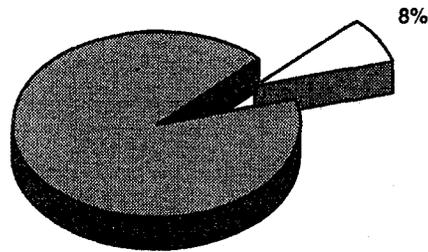
Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Verband afrikanischer Bahnen (UAR)

Internationale Straßentransport-Union (IRU)

Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP)

HAFENARBEITERSEKTION



MITGLIEDSCHAFT UND STRUKTUR DER SEKTION

1994	311.605 Mitglieder	122 Gewerkschaften
1998	369.344 Mitglieder	141 Gewerkschaften

Sektionsvorsitzender **John Bowers (ILA, Vereinigte Staaten)**
 Stellvertretender Sektionsvorsitzender **John Coombs (MUA, Australien)**

Sektionssekretär **Kees Marges**

180. Aufgrund der ständig voranschreitenden Einführung neuer Technologien, Privatisierung und anderer Aspekte des strukturellen Wandels ist die Gesamtzahl der Hafentarbeiter in fast allen Häfen der Welt weiter gesunken. Als Konsequenz hieraus gingen auch die Mitgliederzahlen fast aller der ITF angeschlossener Gewerkschaften deutlich zurück. Es ist daher um so bemerkenswerter, daß die Gesamtzahl der von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften vertretenen Hafentarbeiter seit dem Kongreß in Genf gestiegen ist. Dies ist auf den Beitritt neuer Hafentarbeitergewerkschaften zurückzuführen, häufig aus Ländern, in denen die ITF bis dahin nicht vertreten war.

181. Im Juni 1998 gehörten dem **Planungsausschuß der Hafentarbeitersektion** die folgenden Mitglieder an:

<i>Region</i>	<i>Name</i>	<i>Gewerkschaft/Land</i>
Afrika	Uzoije Ukaumunna	Maritime Workers' Union (Nigeria)
	Thulani Dlamini	TGWU (Südafrika)
Asien/Pazifik	John Coombs	MUA (Australien)
	Manohar Kotwal	Transport & Dock Workers' Union (Indien)
Europa	Bob Baete	BTB (Belgien)
	Knud Hansen	SiD (Dänemark)
	Manfred Rosenberg	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV),
	Graham Stevenson	Bundesrepublik Deutschland
Lateinamerika /Karibik	Mayo Machado	TGWU (Großbritannien)
	Fernandes	CONTTMAF (Brasilien)
	Francis Mungroo	Seamen & Waterfront Workers' Trade Union (Trinidad & Tobago)
Nordamerika	John Bowers	ILA (USA)
	Brian McWilliams	ILWU (USA)

182. Der auf dem Kongreß in Genf berufene Sektionsausschuß der Hafentarbeitersektion trat während des Berichtszeitraumes nicht zusammen. Statt dessen wurde jede angeschlossene Gewerkschaft, die Hafentarbeiter organisiert, zur Teilnahme an alljährlichen Sitzungen der Hafentarbeitersektion eingeladen, die in der Regel in Verbindung mit dem ITF-Fair-Practices-Ausschuß (FPC) stattfinden. Eine Vollkonferenz der Sektion fand 1997 in Verbindung mit der FPC-Stizung in Miami (USA) statt.
183. Dem Aufbau der Regionalstruktur der Sektion wurde zunehmendes Gewicht beigemessen. Regionale Hafentarbeitersitzungen boten Gelegenheit zu tiefgreifenderem Informationsaustausch und Diskussionen über regionale Entwicklungen und Tendenzen. Die Sektion wirkt über ihre Mitarbeit im Fair-Practices-Ausschuß sowie in der Lenkungsgruppe für die Billigflaggenkampagne richtungsweisend an der ITF-Billigflaggenkampagne mit.
184. In der Zeit zwischen den großen Sektionssitzungen wurde die Tätigkeit der Sektion vom Planungsausschuß der Hafentarbeitersektion überwacht, der u. a. die Tagesordnung und Unterlagen für Sektionssitzungen vorbereitet. Sitzungen des Planungsausschusses beschränken sich bislang auf einen Tag, was außereuropäische Gewerkschaften von einer Teilnahme abhält.

POLITISCHE FRAGEN UND KAMPAGNEN

Privatisierung und andere Hafenreformen

185. Hafenreformen und insbesondere die Privatisierung von Häfen und Terminals waren während des Berichtszeitraumes die wichtigste Herausforderung, der sich die Sektion stellen mußte. Privat betriebene Häfen stehen unter Druck, sich stärker von politischen Stellen zu distanzieren. Staatliche Häfen wurden entweder auf der Stelle privatisiert oder in Vorbereitung auf ihre Privatisierung auf betriebswirtschaftliche Grundlage gestellt.
186. Es kommen unterschiedliche Modelle der Hafenprivatisierung zur Anwendung, am weitesten verbreitet ist jedoch das sog. "Pachtmodell", bei dem Grund und Boden sowie Infrastruktur in staatlichem bzw. kommunalem Besitz verbleiben, während private Betreiberunternehmen Eigentümer von Gebäuden und Ausrüstungen sind und den Ladungsumschlagsbetrieb managen. Gelegentlich, so z. B. in mehreren Fällen in Großbritannien, wird der gesamte Hafen einschließlich Gelände und Infrastruktur, an den Privatsektor veräußert.
187. So wie es unterschiedliche Formen der Privatisierung gibt, so unterscheiden sich auch die Folgen für die Beschäftigten. Die meisten "Reformen" in Häfen und Terminals zielen jedoch auf einen drastischen Arbeitsplatzabbau und erhebliche Verbesserungen der Kran- und Terminalproduktivität ab. Ein weiteres entscheidendes Motiv für Privatisierungsmaßnahmen ist der Mangel an öffentlichen Mitteln für neue Investitionen. Viele Regierungen betrachten es als einfache Lösung für das Problem knappen Personals, private - und in vielen Fällen ausländische - Investoren anzulocken.
188. Die Hafentarbeitersektion ist der festen Überzeugung, daß Gewerkschaften vom frühestmöglichen Zeitpunkt an in den Reformprozeß miteinbezogen werden sollten, um die Interessen der Beschäftigten zu schützen. Langfristig können nur solche Hafenreformen erfolgreich sein, die von den Beschäftigten, dem wichtigsten "Vermögenswert" jedes Unternehmens, mit getragen werden. Obwohl diese Grundsätze in die Schlußfolgerungen des dreigliedrigen IAO-Treffens über Strukturreformen in den Häfen 1996 in Genf eingeflossen waren, wurden sie bislang nur von sehr wenigen Regierungen oder Arbeitgebern in die Praxis umgesetzt.

189. Angesichts der Weigerung fast aller Regierungen und Arbeitgeber, Änderungen im Einverständnis mit Hafentarbeitergewerkschaften durchzusetzen, verabschiedete die ITF-Hafentarbeitersektion auf ihrer Sektionskonferenz 1997 in Miami (USA) einen "Internationalen Solidaritätspakt", in dem die angeschlossenen Gewerkschaften ihren Schwesterorganisationen ihre Unterstützung bis hin zu praktischen Solidaritätsmaßnahmen zusagen, wann immer sie sich vom Reformprozeß ausgeschlossen sehen.

Gewerkschaftsfeindliche Maßnahmen

190. Hafenreformen haben auch weitreichende Konsequenzen für die Position der Gewerkschaften. Die Gewerkschaften müssen daher ihre eigenen politischen Strategien und Arbeitsmethoden einer fortlaufenden Prüfung unterziehen, um sie an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Die Schulung führender Gewerkschaftsmitglieder und die Bereitschaft, den Wandel zu akzeptieren, wo er zur Verbesserung der Bedingungen der Beschäftigten beiträgt oder unvermeidbar ist, sollten Bestandteil dieses Prozesses sein. Dies dient der Vorbereitung der Gewerkschaften auf die Herausforderungen der Zukunft; es befähigt sie, gewerkschaftliche und arbeitnehmerrelevante Grundwerte in einem sich verändernden Umfeld zu verteidigen und garantiert vor allem dem Fortbestand starker und demokratischer Gewerkschaften in der Hafenwirtschaft.
191. Natürlich dienen Privatisierung und "Hafenreformen" häufig als Instrument zur Schwächung oder Zerschlagung gewerkschaftlicher Organisationsstrukturen. Diese keineswegs neue Tendenz ist weltweit zu beobachten, unabhängig vom Entwicklungsstand des betreffenden Landes. Hafentarbeitergewerkschaften waren traditionell in zahlreichen Ländern in einer starken Position, und wie wir in Australien erleben konnten, ist denjenigen, die die Gewerkschaften generell zerschlagen wollen, durchaus bewußt, daß die Hafentarbeiter ein vorrangiges Ziel darstellen.
192. Diese Entwicklungen waren Anlaß zur Verabschiedung einer zweiten EntschlieÙung auf der Sektionskonferenz in Miami, mit der eine weltweite Kampagne gegen gewerkschaftsfeindliche Maßnahmen seitens der Behörden eingeleitet wurde.

Billigflaggenkampagne

193. Die der ITF angeschlossenen Hafentarbeiter und der Sektionssekretär der ITF-Hafentarbeitersektion waren weiterhin ein wichtiger Faktor in der Kampagne gegen den Einsatz von Billigflaggen. Insbesondere während der regionalen Aktionen in Europa sowie in Asien und dem pazifischen Raum war die Unterstützung der Hafentarbeiter ausschlaggebend für den Erfolg.

IAO-Übereinkommen

194. In den achtziger Jahren beschlossen angeschlossene Gewerkschaften im Rahmen ihrer Teilnahme an ITF-Konferenzen die Einleitung einer anhaltenden Kampagne für die Ratifizierung von IAO-Übereinkommen 137 über die sozialen Auswirkungen neuer Umschlagsmethoden in Häfen. Die Globalisierung des Wirtschaftsbereichs macht die in diesem Übereinkommen festgeschriebenen Normen noch bedeutsamer. Der technologische Wandel hat noch immer Auswirkungen für die Hafentarbeiter - es sei an dieser Stelle nur auf die in Planung befindlichen Schiffe mit einer Beförderungskapazität von 10.000 oder sogar 15.000 Containern verwiesen. Durch Fusionen wollen Schifffahrtsgesellschaften, Terminalbetreiber und andere Akteure in dem Sektor ihr Überleben im intensiven globalen Wettbewerb sichern, während der Produktivitätsdruck ständig wächst. Die ITF verteidigt Übereinkommen 137 auch heute noch gegen Bestrebungen der Arbeitgeberseite, es im Rahmen der generellen Überprüfung der IAO-Übereinkommen völlig aufzuheben, und setzt sich für

die Aufnahme seiner Grundprinzipien in die Seehäfenpolitik der Europäischen Union sowie anderer regionaler Wirtschaftsgemeinschaften ein.

Globalisierung der Eigentums- und Managementstrukturen von Häfen und Terminals

195. Während des Berichtszeitraumes wurde ein neues Phänomen geboren: die sogenannten globalen Terminalbetreiber (GTO). Wenngleich einige Schiffahrtsgesellschaften auch in der Vergangenheit schon Eigentümer von Terminals in anderen Ländern waren, haben spezialisierte Terminalbetreiber inzwischen damit begonnen, globale Terminalnetze aufzubauen. Große Unternehmen, die sich in diesem Geschäftsbereich betätigen, sind heute P&O Ports (Australien), Hutchison Whampoa (Hongkong), PSA (Singapur), ICTSI (Philippinen) und SSA (USA). Diese Internationalisierung der Eigentumsstrukturen in den Häfen stellt die Hafentarbeitergewerkschaften, die es gewohnt sind, sich mit örtlichen Arbeitgebern auseinanderzusetzen, vor neue Herausforderungen.

Einsatz von Seeleuten im Ladungsumschlag

196. Während des Berichtszeitraumes wurde die ITF-Kampagne gegen den Einsatz von Seeleuten im Ladungsumschlag ausgebaut; in diesem Zusammenhang wurde eine sogenannte Ladungsumschlagsklausel in von der ITF genehmigte Verträge für Billigflaggenschiffe eingefügt. Die parallel zur Billigflaggenkampagne betriebene Kampagne im Ladungsumschlag ist ein praktischer Beweis der gegenseitigen solidarischen Unterstützung zwischen Seeleuten und Hafentarbeitern. In einer Reihe von Ländern (wenn auch keineswegs allen) wurde eine ähnliche Klausel auch in die Verträge für unter Nationalflagge fahrende Schiffe aufgenommen.

ARBEITSKONFLIKTE UND SOLIDARITÄTSMASSNAHMEN

197. Während des Berichtszeitraumes kam es in der Hafenwirtschaft zu einer großen Zahl von Arbeitskonflikten, bei denen das ITF-Sekretariat häufig die Verantwortung für die Koordination internationaler Solidaritätsmaßnahmen übernahm. Detailliertere Berichte über die ergriffenen Maßnahmen sind in den Jahrestätigkeitsberichten zu finden, die separat an die Kongreßdelegierten verteilt werden. In diesem Bericht werden einige der besonders bedeutsamen Arbeitskonflikte hervorgehoben.

Hafentarbeiter in Liverpool

198. Die Hafentarbeitersektion unternahm intensive Bemühungen, um die Wiedereinstellung von 329 Hafentarbeitern - Mitglieder der **britischen** TGWU - zu gewährleisten, die im September 1995 von der Mersey Dock & Harbour Company in Liverpool (Großbritannien) entlassen wurden, weil sie sich geweigert hatten, eine Streikpostenkette zu durchbrechen. Während es der TGWU aus rechtlichen Gründen nicht möglich war, den Arbeitskonflikt unmittelbar zu unterstützen, beteiligten sich zahlreiche der ITF angeschlossene Gewerkschaften aus aller Welt an Solidaritätsaktionen; die Vertreter/innen der Hafentarbeiter selbst entwickelten große Phantasie bei der Suche nach neuen Methoden zur Mobilisierung internationaler Solidarität. Die Bemühungen um die Gewährleistung der uneingeschränkten Wiedereinstellung der Hafentarbeiter blieben jedoch ohne Erfolg, und eine endgültige Regelung, die die Auszahlung beträchtlicher Abfindungssummen sowie in begrenztem Umfang Möglichkeiten der Weiterbeschäftigung vorsah, wurde von den Betroffenen im Januar 1998 widerwillig akzeptiert. Die TGWU dankte der ITF und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften für die während des Arbeitskonflikts gewährte Unterstützung.

Hafenkrieg

199. Der vielleicht bemerkenswerteste Arbeitskampf während des Berichtszeitraumes war der sogenannte "Hafenkrieg" in **Australien**. Dieser Arbeitskonflikt, der 1997 und 1998 einen Großteil der Zeit des Sekretariats in Anspruch nahm, war von ausschlaggebender strategischer Bedeutung für die Zukunft der ITF-Hafenarbeitersektion. Er war um so bedeutender, als er auf Betreiben der australischen Regierung mit der eindeutigen Absicht ausgelöst worden war, die australische Hafenarbeitergewerkschaft MUA, traditionell eine der mächtigsten Gewerkschaften Australiens, zu zerschlagen. Ein sorgfältig geplantes Scheitern von Verhandlungen und rigide gewerkschaftsfeindliche Gesetze waren Teil einer wohl durchdachten Regierungsstrategie, die darauf abzielte, die Gewerkschaft zu gesetzeswidrigen Aktionen zu verleiten, und vom Terminalbetreiber Patrick Stevedores ebenso wie dem rechtsgerichteten Bauernverband National Farmers' Federation unterstützt wurde. Die Rechnung ging allerdings nicht auf. Dank mit viel Sorgfalt vorbereiteter rechtlicher Schritte sowie der entschlossenen Unterstützung der australischen Gewerkschaftsbewegung und der vielleicht wirksamsten internationalen Maßnahmen, die jemals im Rahmen eines großen Arbeitskonfliktes ergriffen wurden, konnte sich die MUA über einen Zeitraum von zehn Monaten erfolgreich den Versuchen widersetzen, die gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen in der australischen Hafenwirtschaft zu zerschlagen.
200. Der Hafenkrieg durchlief mehrere Stadien:
- Cairns (September 1997):* Die Einstellung nicht gewerkschaftlich organisierter Arbeitskräfte anstelle von MUA-Mitgliedern wurde rückgängig gemacht, nachdem die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften die Reeder unter Druck gesetzt hatten.
- Dubai (Dezember 1997):* Australische Soldaten im aktiven Dienst, die in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) ausgebildet wurden, um die Tätigkeit gewerkschaftlich organisierter Hafenarbeiter übernehmen zu können, wurden ausgewiesen, nachdem die ITF Maßnahmen gegen für Dubai bestimmte Schiffe angedroht und über diplomatische Kanäle in Australien und London Kontakt zur Regierung der VAE aufgenommen hatte.
- Melbourne/Webb Dock (Januar - März 1998):* Durch internationalen Druck auf Schiffahrtsgesellschaften konnte verhindert werden, daß eine von der extrem rechtsgerichteten National Farmers' Federation (NFF) gepachtete, nicht gewerkschaftlich organisierte Hafeneinrichtung den Betrieb aufnahm.
- Patrick Stevedores:* Das Unternehmen gab am 7. April 1998 mit stillschweigendem Einverständnis der australischen Regierung die Massenentlassung aller seiner gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten in allen australischen Häfen bekannt und versuchte, an ihrer Stelle völlig unerfahrene Arbeitskräfte einzusetzen, die bei der von der NFF kontrollierten Arbeitskräftevermittlung PCS beschäftigt waren.
201. Im Kampf gegen Patrick Stevedores gelang es, internationale Solidaritätsmaßnahmen in bisher ungekanntem Ausmaß zu mobilisieren, die eng zwischen der MUA, der ITF, dem australischen Gewerkschaftsdachverband und dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) abgestimmt waren. Fast einen Monat lang waren in allen australischen Häfen ständig Streikposten im Einsatz; parallel dazu ging die Gewerkschaft wirksam und letztendlich erfolgreich auf dem Rechtsweg gegen das Unternehmen und die Regierung vor. Das ITF-Sekretariat in London und das Regionalbüro in Tokio gaben zahlreiche Interviews in den Medien, und die Hafenarbeitersektion verschickte mehr als 30 Informationsbulletins per Fax an wichtige angeschlossene Hafenarbeitergewerkschaften, um sie über die jüngsten Entwicklungen auf dem laufenden zu halten und auf mögliche Solidaritätsmaßnahmen einzustimmen.

202. Aufgrund der Erfahrungen mit den von der ITF organisierten, äußerst wirkungsvollen internationalen Solidaritätsaktionen in den vorangegangenen Stadien führte Patrick Stevedores mit Unterstützung der australischen Regierung innerhalb weniger Tage nach der Bekanntgabe der Entlassungen einen Präventivschlag gegen die ITF vor den englischen Gerichten. Das Unternehmen erwirkte eine gerichtliche Verfügung, die es der ITF untersagte, Solidaritätsaktionen zu organisieren, die Patrick an der Erfüllung von vertraglichen Verpflichtungen hindern könnten. Dies geschah wenige Stunden vor den Osterfeiertagen ohne Wissen der ITF. Dank der umgehenden Reaktion seitens der ITF-Anwälte wurde die Verfügung einige Tage später wieder aufgehoben und Patrick zur Übernahme aller der ITF entstandenen Rechtskosten verurteilt. Die Entscheidung des Gerichts gibt außerdem einen rechtlichen Orientierungsrahmen hinsichtlich der Position der ITF nach dem englischen Recht ab, der vor allem bei künftigen Arbeitskonflikten von großem Wert sein wird.
203. Nachdem die ihr durch die Verfügung auferlegten Beschränkungen aufgehoben waren, wandte sich die ITF-Hafenarbeitersektion erneut der Aufgabe zu, Solidaritätsmaßnahmen zu koordinieren. ITF-Gewerkschaften weltweit ergriffen Maßnahmen gegen Schiffe, die von nicht gewerkschaftlich organisierten Arbeitskräften beladen worden waren, häufig in Form von Besichtigungen und/oder Verzögerungen bei der Abfertigung. Ein Schiff, die *Columbus Canada*, lag 17 Tage lang in Los Angeles (USA) fest und kehrte schließlich nach Australien zurück, ohne ihre "schwarze" Ladung gelöscht zu haben. Der abschließende Sieg der MUA in dem Arbeitskonflikt, der u. a. bedeutete, daß die Regierung und die Geschäftsleitung von Patrick Stevedores ihre Forderung zurücknahmen, anstelle von MUA-Mitgliedern nicht gewerkschaftlich organisierte Arbeitskräfte einzusetzen, war ein Erfolg für die Gewerkschaftsbewegung als Ganze, in Australien ebenso wie außerhalb des Landes.

Vereinigte Staaten/Japan

204. Auch im Zusammenhang mit dem Drängen der Regierung der Vereinigten Staaten auf eine umfassende Deregulierung der Arbeitspraktiken in japanischen Häfen während des Jahres 1997 sorgte das Sekretariat maßgeblich für Unterstützung für die japanischen Hafentarbeitergewerkschaften. Dieser Konflikt, bei dem es um das sogenannte "System vorheriger Konsultationen" ging, erreichte im Oktober 1997 einen Höhepunkt, als die US-amerikanische Bundesschiffahrtskommission ein für die US-Häfen geltendes Ein- und Auslaufverbot gegen japanische Schiffe verhängte. Durch nachdrückliche Interventionen bei der US-Regierung konnten das ITF-Sekretariat und die der ITF angeschlossenen US-amerikanischen Gewerkschaften im maritimen Sektor die Zurücknahme dieser unglaublichen Drohungen erwirken. Der Grundsatz, daß Regierungen nicht auf Druck großer Schiffahrtsunternehmen Handelssanktionen androhen sollten, um Änderungen im System der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen anderer Länder herbeizuführen, wird von allen der ITF angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften unterstützt.

VERÖFFENTLICHUNGEN, STUDIEN UND ERHEBUNGEN

205. 1995 wurden zwei Veröffentlichungen herausgegeben: ein Hafentarbeiterbulletin mit Informationen über Arbeitsbedingungen und dem Modell einer Technologievereinbarung sowie die von der Universität von Cardiff in Wales/Großbritannien erarbeitete Broschüre "*Reform und Struktur Anpassung in den Häfen der Welt*".
206. 1996 wurde eine Erhebung bezüglich der sogenannten globalen Terminalbetreiber durchgeführt, deren Ergebnisse die Grundlage für die Erarbeitung der Unterlagen für die Sektionskonferenz der Hafentarbeiter in Miami (USA) bildeten. Weitere Erhebungen bezogen sich auf Löhne und Arbeitsbedingungen sowie Terminal- und Kranproduktivität im Containerumschlag.

207. Eine ITF-Veröffentlichung mit dem Titel "*Privatisierung und sonstige Hafenreformen - die Forderung nach einer gewerkschaftlichen Antwort auf nationaler und internationaler Ebene*", die auf den Beratungen im Rahmen der Sektionskonferenz von Miami basierte, erschien im Jahre 1998 (zunächst in englischer Sprache).
208. Der "Internationale Solidaritätspakt" wurde als Plakat gedruckt und den angeschlossenen Gewerkschaften zugeschickt. Einige Gewerkschaften setzten das Plakat bei Kundgebungen und Demonstrationen ein, so daß zahlreiche Zeitungen in aller Welt über den internationalen Solidaritätspakt berichteten.

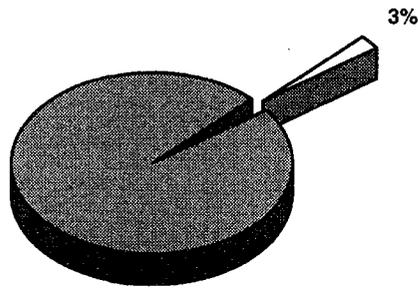
BEZIEHUNGEN ZU AUSSENSTEHENDEN ORGANISATIONEN

209. Die ITF und viele der ihr angeschlossenen Gewerkschaften wirkten aktiv an zwei **IAO-Veranstaltungen** mit (eine mit internationalem Teilnehmerkreis und eine speziell für Asien und dem pazifischen Raum), die sich mit dem Thema Strukturanpassungen in der Hafenwirtschaft befaßten. Ein Vertreter der **UN-Wirtschaftskommission für Lateinamerika und die Karibik (ECLAC)** nahm als Gastredner an der Sektionskonferenz in Miami teil. Das Sekretariat erhält immer häufiger Einladungen zu Vorträgen auf internationalen Konferenzen und Seminaren über Entwicklungen in der Hafenwirtschaft bzw. zur Erläuterung der Position der ITF zu Privatisierungen und sonstigen Reformen in Zeitschriften, Zeitungen und anderen Veröffentlichungen.

ARBEITSPROGRAMM DER SEKTION 1998 - 2002

210. *Gewerkschaftsfeindliche Maßnahmen* seitens Regierungen und/oder Hafenarbeitgebern werden mit internationalen Solidaritätsaktionen beantwortet werden. Dabei werden bestimmte Schiffe und Reeder als Zielscheibe ausgewählt werden, und alle angeschlossenen Gewerkschaften werden über die Namen von Schiffen und ihrer Reeder unterrichtet werden, die Hafeneinrichtungen benutzen, deren gewerkschaftliche Organisationsstrukturen aufgrund gewerkschaftsfeindlicher Maßnahmen zerschlagen wurden.
211. Die Kampagnen für die Ratifizierung von *IAO-Übereinkommen 137 und 152* sowie gegen den *Einsatz von Seeleuten im Ladungsumschlag* werden fortgesetzt und nötigenfalls intensiviert werden. Die Mitwirkung an der *Billigflagenkampagne* wird erneut zu den zentralen Tätigkeitsbereichen der Sektion und der angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften zählen.
212. Die Sektion wird ihre regelmäßige Erhebung über Arbeitsbedingungen fortführen und sich auf Anfrage angeschlossener Gewerkschaften mit Fragen der Gesundheit und Sicherheit befassen. Das Sekretariat beabsichtigt, anstelle langer Bulletins häufiger eine größere Zahl kürzer gefaßter Veröffentlichungen zu speziellen Themen herauszugeben.

SEKTION FISCHEREIWIRTSCHAFT (ehemals Sektion der Fischer)



MITGLIEDSCHAFT UND STRUKTUR DER SEKTION

1994	110.563 Mitglieder	49 Gewerkschaften
1998	115.879 Mitglieder	78 Gewerkschaften

Sektionsvorsitzender	Olle Jacobsen (Fischergewerkschaft, Färöer-Inseln)
Stellvertretender Sektionsvorsitzender	Viktor Zyrianov (Russische Gewerkschaft der Beschäftigten in der Fischereiwirtschaft)
Sektionssekretär	Mark Dickinson (Stellvertretender Generalsekretär)
Stellvertretender Sekretär	Jon Whitlow

213. Für die ITF-Sektion Fischereiwirtschaft waren die Jahre zwischen 1994 und 1998 die wohl aktivsten und schwierigsten in ihrer Geschichte. Ein Grund hierfür ist der rasche Zuwachs bei der Zahl der angeschlossenen Gewerkschaften (dem allerdings nur eine bescheidene Zunahme bei der Gesamtzahl der Mitglieder gegenübersteht), ein weiterer Grund die weltweite Krise in der Fischereiwirtschaft. Die Mitgliederwerbung unter nicht gewerkschaftlich organisierten Fischer sowie die Ausweitung der Möglichkeiten eines Dialogs mit denjenigen Kräften in der Wirtschaft, die unsere Zielsetzungen teilen, stellen die Sektion auch weiterhin vor großer Herausforderungen. Die wohl größte Bedrohung für die Mitglieder der Sektion Fischereiwirtschaft geht jedoch von der Ausbreitung der Billigflaggen in der Fischereiwirtschaft aus. Die Beseitigung dieser Bedrohung wird in den kommenden Jahren eine wichtige Aufgabe darstellen.

214. Die Sektionsstruktur setzt sich aus den folgenden Ausschüssen zusammen:

- *Sektionsausschuß* - wird voraussichtlich aufgrund der Beratungen im Zusammenhang mit dem Programm "Verkehrsbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" aufgelöst;
- *Planungsausschuß*
- *Unterausschuß Schutz der Meeresumwelt;*
- *Unterausschuß Gesundheit und Sicherheit;*
- *Ad-Hoc-Arbeitsgruppe Billigflaggenkampagne* - dieses Gremium tritt an die Stelle der *Arbeitsgruppe Kollektivvertrag* und wird die Billigflaggenkampagne der Sektion Fischereiwirtschaft fachkundig begleiten;
- *Regionalausschuß für europäische Fischer*

- *Regionalausschuß für Fischer in Lateinamerika und der Karibik.*

215. Den einzelnen Ausschüssen gehören die folgenden Mitglieder an:

Planungsausschuß der Sektion Fischereiwirtschaft

<i>Land</i>	<i>Name</i>
Argentinien	O. Suarez
Kanada	E. McCurdy
Chile	L. Almonacid
Dänemark	P. Sand Mortensen
Färöer-Inseln	O. Jacobsen (Vorsitzender)
Island	B. Valsson
Japan	H. Kobori
Korea	Föderation der koreanischen Seeleutegewerkschaften
Nigeria	L. Olanipekun
Norwegen	T. Storås
Polen	E. Stachowiak
Rußland	V. Puschkarew
Südafrika	N. Daniels
Spanien	M. Souto
	J. Cuesta

Unterausschuß Gesundheit und Sicherheit

<i>Land</i>	<i>Name</i>
Norwegen	T. Storås
Argentinien	N. Bermudez
Brasilien	N. Figueiredo
Belgien	M. Claes
Dänemark	P. Sand Mortensen
Bundesrepublik Deutschland	W. Zechner
Island	H. Laxdal
Polen	A. Wojcik
Spanien	J. Villabona

Unterausschuß Schutz der Meeresumwelt

<i>Land</i>	<i>Name</i>
Färöer-Inseln	O. Jacobsen
Argentinien	M. del Pozo
Brasilien	N. Figueiredo
Dänemark	P. Sand Mortensen
Bundesrepublik Deutschland	W. Zechner
Island	S. Gunnarsson
Rußland	I. Galaktionow
Spanien	J. Villabona

Ad-Hoc-Arbeitsgruppe Billigflaggenkampagne der Sektion Fischereiwirtschaft

<i>Land</i>	<i>Name</i>
Färöer-Inseln	O. Jacobsen
Argentinien	M. Castro
Kanada	E. McCurdy
Dänemark	P. Sand-Mortenson
Bundesrepublik Deutschland	W. Zechner
Island	B. Valsson
Japan	<i>unbesetzt</i>
Korea	K. J. Ko
Rußland	V. Puschkarew
Spanien	J. Cuesta

POLITISCHE FRAGEN UND KAMPAGNEN

216. Die wichtigsten politischen Fragen, mit denen sich die ITF-Sektion Fischereiwirtschaft befaßt, spiegeln die Tatsache wider, daß der Sektor der Grundstoffindustrie zuzurechnen ist. Es herrscht generell Übereinstimmung darüber, daß sich der Sektor in der Krise befindet und die Möglichkeiten der Fischer, sich durch ihre Tätigkeit in der Branche einen angemessenen Lebenshaltungsstandard zu sichern, wegen Überfischung, fehlender Anpassung der Flottenkapazitäten an die vorhandenen Fischbestände, Aushebelung der Preisfestsetzungsmechanismen und Umweltverschmutzung zunehmend eingeschränkt werden.
217. Gleichzeitig ist das Ordnungssystem in der Fischereiwirtschaft tiefgreifenden Veränderungen unterworfen, die sich voraussichtlich auch in Zukunft fortsetzen werden. Abgesehen von der Verabschiedung einer Reihe bedeutender internationaler Übereinkommen mit spürbaren Folgen für die Sektion Fischereiwirtschaft hat sich der Sektor noch immer nicht voll auf die mit der Schaffung der 200-Meilen-Zonen neu entstandene Situation eingestellt, die den Zugang der traditionellen Hochseefloten zu Fischbeständen erheblich einschränkt und inzwischen in der von einer großen Zahl von Ländern ratifizierten UN-Seerechtskonvention (UNCLOS) festgeschrieben ist.
218. Hiermit in Zusammenhang steht der zunehmende Einsatz von unter Billigflagge fahrenden Fischereifahrzeugen, und aufgrund eines Beschlusses des Fair-Practices-Ausschusses (FPC) aus dem Jahre 1997, der anschließend vom Vorstand bestätigt wurde, hat die Sektion die erforderlichen politischen Strategien und Verfahren für eine Billigflaggenkampagne verabschiedet, die mit finanzieller Unterstützung des ITF-Wohlfahrtsfonds der Seeleute auf politischer und praktischer Ebene geführt werden wird.
219. Während viel über Fragen der Bewirtschaftung der Fischbestände geredet wird, wird der sozialen Dimension wenig Aufmerksamkeit geschenkt, und dies zu einem Zeitpunkt, zu dem die Wirtschaft vor Strukturreformen steht, die Schätzungen zufolge zu einer Verkleinerung der industriell betriebenen Fischereifloten um weltweit 50 Prozent, zum Einsatz einer immer größeren Zahl von Fischereifahrzeugen unter Billigflaggen und zur zunehmenden Beschäftigung ausländischer Seeleute auf unter Nationalflagge fahrenden Fischereifahrzeugen führen werden. Es gibt viele, wenn auch nicht wissenschaftlich belegte Hinweise darauf, daß Ausbeutung und Mißachtung grundlegender Menschen- und Gewerkschaftsrechte in einigen Bereichen der Wirtschaft inzwischen einen Umfang erreicht haben, der hinter den Ausmaßen des Problems in anderen Sektoren, mit denen die ITF befaßt ist, in keiner Weise zurücksteht.

KONFLIKTE UND SOLIDARITÄTSMASSNAHMEN

220. Der Streit zwischen den Regierungen **Kanadas** und **Spaniens** über Grundsätze der Fischereipolitik, der im Juni 1995 weltweit für Schlagzeilen sorgte, veranlaßte mehrere der ITF angeschlossene Gewerkschaften in beiden Ländern, die ITF um Vermittlung gegenseitiger Kontakte zu bitten. Das ITF-Sekretariat beraumte eine Dringlichkeitssitzung der angeschlossenen Gewerkschaften der Beschäftigten in der Fischereiwirtschaft Kanadas und Spaniens an, die jedoch aufgrund einer in letzter Minute auf diplomatischer Ebene in Brüssel ausgehandelten Lösung des Konflikts überflüssig wurde. Gewerkschaften aus beiden Ländern zeigten Interesse am Aufbau langfristiger Beziehungen, um ähnliche Probleme in der Zukunft zu vermeiden, und dementsprechend fand im Oktober 1995 in Paris (Frankreich) eine Zusammenkunft der betreffenden angeschlossenen Gewerkschaften statt.
221. **Neuseeländische** Fischereiunternehmen, die im Rahmen von Gemeinschaftsunternehmen ausländische Fischereifahrzeuge chartern, beuten Arbeitskräfte aus der Dritten Welt aus, indem sie ihren ausländischen Besatzungsmitgliedern niedrigere Heuern zahlen. Die New Zealand Seamen's Union startete eine Kampagne zur gesetzlichen Festlegung einer **Mindeststeuer für Fischer** und konnte im August 1996 die Verabschiedung gesetzlicher Vorschriften erwirken, die die Betreiber von Fischereifahrzeugen verpflichten, allen zur Fangtätigkeit innerhalb der neuseeländischen 200-Meilen-Zone eingesetzten Besatzungsmitgliedern die australischen Mindeststeuern auszuzahlen.

VERÖFFENTLICHUNGEN, STUDIEN UND ERHEBUNGEN

222. 1997 erschien die erste Ausgabe der ITF-Veröffentlichung *Fisheries News*.

BEZIEHUNGEN ZU AUSSENSTEHENDEN ORGANISATIONEN

223. In Anbetracht des globalen Charakters der Fischereiwirtschaft setzte die Sektion ihre Mitarbeit bei einer großen Zahl von Sonderorganisationen der Vereinten Nationen sowie zwischenstaatlichen Organisationen mit Zuständigkeit für den Wirtschaftsbereich fort. Hierzu zählen u. a.:
- IAO
 - IMO
 - FAO
 - Internationale Walfang-Kommission
 - OECD
 - Uno-Seerechtsabteilung (mit Zuständigkeit für das Uno-Übereinkommen über lokal und weit wandernde Fischbestände)
 - Nordseekonferenz
224. Auf Beschluß der Sektionskonferenz 1997 arbeitet die Sektion mit dem Ausschuß für faire Fischereiabkommen, einem Dachverband von Nicht-Regierungsorganisationen, zusammen, um auf die Verabschiedung eines Verhaltenskodex über verantwortungsvolle Zugangsvereinbarungen für die Fischerei hinzuwirken.



ENTWICKLUNGEN IN DEN REGIONEN

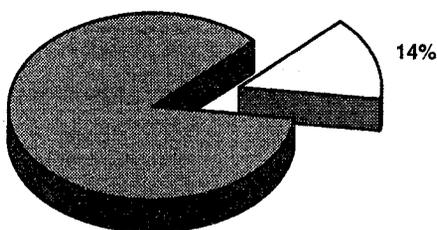
225. Mit Mitteln externer Geberorganisationen war es möglich, während des Berichtszeitraumes in den Regionen Asien und pazifischer Raum, Lateinamerika und die Karibik sowie Afrika Seminare zu Fragen aus dem Bereich der Fischereiwirtschaft durchzuführen. Alle drei Veranstaltungen, an denen Referenten der FAO ebenso wie der IAO teilnahmen, waren gut besucht. Ein Ergebnis der Regionalseminare war die Einrichtung eines Regionalausschusses für die Fischereiwirtschaft in Lateinamerika und der Karibik.

ARBEITSPROGRAMM DER SEKTION 1998 – 2002

226. Das Arbeitsprogramm der Sektion wird die folgenden Punkte umfassen:

- Ausweitung der Mitgliederbasis der Sektion und Unterstützung von Mitgliederwerbekampagnen unter nicht gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten des Sektors
- Ausbau und Stärkung der Fähigkeit der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, den Bedürfnissen ihrer Mitglieder gerecht zu werden, u. a. Förderung der Schaffung nachhaltigerer Gewerkschaftsstrukturen
- Billigflaggenkampagne der Sektion Fischereiwirtschaft
- Erarbeitung eines überarbeiteten politischen Papiers der Sektion, mit dem Aspekte der Fischereibewirtschaftung in den Mittelpunkt der überarbeiteten Politik gerückt werden sollen
- Erarbeitung einer Politik zum Thema ausländische Fischer in Form einer "Charta der Fischer" und Start einer Kampagne gegen die eklatante Ausbeutung und schlechte Behandlung, unter der diese Fischer zum Teil leiden
- Erarbeitung einer Politik im Hinblick auf Fangmethoden und -geräte (einschließlich Treibnetze)
- Erarbeitung einer Politik zum Thema industriell betriebener Fischfang
- Erarbeitung einer politischen Erklärung als Reaktion auf Strukturanpassung und schrumpfende Flotten
- fortgesetzte Mitwirkung an der Erarbeitung eines Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Zugangsvereinbarungen für die Fischerei
- Werbung für die Ratifizierung des FAO-Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Fischerei und der Vereinbarung über dessen Einhaltung
- Fortführung der derzeitigen Tätigkeit im Hinblick auf die Internationale Walfang-Kommission mit dem Ziel, die Umsetzung der überarbeiteten Walfangpolitik zu gewährleisten
- Beziehungen zu internationalen Organisationen, u. a. FAO, IAO, IMO, OECD, UNCSD und CONSSO
- Ausbau der Solidarität und Aufbau von Bündnissen
- Förderung des Dialogs mit anderen zuständigen Organisationen.

SEELEUTESEKTION/SONDERABTEILUNG DER SEELEUTE (SSD)



MITGLIEDSCHAFT UND STRUKTUR DER SEELEUTESEKTION

1994	725.575 Mitglieder	163 Gewerkschaften
1998	658.861 Mitglieder	179 Gewerkschaften

Sektionsvorsitzender	John Fay (Vereinigte Staaten)
Stellvertretender Sektionsvorsitzender	Fred Ross (Australien)

Sekretär der SSD	Mark Dickinson (Stellvertretender Generalsekretär)
------------------	---

Sekretär der Seeleutesektion	Jean-Yves Legouas
Stellvertretender Sekretär (SSD)	Stephen Cotton
Stellvertretender Sekretär (Seeleutesektion)	Jon Whitlow

227. Die Zahl der Mitglieder der Sektion ist in der Zeit seit dem Kongreß 1994 um etwa 10 Prozent zurückgegangen, während die Zahl der angeschlossenen Gewerkschaften um etwa den gleichen Prozentsatz gestiegen ist. Die Mitgliederzahlen vieler Gewerkschaften in traditionellen Schifffahrtsnationen sind gegenüber der Vergangenheit auf einen kleinen Bruchteil zusammengeschrumpft; damit ging eine entsprechende Reduzierung der Zahl hauptamtlicher Gewerkschaftsmitarbeiter/-innen einher, die sich für die Interessen der Mitglieder einsetzen. Außerdem kam es zu einer zunehmenden Polarisierung zwischen den Positionen der Offiziere und der Mannschaftsdienstgrade, wobei die erwartete deutliche Verknappung qualifizierter Schiffsoffiziere zur Stärkung der Verhandlungspositionen der Offiziersgewerkschaften beiträgt, während das ständig wachsende Angebot von Mannschaftsdienstgraden unterschiedlicher Nationalität sich generell nachteilig auf Beschäftigungsmöglichkeiten und Heuern der Mannschaftsdienstgrade auswirkt. Diese Veränderungen bedeuten für die ITF eine zunehmende Belastung.
228. **Anders Lindström** von der schwedischen Seeleutegewerkschaft, 1994 zum Sektionsvorsitzenden gewählt, schied im Oktober 1995 aus den Diensten seiner Gewerkschaft aus, um die Position des Leiters des schwedischen Schifffahrtsamtes zu übernehmen. In Einklang mit den ITF-Satzungen übernahm der auf dem ITF-Kongreß 1994 in Genf gewählte Stellvertretende Sektionsvorsitzende, John Fay, automatisch das Amt des Sektionsvorsitzenden. Aufgrund der ihm in den ITF-Satzungen übertragenen Vollmacht berief der Generalsekretär anschließend Fred Ross in die freigewordene Position des Stellvertretenden Sektionsvorsitzenden.
229. Im März 1996 trat Ake Selander von seiner Position als Sektionssekretär zurück, um eine neue Aufgabe als Geschäftsführender Sekretär des Internationalen Ausschusses für Seeleutewohlfahrt (ICSW) zu übernehmen. Auf seiner Sitzung im April 1996 in Stuttgart (Bundesrepublik Deutschland) beschloß der Vorstand, **Mark Dickinson** zum Stellvertretenden

Generalsekretär mit übergeordneter Zuständigkeit für die Tätigkeit der ITF im maritimen Sektor zu berufen. Später ernannte der Vorstand **Jean-Yves Legouas** zum Sekretär der ITF-Seeleutesektion.

230. **Bruno de Bonis**, Sekretär der ITF-Sonderabteilung der Seeleute, wurde gegen Jahresende 1994 nach nur einjähriger Tätigkeit schwer krank. Trotz seiner Krankheit wirkte er weiter maßgeblich an der Tätigkeit der SSD mit, legte sein Amt als Sekretär der SSD jedoch im April 1996 nieder und verstarb Ende Dezember des gleichen Jahres. Im Anschluß an das Ausscheiden de Bonis' wurden auf Betreiben des Generalsekretärs eine Reihe von Änderungen an den internen Leitungsstrukturen der Seeleutesektion und der SSD vorgenommen. Dickinson wurde zusätzlich zu seiner übergeordneten Verantwortung für die Leitung einer integrierten Abteilung Maritime Industrien, zu der die SSD, die Seeleutesektion und die Sektion Fischereiwirtschaft gehören, mit der Position des Sekretärs der SSD betraut, während Legouas als ITF-Mitarbeiter in leitender Funktion für die Seeleutesektion zuständig ist.
231. Dank mehrerer Umstrukturierungen in der Sektion, u. a. im Rahmen des politischen Programms "Verkehrsbeschäftigte im nächsten Jahrtausend", wurden die Sektionsstrukturen mittlerweile deutlich gestrafft.
232. Auf Beschluß einer Sektionssitzung im Jahre 1995 wurde ein Planungsausschuß der Sektion eingerichtet; an die Stelle des offiziellen Sektionsausschusses sind regelmäßige Sitzungen getreten, die allen angeschlossenen Gewerkschaften zur Teilnahme offenstehen. Das Prinzip der uneingeschränkten Mitgliedschaft gilt inzwischen auch für andere Gremien der Sektion, wie z. B. den Schiffahrtssicherheitsausschuß (MSC). Der MSC wählt aus dem Kreis der aktivsten Teilnehmer/innen an seinen Sitzungen eine eigene Ad-Hoc-Arbeitsgruppe, ernennt die/den IMO-Koordinator/in sowie die IMO-Beobachter/innen, die an den Sitzungen der verschiedenen IMO-Ausschüsse und -Unterausschüsse teilnehmen und berät sie in ihrer Tätigkeit.
233. Der Schiffahrtspolitische Ausschuß wurde in Anbetracht des Mandats des Planungsausschusses der Sektion sowie der Tatsache, daß politische Fragen im Hinblick auf die Billigflaggenkampagne ausschließlich im Rahmen der Strukturen des Fair-Practices-Ausschusses (FPC) beraten werden, formell aufgelöst.
234. Mitglieder des Planungsausschusses der Sektion, der auch die Mitglieder der Sonderarbeitsgruppen Kreuzschiffahrt und Offshore-Sektor beruft, sind die Amtsträger/innen der Ausschüsse und Unterausschüsse bzw. der Regionalstrukturen der Sektion sowie eine Reihe speziell berufener Beobachter/innen. Weitere Beobachter/innen können zur Teilnahme an Sitzungen eingeladen werden, wenn besondere Fachkenntnisse gefordert sind. Derzeit gehören dem Ausschuß die folgenden Mitglieder an:

Planungsausschuß der Seeleutesektion

Sektionsvorsitzender	J. Fay	(USA)
Stellvertretender Sektionsvorsitzender	F. Ross	(Australien)
<i>Regionalausschuß für Seeleute aus Lateinamerika und der Karibik</i>		
Vorsitzender	R. Grigera	(Argentinien)
Stellvertretender Vorsitzender	J. Galleguillos Z.	(Chile)
Stellvertretender Vorsitzender	F. Arellano	(Mexiko)
<i>Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und den pazifischen Raum</i>		
Vorsitzender	S. Nakanishi	(Japan)
Stellvertretender Vorsitzender	D. Morgan	(Neuseeland)

Stellvertretender Vorsitzender <i>Regionalausschuß für europäische Seeleute</i>	G. Oca	(Philippinen)
Vorsitzender	A. Tselentis	(Griechenland)
Stellvertretender Vorsitzender	D. Benze	(Bundesrepublik Deutschland)
Stellvertretender Vorsitzender <i>Regionalausschuß für afrikanische Seeleute</i>	J. Cegielski	(Polen)
Vorsitzender	P. Kamara	(Sierra Leone)
Stellvertretender Vorsitzender <i>FST-Beobachter</i>	A. Chande	(Tansania)
Vorsitzender	B. Orrell	(Großbritannien)
Stellvertretender Vorsitzender <i>Beobachter des paritätischen EU-Ausschusses für Seeverkehr</i>	R. di Fiore	(Italien)
Stellvertretender Vorsitzender	T. Abrahamsson	(Schweden)

Fair-Practices-Ausschuß (FPC)

235. Der FPC tritt weiterhin alljährlich zusammen, um die Kampagne gegen Billigflaggen zu überwachen. Er hat zwei Unterausschüsse - den Unterausschuß Kollektivverträge (CASC) und die Lenkungsgruppe für die Billigflaggenkampagne (CSG) -, die aufgrund eines Beschlusses des FPC aus dem Jahre 1997 zu einer neuen Lenkungsgruppe des FPC zusammengefaßt werden sollen, deren Mitglieder auf dem Kongreß gewählt werden.
236. Auf seiner Sitzung 1998 in London (Großbritannien) gehörten dem FPC die folgenden Mitglieder an:

<i>Land und Gewerkschaft</i>	<i>Seeleute</i>	<i>Hafenarbeiter</i>
ANTIGUA Antigua Workers' Union		Baldwin Spencer
ARGENTINIEN SEEN	Martin del Pozo	
AUSTRALIEN AMOU MUA	Fred Ross	John Coombs
BANGLADESCH Bangladesh Seamen's Assoc	Shafiqur Rahman	
BELGIEN BTB	Bob Dielis	Bob Baete
BRASILIEN CONTTMAF	Severino Almeida Filho	
KANADA CAW/TCA SIU	Michel Desjardins	Jim O'Neil
CHILE SIPROMAM	Ruben Duarte	
KOLUMBIEN UNIMAR	Ciro A Rojas	
KROATIEN SDUC	Branko Berlan	Predrag Brazzoduro
ZYPERN FTPAAW	Homer Neocleous	

DÄNEMARK Dansk Navigatørføreling SID	Peter Funch	Holger Nielsen
FINNLAND Finnische Transportarbeiter- gewerkschaft FSU	Pekka Teräväinen	Juhani Koivunen
FRANKREICH CFDT	J. P. Le Port	
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)	Dieter Benze	Manfred Rosenberg
GHANA Maritime and Dock Workers' Union of TUC		Kofi Asamoah
GROSSBRITANNIEN NUMAST RMT TGWU TGWU	Brian Orrell Tony Santamera	Graham Stevenson D. Maher
GRIECHENLAND Föderation von Beschäftigten im Lade- und Löschbetrieb PNO	Agis G. Tselentis	S. Fotis
HONDURAS SINDIMAR	M. Henriquez	
HONGKONG AUS MNOG	Norman Pang	
INDIEN Calcutta Port Shramik Union NUSI Transport and Dockworkers' Union	Leo Barnes	Manohar Kotwal
INDONESIEN KPI	Hanafi Rustandi	
ISRAEL ISOU Abteilung Verkehr des Histadrut	<i>unbesetzt</i>	Schlomo Avitan
ITALIEN FILT/CGIL FIT/CISL	Remo di Fiore	Giuliano Maggi
JAPAN AJSU	Yuji Iijima	
ZENKOKOU-KOWAN KOREA FKSU KFPTWU	Eul Ryong Kwon	T. Sakano Moon Hwan Oh
LETTLAND Lettische Seeleutegewerkschaft der Handelsflotte	Igor Pawlow	

LITAUEN Unabhängige Hafenarbeitergewerkschaft		Vladimiras Bendoraitis
MALAYSIA Kelang Port Authority Staff Union		Ahmad Din Bin Abdul Rahman
MALTA GWU		Ronnie Pellegrini
MEXIKO Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante Nacional	Fausto Arellano Reyes	
NIEDERLANDE FNV		Niek Stam
FWZ	John Vriesen	
NEUSEELAND NZSU	Dave Morgan	
Waterfront Workers' Union		Trevor Hanson
NIGERIA Maritime Workers' Union of Nigeria	J. K. Ozorewor	
NORWEGEN Norsk Styrmandsforening	Arne Hansen	
Norsk Transportarbeiderforbund		Per Ostvold
PAKISTAN Karachi Port Trust Labour Union		Abdul Razzak
Pakistan Seamen's Union	Adam Panjri	
PANAMA FITAMPS		Luis Amaya
PERU FEMAPOR		Sergio Valdivia Ayala
PHILIPPINEN AMOSUP	Greg Oca	
PWUP		R. Oca Jnr
POLEN Nationale Schifffahrtssektion	Jacek Cegielski	
NSZZ "Solidarnosc"		Maik Ludwik
Nationale Hafenarbeitersektion		
NSZZ "Solidarnosc"		
PORTUGAL SMMCM	E. Chagas	
FNSTP		António Mariano
RUMÄNIEN Federatia Nationala a Sindicatelor Portuare		Petr Costel
Rumänische Seeleutegewerkschaft	Aurel Stoica	
RUSSLAND SUR	Wladimir Schirotschenkow	
SIERRA LEONE Sierra Leone National Seamen's Union	Parker Kamara	
SINGAPUR Port Officers' Union		Tan Hoon Kiang

SMOU	Thomas Tay	
SÜDAFRIKA		
TGWU		Randall Howard
SÜDPAZIFIK		
<i>Papua-Neuguinea</i>		
PNGMUIU		Alex Rawali
<i>Republik Tuvalu</i>		
TOSU	Valo Valo	
SPANIEN		
FETCOMAR-CC.OO	José Ramón González Prida	
UGT		D Segade
SRI LANKA		
CMU	Bala Tampoe	
SCHWEDEN		
SEKO	Tomas Abrahamsson	
Svenska Transportarbetareförbundet		Hans Wahlstrom
SCHWEIZ		
VHTL	Hans Baumgartner	
TAIWAN		
NCSU	Chang Kai-Fong	
TRINIDAD		
SWWTU	Francis Mungroo	
TÜRKEI		
LIMAN-IS		Hasan Biber
Turkiye Denizciler Sendikasi	Turhan Uzun	
UKRAINE		
Gewerkschaft der Beschäftigten im Seeverkehr		Wasilij Zubkow
Ukrainische Föderation der Schifffahrtsgewerkschaften	Mamyt Khozhin Anuarovich	A
USA		
District 4 NMU/MEBA	Rene Lioeanjie	
ILA		John Bowers
ILWU		Brian McWilliams
SIU	John Fay	

Anmerkung:

In mehreren Ländern (z. B. Portugal, Spanien und den Pazifikinseln Tuvalu und Kiribati) rotiert die Mitgliedschaft unter mehreren angeschlossenen Gewerkschaften. In der oben stehenden Liste sind die Mitglieder des FPC mit Stand vom Juli 1998 aufgeführt. Nicht berücksichtigt sind die von zahlreichen Gewerkschaften entsandten, akkreditierten Berater/innen.

Unterausschuß Kollektivverträge (CASC)

237. 1998 setzte sich der CASC wie folgt zusammen:

J. Fay (Vorsitzender, Seeleutesektion)

J. Bowers (Vorsitzender, Hafenarbeitersektion)

Afrika

T. Dlamini (Südafrika)

Europa

P. Funch (Dänemark)

D. Benze (Bundesrepublik Deutschland)

R. di Fiore (Italien)

J. Halas (Griechenland)

A. Hansen (Norwegen)

J. Cegielski (Polen)

W. Schirotschenkow (Rußland)

B. Orrell (1995-1996)/T. Santamera (1997-1998)
(Großbritannien)

Östliches Mittelmeer

ISOU Israel

Lateinamerika

S. Filho (Brasilien)

R. Duarte (Chile)

Nordamerika

R. Lioeanjie (USA)

Asien/Pazifik

L. Barnes (Indien)

H. Rustandi (Indonesien)

Y. Iijima (Japan)

G. Oca (Philippinen)

Lenkungsgruppe für die Billigflaggenkampagne (CSG)

238. 1998 gehörten der CSG die folgenden Mitglieder an:

J. Fay (Vorsitzender Seeleutesektion)

F. Ross (Stellvertretender Vorsitzender, Seeleutesektion)

J. Bowers (Vorsitzender, Hafenarbeitersektion)

J. Coombs (Stellvertretender Vorsitzender, Hafenarbeitersektion)

Mitglieder (Seeleute)

D. Benze (Bundesrepublik Deutschland)

Y. Iijima (Japan)

J. Azuke (1995-1996)/ M. Dominguez Segade (1997-1998) (Spanien)

F. Mungroo (Trinidad)

Mitglieder (Hafenarbeiter)

B. Baete (Belgien)

G. Zaytzew (Rußland)

H. Wahlström (Schweden)

Inspektor/Koordinatoren (Berater)

T. Charles (Australien)

C. Tauson (Schweden)

J. Sansone (USA)

WICHTIGE POLITISCHE FRAGEN UND KAMPAGNEN

239. Auf dem letzten ITF-Kongreß wurden Entschließungsanträge zu Fragen wie Zweitregister, Arbeitszeiten, Piratenunwesen, GMDSS, IAO-Übereinkommen 147 und Hafenstaatenkontrolle, Billigflaggen, Schutz des menschlichen Lebens auf See und Schaffung eines Schiffahrtssicherheitsinstitut verabschiedet. Wie im folgenden berichtet, bildeten alle diese Themen den Kern der Sektionstätigkeit während der vergangenen vier Jahre.

Schiffahrtssicherheit/Massengutfrachter

240. Der Schiffahrtssicherheitsausschuß beobachtet die ITF-Tätigkeit im Rahmen der IMO und arbeitet an einer Sicherheitspolitik für den Kreuzschiffahrtssektor sowie an Normen zur Aufnahme in ITF-Verträge, so z. B. der Überarbeitung der ITF-Bemannungsnormen, die aufgrund des Inkrafttretens des IMO-Tonnageübereinkommens und des daraus resultierenden Übergangs von Bruttoregistertonnen (BRT) zur Bruttoreaumzahl (BRZ) erforderlich wurde.
241. Ein Bereich, auf den die ITF im Anschluß an die von ihr finanzierte Suchaktion, bei der 1994 das Wrack der *Derbyshire* lokalisiert werden konnte, ihre Anstrengungen konzentrierte, war die Sicherheit von Massengutfrachtern. Nach Analyse der Daten, die bei der von der ITF finanzierten Suchaktion gesammelt wurden, stellte die britische Regierung zusammen mit der EU-Kommission die erforderlichen Mittel für eine zweite, detaillierte Untersuchung unter Wasser bereit, die 1997 stattfand. Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden auf eine IMO-Tagung im Mai 1998 bekanntgegeben und werden voraussichtlich den Anstoß zu weitreichenden Verbesserungen am Design und bei den Betriebsnormen für Massengutfrachter geben.
242. Angesichts der Tatsache, daß der Untergang mehrerer großer Massengutfrachter aus nicht ausreichend erklärten Gründen alljährlich noch immer eine hohe Zahl von Todesopfern fordert, beteiligte sich die ITF an der Finanzierung mehrerer weiterer Nachforschungen bezüglich des Untergangs von Billigflaggenschiffen auf hoher See, die von den betroffenen Küstenstaaten organisiert wurden. Bei einer solchen Suchaktion, die gemeinsam mit der südafrikanischen Regierung durchgeführt wurde, ging es um die *Cordigliera*. Die Überreste der *Leros Strength* sind Gegenstand einer weiteren Untersuchung, die in Zusammenarbeit mit der norwegischen Regierung organisiert wird. Nach dem spektakulären Untergang des zypriotischen Massengutfrachters *Flare* vor der kanadischen Küste und der Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse in bezug auf die *Derbyshire* veranstaltete die ITF 1998 eine Sitzung für interessierte Kreise aus der Wirtschaft über die Probleme bei Massengutfrachtern, um so die Entschlossenheit zu stärken, im Hinblick auf die noch immer unannehmbar hohe Zahl von Untergängen und Todesopfern in diesem speziellen Sektor Abhilfe zu schaffen. Die ITF hat auch einen bescheidenen Beitrag zur Deckung der der kanadischen Regierung bei der Untersuchung des Wracks der *Flare* entstehenden Kosten zugesagt.

Die Untersuchungsergebnisse im Hinblick auf die *Derbyshire* und andere Massengutfrachter haben den ursprünglichen Beschluß des ITF-Vorstands im vollen Umfang gerechtfertigt. Nicht nur konnte die ITF durch ihre finanziellen Beiträge deutlich machen, wie sehr ihr der Schutz des Lebens von Seeleuten am Herzen liegt, sondern es wurde auch deutlich gemacht, wie wenig die von den jüngsten Unglücken betroffenen Billigflaggenstaaten bereit waren, die nötigen Gelder zur Verfügung zu stellen, um herauszufinden, was tatsächlich mit "ihrem" Schiff geschehen ist.

Politik im Rahmen der Billigflaggenkampagne

244. Der ITF-Kongreß 1994 in Genf verabschiedete eine Erklärung über Mindestbeschäftigungsbedingungen und Verhandlungsrechte auf Handelsschiffen, in der die politischen Strategien der Billigflaggenkampagne festgeschrieben und Bedingungen und Verfahren für die Zuweisung der Verhandlungsrechte an die einzelnen Gewerkschaften erläutert wurden. Diese Politik trat unter der Bezeichnung "Genfer Politik" an die Stelle der 1983 verabschiedeten sogenannten "Politik von Madrid". Im Zusammenhang mit dem 50. Jahrestag des Starts der Billigflaggenkampagne beschloß der Fair-Practices-Ausschuß 1997, eine umfassende Bestandsaufnahme aller politischer Strategien und Verfahren im Rahmen der Kampagne vorzunehmen. Der Entwurf eines diesbezüglichen Papiers wurde auf der FPC-Sitzung 1998 ausführlich diskutiert und soll dem Kongreß in Delhi in einer überarbeiteten Fassung unterbreitet werden. Fragen im Zusammenhang mit der Billigflaggenkampagne werden im nächsten Abschnitt dieses Berichts ausführlicher behandelt.

ARBEITSKONFLIKTE UND SOLIDARITÄTSMASSNAHMEN

245. Während des Berichtszeitraumes wurde die Sektion im Zusammenhang mit zahlreichen Arbeitskonflikten auf nationaler Ebene tätig. In zwei konkreten Fällen, bei denen es um die Rechte der Seeleute in Burma und China ging, konnte die ITF bedeutende moralische Erfolge verzeichnen. Auf diese Fälle wird ausführlicher in dem mit Asien und dem pazifischen Raum befaßten Abschnitt dieses Berichts eingegangen.

VERÖFFENTLICHUNGEN, STUDIEN UND ERHEBUNGEN

246. Zusätzlich zu dem alljährlich erscheinenden Seeleutebulletin, das direkt an eine große Zahl von Besatzungsmitgliedern verteilt wird, gibt die Abteilung Maritime Industrien inzwischen unter dem Titel "ITF-News Schifffahrt" ein regelmäßiges Nachrichtenblatt heraus, um die angeschlossenen Gewerkschaften über die jüngsten Entwicklungen in der maritimen Wirtschaft zu unterrichten. Darüber hinaus wurden eine Reihe von Veröffentlichungen zu einzelnen Themen produziert, u. a.

- **Seafarer fatigue: wake up to the dangers**
(**Übermüdung bei Seeleuten: Den Gefahren ins Auge blicken**)
- **ITF/MORI-Erhebung über die Lebensbedingungen der Seeleute 1996**

BEZIEHUNGEN ZU AUSSENSTEHENDEN ORGANISATIONEN

Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO)

247. Die Sektion hat ihre Tätigkeit im Rahmen der IMO, bei der sie nach wie vor unter der Schirmherrschaft des IBFG die Seeleutegewerkschaften vertritt, intensiviert. Dies bedeutete u. a. eine Erweiterung des IMO-Beobachter/innensystems und die Berufung von Jon Whitlow als ständiger IBFG/ITF-Vertreter bei der IMO. Das Ansehen der ITF bei der IMO ist deutlich gestiegen; sie ist heute einer der einflußreichsten Nicht-Regierungsorganisationen, die im Rahmen der IMO tätig sind. Während des Berichtszeitraumes beteiligten sich sowohl die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) als auch die ITF selbst mit großen Geldbeträgen an Maßnahmen im Umfeld der IMO, z. B. der Welt-schifffahrtsuniversität, dem technischen Kooperationsprogramm der IMO und einer Reihe von Regionalkonferenzen zum Thema Such- und Rettungsdienste, die von der IMO organisiert wurden. Die ITF wirkt über das Beobachter/innensystem an einem breiten Spektrum technischer Ausschüsse und Arbeitsgruppen der IMO mit. Es ist ein Maßstab für den Einfluß, den die ITF inzwischen bei der IMO ausübt, daß erstmals seit vielen Jahren eine realistische Aussicht auf die Verabschiedung von Maßnahmen seitens der Mitgliedstaaten

besteht, die der Geschäftstätigkeit unternormiger Billigflaggenstaaten enge Grenzen setzen würden.

Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

248. Die wichtigste Veranstaltung im Rahmen der IAO während des Berichtszeitraumes war die 84. IAO-Schiffahrtskonferenz, die vom 6. bis zum 22. Oktober 1996 in Genf tagte. Zusammen mit dem Internationalen Reederverband (ISF) hatte die Sektion in einer langen Auseinandersetzung mit dem IAO-Generaldirektor durchgesetzt, daß die Konferenz überhaupt stattfand. Jack Otero, ehemaliges ITF-Vorstandsmitglied und zum damaligen Zeitpunkt Vertreter der US-Regierung im IAA-Verwaltungsrat, hatte erheblichen Anteil am erfolgreichen Ausgang dieser Auseinandersetzung. Die 1996 verabschiedeten Rechtsinstrumente sind als bedeutende Maßnahmen zur Verbesserung der Normen für alle betroffenen Seeleute in den folgenden Bereichen anzusehen:

- Festlegung einer Obergrenze für die Arbeitszeiten sowie von Mindestruhezeiten;
- neue Vorgaben für die Inspizierung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute durch die Flaggenstaaten im Abstand von maximal drei Jahren;
- ein angemessener Ordnungsrahmen für die Tätigkeit von Bemannungsagenturen;
- ein neues Protokoll zum Übereinkommen 147 über Mindestnormen für Handelsschiffe, das eine Kontrolle der Einhaltung der Obergrenzen für die Arbeitszeiten und der Mindestruhezeiten vorsieht; und
- ein neuer Mindestheuersatz für einen Vollmatrosen in Höhe von 435 US-Dollar mit Wirkung vom 1. Januar 1998.

249. Die ITF setzt sich im Rahmen der Arbeitnehmergruppe bei der IAO weiterhin nachdrücklich für die Beibehaltung der eigenständigen Mechanismen zur Verabschiedung von Normen für die Schiffahrtswirtschaft im Rahmen der IAO-Strukturen und ihre angemessene Finanzausstattung ein. Während den Seeleuten vielleicht zahlenmäßig weniger Bedeutung zukommt als den Beschäftigten in anderen Wirtschaftsbereichen, sich IAO-Normen wegen des internationalen Charakters ihrer Tätigkeit unmittelbar und spürbar auf ihre Lebens- und Arbeitsbedingungen aus.

250. Auf Bitten des IAA-Verwaltungsrates nimmt die ITF in Zusammenarbeit mit dem ISF eine Bestandsaufnahme aller vorhandenen IAO-Rechtsinstrumente im maritimen Sektor vor, um gemeinsame Empfehlungen mit Blick auf ihre mögliche Überarbeitung, Zurückstellung, Aufhebung und/oder die Förderung ihrer Ratifizierung zu erarbeiten.

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)

251. Die Sektion hat ihre Kontakte zum Schiffahrtsausschuß (MTC) der OECD ausgebaut. Das OECD-Sekretariat, in den Tagen des UNCTAD-Übereinkommens über Schiffsregistrierungsbedingungen ein feindseliger Gegner der ITF, hat seine Einstellung zur unternormigen Schiffahrt und zur ITF grundlegend geändert; heute werden wir zu einer Reihe politischer Themen ausdrücklich um Stellungnahmen gebeten. Der Schiffahrtsausschuß der OECD führt wichtige Beratungen über die Beteiligung entscheidender Akteure an der Ausmerzung der unternormigen Schiffahrt.

Weltschiffahrtsuniversität (WMU)

252. Die ITF setzt ihre Mitwirkung an der Tätigkeit der WMU fort und hält dort in regelmäßigen Abständen Vorträge über die ITF. Darüber hinaus beteiligt sie sich an speziellen Studienwochen. Nachdem 1994 ein Lehrstuhl für menschliche Faktoren eingerichtet wurde, hat der ITF Seafarers' Trust die Zahl der von der ITF finanzierten Stipendien auf fünf pro

Jahr erhöht (zwei dieser Stipendien sind Frauen vorbehalten). Der Sektionssekretär ist Mitglied des Beirats der WMU und sitzt seit 1998 im Präsidium der Universität.

Welthandelsorganisation (WTO)

253. Das Sekretariat beobachtet Entwicklungen im Rahmen der WTO, insbesondere im Hinblick auf die Liberalisierung von Schifffahrtsdiensten. Verhandlungen über diesen Aspekt werden im Jahr 2000 wiederaufgenommen.

Internationale Fernmelde-Union (ITU)

254. Wie schon in der Vergangenheit nahm die ITF an der alle zwei Jahre stattfindenden Weltfunkverwaltungs-konferenz (WRC-97 und WRC-97) in Genf teil. Bei der Umsetzung des weltweiten Notruf- und Sicherheitssystem für die Schifffahrt (GMDSS) zeichnen sich Probleme ab, insbesondere im Hinblick auf Fehlalarme. Ein neuer Aspekt, der Anlaß zu großer Sorge gibt, ist die Zuweisung von Mobilfunkfrequenzen.

Ausschuß der Gemeinsamen Absichtserklärung von Paris über die Hafenstaatenkontrolle

255. Die ITF ist nach wie vor als Berater der IAO auf Sitzungen des Ausschusses der Gemeinsamen Absichtserklärung von Paris über die Hafenstaatenkontrolle vertreten.

Internationale Berufssekretariate

256. Die ITF setzt ihre Teilnahme an den Weltschiffbautagungen des Internationalen Metallgewerkschaftsbundes (IMB) fort. Auf einer gemeinsamen Sitzung der Seeleutesektion mit dem Schiffbauausschuß des IMB wurde eine gemeinsame politische Erklärung über Fragen von gegenseitigem Interesse verabschiedet.

Internationaler Reederverband (ISF)

257. Kontakte zum ISF sind ein wichtiger Bestandteil der Sektionstätigkeit. Die Erfahrung z. B. im Rahmen der IAO-Schifffahrtskonferenz 1996 zeigt, daß eine Zusammenarbeit mit dem ISF in Frage von gegenseitigem Interesse befriedigende Ergebnisse erbringen kann. Aufgrund eines gemeinsamen Schreibens der ITF und des ISF/ICS an den Generalsekretär der Vereinten Nationen und eine Intervention der Vereinigten Staaten hat das Thema Piratenunwesen auf hoher See inzwischen einen festen Platz auf der Tagesordnung der Uno-Generalversammlung.
258. Während des Berichtszeitraumes setzte das ITF-Sekretariat die regelmäßigen informellen Treffen mit dem ISF fort. Im März 1995 und erneut im März 1998 fanden Zusammenkünfte zwischen den beiden Seiten der Wirtschaft auf formellerer Ebene statt. Bislang allerdings haben diese Zusammenkünfte, abgesehen von der Zusammenarbeit im Hinblick auf IAO-Angelegenheiten sowie im Zusammenhang mit dem STCW-Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Vergaben von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst der Seeleute, zu keinen konkreten Ergebnissen geführt. Sobald der ISF auf Fragen in Zusammenhang mit Heuern oder Verträgen angesprochen wird, verweist er auf fehlende Verhandlungsvollmachten und wirft der ITF zugleich paradoxerweise vor, der Wirtschaft ihre eigenen Bedingungen aufzuzwingen. Möglicherweise ist der Zeitpunkt gekommen, nach anderen Möglichkeiten für die Aufnahme eines sinnvollen Dialogs mit den Reedern zu suchen, z. B. über unmittelbare Kontakte mit den Unterzeichnern von ITF-Verträgen oder über Wirtschaftsgremien wie die internationale Arbeitgeberorganisation in der Schifffahrtswirtschaft, IMEC.

Internationales Forschungszentrum für die Gesundheit und Sicherheit der Seeleute

259. Aufgrund eines Beschlusses der Treuhänder des ITF Seafarers' Trust vom März 1994 organisierte der Trust am 9. und 10. Januar 1995 in Zusammenarbeit mit dem Cardiff College der University of Wales eine Konferenz zum Thema Gesundheit und Sicherheit der Seeleute. Mit Zustimmung der Konferenz wurde das Internationale Forschungszentrum für die Gesundheit und Sicherheit der Seeleute (SIRC) gegründet und mit einem auf drei Jahre befristeten Zuschuß des Trust bedacht. Das Sekretariat arbeitet sowohl im Beratenden Ausschuß als auch im Vorstand des SIRC mit. Im Juni 1998 erklärte sich der ITF Seafarers' Trust auf seiner Sitzung bereit, die finanzielle Zukunft des Zentrum für weitere fünf Jahre zu sichern, und sagte zu, seine Tätigkeit auch für den anschließenden Fünfjahreszeitraum zu finanzieren, solange das Zentrum seine erklärten Ziele weiter erreicht.

Internationaler Ausschuß für Seeleutewohlfahrt (ICSW)

260. Dank eines Zuschusses des ITF Seafarers' Trust konnte der Internationale Ausschuß für Seeleutewohlfahrt ein ständiges Sekretariat einrichten. Zum Geschäftsführenden Sekretär wurde Ake Selander, bis dahin Stellvertretender ITF-Generalsekretär, berufen. Der Stellvertretende Generalsekretär nahm in seiner Eigenschaft als einer der Direktoren des ICSW an allen Sitzungen des ICSW-Präsidiums teil.

International Christian Maritime Association (ICMA)

261. Die Sektion setzt ihre Zusammenarbeit mit ICMA sowohl auf Sekretariats-ebene als auch im unmittelbaren Kontakt mit dem Hafenkaplänen der ICMA-Mitglieder fort. Mehrere Kapläne wurden zu den weltweiten Inspektor/innenseminaren der ITF 1996 und 1998 nach London (Großbritannien) eingeladen. Im Oktober 1997 fand in Viña Del Mar (Chile) eine offizielle Sitzung des ITF/ICMA-Verbindungsausschusses statt, der ein nützliches Forum zur Beratung über Fragen von gegenseitigem Interesse darstellt.

ENTWICKLUNGEN IN DEN REGIONEN

Afrika

262. Angesichts der winzigen Flotten, über die einige wenige afrikanische Länder verfügen, geht die Zahl der in der internationalen Seeschifffahrt beschäftigten afrikanischen Seeleute weiter zurück. Die niedrige Zahl von Nationalflaggen und ihnen unterstellten Schiffen bedeutet, daß die Beschäftigungsmöglichkeiten gering sind. Obwohl das liberianische Register von der Tonnage her das zweitgrößte der Welt ist, bietet das Land weder für liberianische noch für Seeleute aus anderen afrikanischen Ländern eine nennenswerte Zahl von Arbeitsplätzen an. Aufgrund einer auf der Sektionskonferenz der Seeleute 1997 in Singapur verabschiedeten EntschlieÙung soll im Verlauf des Jahres 1998 eine ITF-Delegation dem neugewählten liberianischen Präsidenten Charles Taylor einen Besuch abstatten.

Asien und pazifischer Raum

263. Während eines Großteils des Berichtszeitraumes boomte die Schifffahrtswirtschaft in Asien und dem pazifischen Raum. Allerdings ist es noch immer schwierig zu beurteilen, wie sich die Finanzkrise, die die Region 1997/98 erschütterte, sowohl im Hinblick auf ihre Intensität als auch auf ihre Dauer auswirken wird. Während Indonesien, Thailand und Südkorea direkt betroffen waren, mit unmittelbaren negativen Folgen für die Beschäftigungslage, macht sich die klar erkennbare Verlangsamung der Wirtschaftstätigkeit in der gesamten Region nun auch bei den traditionell starken Wirtschaftsmächten wie z. B.

Singapur und Japan bemerkbar. Asiatische Seeleute stellen noch immer den Löwenanteil der Besatzungen für Billigflaggschiffe.

Europa

264. Angesichts der überragenden Bedeutung der EU-Politik im maritimen Sektor für alle europäischen Seeleute setzt die Sektion ihre Tätigkeit nicht nur im Rahmen ihrer eigenen europäischen Strukturen, sondern auch in enger Absprache mit dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der EU (FST) fort. Die traditionellen Schifffahrtsnationen in der EU klagen weiter über einen Rückgang ihrer Tonnage, während ein EU-Strategiepapier für die maritimen Industrien inzwischen zumindest eine Diskussion über Wege zur Umkehrung dieses Trends in Gang gesetzt hat.
265. Eine wohlbekannte Reaktion auf das Problem des Ausflaggens sind Zweitregister, die den Versuch darstellen, gewisse Aspekte von Billigflaggen mit dem Status einer Nationalflagge zu verbinden. Andere Länder, z. B. die Niederlande, sind bei der Deregulierung ihrer ersten Register in der Praxis noch viel weiter gegangen. Angesichts des Kostendrucks auf die verbleibenden Nationalflaggen deutet alles darauf hin, daß die übrigen EU-Mitgliedstaaten diesem Beispiel bald folgen werden. Für die meisten europäischen Gewerkschaften hat die Erhaltung der verbleibenden Schifffahrtsflotten und Arbeitsplätze unter nationaler Flagge, insbesondere im Bereich der Kabotage und des Fährverkehrs, daher vorrangige Bedeutung. Noch schlechter ist die Lage in den Ländern Mittel- und Osteuropas, unter deren Nationalflaggen völlig überalterte Tonnage fährt, während alle etwas höherwertigen Schiffe systematisch aus rein finanztechnischen Gründen auf Billigflaggen ausgeflaggt werden. Auch der voraussichtliche Beitritt eines der größten Billigflaggenländer, Zyperns, zur EU bereitet den Seeleuten in der EU große Sorge.

Lateinamerika und die Karibik

266. Die Region kämpft mit dem Problem der Privatisierung der wenigen noch verbliebenen staatlichen Schifffahrtsgesellschaften. Dies trägt zu einer weiteren Verschärfung der Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten bei, da mit Ausnahme einiger weniger Länder kaum Beschäftigungsmöglichkeiten in der Küsten- oder Offshore-Schifffahrt vorhanden sind. An dieser Stelle seien auch die anhaltende Ausflagung der argentinischen Nationalflotte und die Einrichtung eines brasilianischen Zweitregisters im Jahre 1997 erwähnt.

ARBEITSPROGRAMM DER SEKTION 1998 - 2002

267. Das Arbeitsprogramm der Seeleutesektion und der Sonderabteilung der Seeleute (SSD) für den Zeitraum 1998 - 2002 wird in weiten Teilen durch die Ergebnisse der Beratung über die Überprüfung der Billigflaggenkampagne bestimmt werden. Viele der Themen, die die angeschlossenen Gewerkschaften in der Seeleutesektion beschäftigen, werden in dem diesbezüglichen Papier mit dem Titel "Von Oslo nach Delhi" behandelt. Zu den wichtigsten Punkten zählen jedoch:
- die Fortsetzung der politischen Kampagnen für die Abschaffung des Billigflaggensystems und die Herstellung einer "echten Verbindung" zwischen Reeder und Flagge
 - eine Ausweitung des Einflusses der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften in der Schifffahrtswirtschaft
 - die Beobachtung der Folgen der Inkraftsetzung des Internationalen Kodex für Sicherheitsmanagement (ISM-Code), des STCW-Übereinkommens und des UN-Seerechtsübereinkommens (UNCLOS) und die Förderung ihrer strikten Umsetzung

- der Kampf gegen überlange Arbeitszeiten und die sich daraus ergebender Probleme der Übermüdung und Streßbelastung
- die fortgesetzte kritische Beobachtung des GMDSS, um eine Gefährdung des Lebens von Seeleuten auszuschließen
- das fortgesetzte Drängen auf die Umsetzung internationaler Normen in allen Flaggenstaaten und Unterstützung der Initiativen der IMO im Hinblick auf die Einhaltung internationaler Normen und Übereinkommen durch die Flaggenstaaten (FIS) sowie der Ausbau der Rolle der IMO als weltweites Ordnungsorgan mit Zuständigkeit für wirtschaftliche ebenso wie Sicherheitsaspekte
- das Streben nach Gewährleistung vernünftiger und nachhaltiger Betriebsgrundlagen in der Schifffahrtswirtschaft, z. B. durch Förderung geeigneter Maßnahmen, um der zunehmenden Überalterung der Weltflotte Einhalt zu gebieten, unlauteren Wettbewerb zu bekämpfen und für mehr Transparenz zu sorgen
- die fortgesetzte Förderung von Studien und Forschungsarbeiten in Bereichen, die für das Arbeitsleben der Seeleute von Bedeutung sind, z. B. die Folgen moderner Strukturen in der Schifffahrtswirtschaft, Schutz des menschlichen Lebens auf See und berufliche Gesundheit
- der Ausbau sozialer Betreuungsmaßnahmen für Seeleute
- die Stärkung der Regionalstrukturen der Sektion, um den Stimmen aller angeschlossener Gewerkschaften gleichberechtigt Gehör zu verschaffen
- Ausbau und Verbesserung der Tätigkeit des Sekretariats auf den Gebieten Veröffentlichungen, Studien und Erhebungen, u. a. im Hinblick auf Informationen über Heuern und Arbeitsbedingungen
- die Weiterentwicklung der maritimen Wirtschaftspolitik und regionaler Strategien, um spezifischen nationalen und regionalen Problemen Rechnung zu tragen
- die Erarbeitung von Strategien und Initiativen zur Lösung des Problems mangelnder Ausbildung und Arbeitslosigkeit sowie der Unterstützung angeschlossener Gewerkschaften bei der Arbeitsbeschaffung für ihre vom Arbeitsmarkt verdrängten Mitglieder
- die Erarbeitung einer Umweltpolitik.

DIE ITF-BILLIGFLAGGENKAMPAGNE

Vorbemerkung

268. Während der vergangenen vier Jahre hat die Kampagne bis dahin unvorstellbare Erfolge erzielt. Heute bieten sich die wohl seit langer Zeit besten Chancen, grundlegende Veränderungen am Ordnungssystem in der Wirtschaft herbeizuführen. Die Stimme der ITF genießt heute in der Wirtschaft mehr Einfluß und Respekt als jemals zuvor in der ITF-Geschichte, und die Billigflaggenkampagne konnte eine kontinuierliche Stärkung verzeichnen. Die größere Transparenz der ITF-Tätigkeit hat einen wichtigen Beitrag zu dieser Entwicklung geleistet. Seit 1996 wird ein Jahresbericht über die Tätigkeit im Rahmen der Billigflaggenkampagne vorgelegt und an einen breiten Adressatenkreis in der Schiffahrtswirtschaft verteilt.
269. Der vom Generalsekretär auf dem Kongreß in Genf 1994 erläuterte Aktionsplan wurde weitestgehend umgesetzt. Dies bedeutet:
- ITF-Gewerkschaften aus allen Weltregionen beteiligen sich inzwischen aktiv an der Kampagne, und Boykotte ebenso wie andere Formen von Solidaritätsaktionen sind heute weltweit an der Tagesordnung.
 - Die Zahl der ITF-Inspektorinnen und -Inspektoren hat sich verdoppelt, und es werden immer noch mehr ausgebildet und berufen.
 - Die Zahl der Schiffe, für die für die ITF annehmbare Verträge gelten, hat sich mehr als verdoppelt.
 - Die Mitwirkung der Hafentarbeitergewerkschaften an der Kampagne konnte erheblich verstärkt werden, während gleichzeitig parallel dazu laufende Kampagnen gegen nicht gewerkschaftlich organisierte Häfen und den Einsatz von Seeleuten im Ladungsumschlag gestartet wurden.
 - Die Zahl der ITF-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter in London und den Regionen, die tagtäglich an der Umsetzung der Kampagne mitwirken, wurde deutlich erhöht und ihre fachliche Kompetenz verbessert.
 - Mit Hilfe des Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute konnte der finanzielle Rückhalt der Kampagne gesichert und verbessert werden.
 - Die Lobbyarbeit der ITF auf nationaler und internationaler Ebene im Hinblick auf ihr politisches Ziel der Abschaffung des Billigflaggensystems konnte deutlich ausgebaut werden.
 - Eine Strategie, die Reedern, Schiffsverwaltern, Bankenvertretern und den Registern selbst Dialog- und Verhandlungsbereitschaft bezüglich der Bedingungen an Bord von Billigflaggenschiffen signalisieren sollte, wurde mit Erfolg umgesetzt.
270. Allerdings ist es der Kampagne noch immer nicht gelungen, ihr politisches Ziel zu erreichen, Schiffe zur Rückkehr von Billigflaggen unter ihre Nationalflaggen zu bewegen. Die Billigflaggenregister wachsen unverändert weiter und haben inzwischen einen Anteil von mehr als 50 Prozent an der weltweiten Tonnage erreicht. In den kommenden Jahren besteht die Herausforderung für die ITF darin, eine politische Änderung im Ordnungssystem der Schiffahrtswirtschaft herbeizuführen und gleichzeitig ihren Kampf zur Verteidigung der Arbeitsbedingungen der Seeleute und der Hafentarbeiter fortzusetzen.

Leitung der Kampagne

271. Die übergeordnete politische Leitung der Kampagne unterliegt der Kontrolle des ITF-Fair-Practices-Ausschusses und seiner beiden Unterausschüsse, dem Unterausschuß Kollektivverträge und der Lenkungsgruppe für die Billigflaggenkampagne.

272. Während des Berichtszeitraumes ergaben sich weitreichende Veränderungen bei Personal-ausstattung und Leitung der Seeleutesektion ebenso wie der SSD. Speziell die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich am Sitz des Sekretariats in London mit Fragen der Schifffahrtswirtschaft oder der Billigflaggenkampagne befassen, ist von 19 im Juni 1994 auf heute etwa 35 gestiegen, und als Konsequenz daraus mußten auch einige Abteilungen der ITF, die allen anderen Sektionen und Abteilungen zuarbeiten, erweitert werden. Größtenteils sind diese neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SSD in den Untergruppen Verträge sowie Maßnahmen gegen Schiffe beschäftigt. Kürzlich wurde zudem die ehemalige SSD-Untergruppe Forderungen gegen Schiffe der erweiterten Rechtsabteilung unterstellt, um eine deutlich höhere Zahl von Forderungen im Zusammenhang mit Unfallverletzungen und Todesfällen bearbeiten zu können.

Politische Seite der Kampagne

273. Für die routinemäßige Umsetzung der politischen Seite der Kampagne gegen Billigflaggen ist die Seeleutesektion zuständig. Hierbei geht es vor allem um die Gewährleistung einer echten Verbindung zwischen der Flagge eines Schiffes und der Nationalität und/oder dem Wohnsitz des Reeders. Ein weiteres wichtiges Anliegen ist es zu gewährleisten, daß alle Flaggenstaaten ihren internationalen Verpflichtungen gemäß den verschiedenen, von IMO und IAO verabschiedeten Rechtsinstrumenten nachkommen. Die Gespräche über die Umsetzung internationaler Normen und Übereinkommen durch die Flaggenstaaten im Rahmen der IMO führten hier zu deutlichen Fortschritten.

Praktische Seite der Kampagne

274. Die praktische Seite der Kampagne wird von der SSD betreut und umfaßt die Beaufsichtigung und Anleitung der Tätigkeit der Inspektorinnen und Inspektoren sowie der SSD-Untergruppen Maßnahmen gegen Schiffe bzw. Verträge. Wie oben bereits erwähnt, wurde die Zuständigkeit für die Bearbeitung von Forderungen aufgrund von Unfallverletzungen und Todesfällen im Namen von Seeleuten auf Billigflaggenschiffen, die zuvor bei der SSD-Untergruppe Forderungen lag, inzwischen einer erweiterten Rechtsabteilung übertragen.

Inspektor/innen

275. Zu Jahresanfang 1994 verfügte die ITF über Inspektorinnen und Inspektoren in 26 Ländern. Heute sind 105 Inspektor/innen und Koordinator/innen in 39 Ländern für die ITF tätig (siehe unten):

	INSEKTOR/IN	GEWERK-SCHAFT	LAND	HAFEN (F = auf Vollzeitbasis; P = auf Teilzeitbasis; C = Koordinator/in)
1.	Roberto Alarcón	CCUOMM	Argentinien	Buenos Aires (F)
2.	Anibal Andreallo	SOMU	Argentinien	Buenos Aires (F)
3.	Bob Carnegie	MUA	Australien	Brisbane (P)
4.	Matt Purcell	MUA	Australien	Melbourne (P)
5.	Ross Storer	MUA	Australien	Fremantle (P)
6.	Trevor Charles	MUA	Australien	Sydney (F) (C)
7.	Frank Leys	BTB	Belgien	Antwerpen (F)
8.	Roger Opdelocht	BTB	Belgien	Antwerpen (F) (C)
9.	Ali Zini	CONTTMAF	Brasilien	Paranaguá (P)
10.	L Luiz Fernando Duarte de Lima	CONTTMAF	Brasilien	Rio de Janeiro (F)

11.	Naaman Sousa de Figueiredo	de	CONTTMAF	Brasilien	Rio de Janeiro (F) C
12.	Renialdo Donizete Salustiano de Freitas		CONTTMAF	Brasilien	Santos (F)
13.	Slawomir Wiorek		CONTTMAF	Brasilien	Vitória (F)
14.	John Parsons		CAW	Kanada	North Sydney (F)
15.	Peter Lahay		ILWU	Kanada	Vancouver (F)
16.	James Given		SIU	Kanada	Montreal (F)
17.	Alfredo Albarran Olivares		SIPROMAM	Chile	Valparaiso (F)
18.	Miguel Sanchez		UNIMAR	Kolumbien	Cartagena (F)
19.	Branko Berlan		SDUC	Kroatien	Split (P)
20.	Predrag Brazzoduro		SDUC	Kroatien	Rijeka (P)
21.	John Jacobsen		Metal Søfart	Dänemark	Esbjerg (F) (C)
22.	Kjartan Gudmundsson		SiD	Dänemark	Kopenhagen (F)
23.	Jan Örn		AKT	Finnland	Helsinki (F)
24.	Markku Uimonen		FSU	Finnland	Kotka (P)
25.	Simo Nurmi		FSU	Finnland	Helsinki (F) (C)
26.	James Smith		CFDT	Frankreich	Paris (P) (C)
27.	Louis Fort		CFDT	Frankreich	Le Havre (P)
28.	Yves Reynaud		CFDT	Frankreich	Marseilles (F)
29.	Pascal Pouille		FO	Frankreich	Dünkirchen (F)
30.	Ali Memon		ÖTV	Bundesrepublik Deutschland	Bremen (F) (C)
31.	Hartmut Kruse		ÖTV	Bundesrepublik Deutschland	Rostock (F)
32.	Michael Bianke		ÖTV	Bundesrepublik Deutschland	Bremen (F)
33.	Ulf Christiansen		ÖTV	Bundesrepublik Deutschland	Hamburg (F)
34.	Bryan Allen		RMT	Großbritannien	Nordengland (F)
35.	John Wood		RMT	Großbritannien	Südengland (F)
36.	Norrie McVicar		RMT	Großbritannien	Aberdeen (Offshore) (P)
37.	George Vassilopoulos		PNO	Griechenland	Piräus (F)
38.	Borgthor Kjaernested		SSI	Island	Reykjavik (P)
39.	Abdulgani Serang		NUSI	Indien	Bombay (P)
40.	Maruti Rethrekar		NUSI	Indien	Bombay (P)
41.	David Kritz		ISOU	Israel	Haifa (F)
42.	Antonio Blasi		FILT-CGIL	Italien	Venedig (P)
43.	Bruno Nazzarri		FILT-CGIL	Italien	Leghorn (F)
44.	Francesco Saitta		FILT-CGIL	Italien	Sizilien (F)
45.	Fabrizio Barcellona		FIT-CISL	Italien	Genua (F) (C)
46.	Giovanni Olivieri		FIT-CISL	Italien	Ravenna (F)
47.	Gianbattista Leoncini		FIT-CISL	Italien	Taranto (F)
48.	Paolo Serretiello		FIT-CISL	Italien	Neapel (P)
49.	Hideo Ikeda		AJSU	Japan	Kobe/Osaka (F)
50.	Ryutaro Morisaki		AJSU	Japan	Tokio (F)
51.	Shoji Yamashita		AJSU	Japan	Tokio (F) (C)
52.	Jung Ho Bae		FKPTWU	Korea	Pusan (F)

53.	Hye Kyung Kim	FKSU	Korea	Seoul (F) (C)
54.	Ko Kwang-Jo	FKSU	Korea	Inchon (F)
55.	Sang Gi Gim	FKSU	Korea	Pusan (F)
56.	Norbert Petrovskis	LSUMF	Lettland	Riga (F)
57.	Charles Briffa	GWU	Malta	Valletta (P)
58.	Antonio Fritz	OCPNRM	Mexiko	Veracruz (P) (C)
59.	Egbert Kanter	FNV	Niederlande	Rotterdam (F)
60.	Ruud Touwen	FWZ	Niederlande	Rotterdam (F) (C)
61.	Kathy Whelan	NZSU	Neuseeland	Wellington (P) (C)
62.	Ketil Karlsen	NOPEF	Norwegen	Stavanger (F)
63.	Birger Pedersen	NSU	Norwegen	Oslo (F) (C)
64.	Nils Pedersen	NSU	Norwegen	Porsgrunn (F)
65.	Steinar Garberg	NSU	Norwegen	Hovag (F)
66.	Sverre Nilsen	NSU	Norwegen	Narvik (F)
67.	Gustavo Montalvan	FITTTAMPS	Panama	Colón (P)
68.	Elias Costilla	FEMAPOR	Peru	Callao (F)
69.	Andrzej Jaskiewicz	Solidarnosc	Polen	Szczecin (F)
70.	Andrzej Koscik-	Solidarnosc	Polen	Gdynia/Gdansk (F)
71.	João de Deus Gomes Pires	SEMM	Portugal	Lissabon (F)
72.	Adrian Mihalcioiu	RSU	Rumänien	Konstanta (F)
73.	Victor Solowiow	DUR	Rußland	St. Petersburg (F)
74.	Alex Ageew	SUR	Rußland	Novorossijsk (F)
75.	Petr Osichansky	WTWUR	Rußland	Wladiwostok (F)
76.	Cassiem Augustus	TGWU	Südafrika	Kapstadt (F)
77.	Thulani Dlamini	TGWU	Südafrika	Johannesburg (P) (C)
78.	Vivian Zungu	TGWU	Südafrika	Durban (F)
79.	Esteban Pereda	ELA-STV	Spanien	Bilbao (P)
80.	Joan Mas Garcia	FETCOMAR	Spanien	Barcelona (F)
81.	David Echevarrieta	UGT	Spanien	Algeciras (F)
82.	Miguel Coronado	UGT	Spanien	Valencia (F) (C)
83.	Camillus Fernando	CMU	Sri Lanka	Colombo (F)
84.	Carl Tauson	SEKO	Schweden	Göteborg (P) (C)
85.	Johan Skottborn	SEKO	Schweden	Stockholm (F)
86.	Peter Christoph	SEKO	Schweden	Göteborg (F)
87.	Sven Save	SEKO	Schweden	Helsingborg (F)
88.	Malte Segerdahl	STF	Schweden	Stockholm (P) (C)
89.	Hsieh Chen Chuan	NCSU	Taiwan	Taipei (F) (N) (C)
90.	Huang Yu-Sheng	NCSU	Taiwan	Keelung (F)
91.	Dwayne Boudreaux	ILA	USA	Louisiana (F)
92.	John Sansone	ILA	USA	Washington DC (F) (C)
93.	Barry Binski	ILWU	USA	San Francisco (F)
94.	Lila Smith	ILWU	USA	Seattle (F)
95.	Ray Familathe	ILWU	USA	Los Angeles (P)
96.	Robert Dean	ILWU	USA	Portland (F)
97.	Rudi Vanderhider	ILWU	USA	Los Angeles (P)
98.	Herbert Froberg	IOMMP	USA	Miami (F)
99.	Robert Darley	IOMMP	USA	Boston (Contact)
100.	Tony Sasso	MEBA	USA	Miami (F)
101.	Arthur Petitpas	NMU	USA	Savannah (F)
102.	Jose Ybarra	NMU	USA	Houston (F)
103.	Don Thornton	SIU	USA	Detroit (P)
104.	Edd Morris	SIU	USA	Baltimore (F)
105.	Spiro Varras	SIU	USA	N. York/N. Jersey (F)

Stand: 1. Januar 1998

276. Während des Berichtszeitraumes meldeten die Inspektorinnen und Inspektoren die Besichtigung der folgenden Anzahl von Schiffen, bei denen es sich zumeist um Billigflaggenschiffe, zunehmend aber auch um unter Nationalflagge fahrende Schiffe handelte. In zahlreichen Fällen führten diese Besichtigungen zum direkten Eingreifen der ITF im Namen der betroffenen Seeleute:

1997	4.846
1996	3.750
1995	1.530

Schulung der Inspektor/innen

277. Die SSD stellt umfangreiche Ressourcen für die Schulung von ITF-Inspektorinnen und -Inspektoren auf nationalen ebenso wie regionalen Lehrgängen bereit. Sie organisierte während des Berichtszeitraumes zwei weltweite Inspektor/innenseminare in London (Großbritannien) und startete ein intensives Schulungsprogramm, in dessen Rahmen bisher mehr als 30 Inspektor/innen jeweils einen Monat lang am Sitz des ITF-Sekretariats in London auf ihre Tätigkeit vorbereitet wurden. Da dies in den kommenden Jahren zum Schwerpunkt der Schulungsmaßnahmen gemacht werden soll, wird dieses Programm kontinuierlich weiterentwickelt und die Qualität der angebotenen Schulungsmaßnahmen verbessert.

Neue Technologien

278. Die Abteilung ist stets um Weiterentwicklung der den Inspektorinnen und Inspektoren zur Verfügung stehenden Computertechnik bemüht. Praktisch alle Inspektor/innen sind inzwischen an das ITF-Computernetzwerk angeschlossen und haben Zugriff auf das Internet und die ITF-Schiffsdatenbank, die ihrerseits inzwischen so stark weiterentwickelt wurde, daß sie mit den 1993 ursprünglich in Betrieb genommenen System kaum noch Ähnlichkeit hat. Die Schiffsdatenbank wird ständig um neue Aspekte erweitert, um sie zu einer allumfassenden Quelle von Informationen nicht nur über Schiffe, für die ITF-Verträge abgeschlossen wurden, sondern auch über Schiffe zu machen, die Gegenstand von von der ITF koordinierten Arbeitskampf- oder rechtlichen Maßnahmen sind.

Billigflaggenregister und ihre Entwicklung seit 1994

279. In der unten stehenden Tabelle sind die von der ITF am Jahresende 1997 in ihrem Billigflaggenverzeichnis geführten Register und deren Entwicklung seit dem letzten ITF-Kongreß aufgeführt. Seit 1994 wurden Aruba, Barbados, Belize, Kambodscha, das bundesdeutsche Internationale Schiffsregister (ISR/GIS) sowie Luxemburg neu in das ITF-Verzeichnis der Billigflaggenregister aufgenommen, das somit nun insgesamt 27 Flaggen umfaßt.

Register	Bruttotonnage in Mio. BRZ (Anzahl der Schiffe)		Zuwachs in %
	1994	1997	
Antigua & Barbuda	1,510 (444)	2,214 (516)	+47%
Aruba	Gegr. 1996/FOC-Status 1997	-	-
Bahamas	22,910 (1159)	25,523 (1221)	+11%
Barbados	Gegr. 1993/FOC-Status 1995	0,888 (81)	-
Belize	0,230 (264)	1,761 (911)	+666%
Bermuda	2,900 (82)	4,611 (110)	+59%
Burma	0,680 (132)	0,568 (122)	-16%

Kanarische Inseln (Spanien)	0,0003 (1)	0,546 (61)	+182000%
Kambodscha	Gegr. 1995/FOC-Status 1997	0,439 (125)	-
Caymaninseln	0,380 (64)	0,844 (86)	+122%
Cookinseln	0,005 (7)	0,006 (9)	+20%
Zypern	23,290 (1619)	23,653 (1650)	+1,6%
ISR/GIS (Bundesrepublik Deutschland)	Gegr. 1991/FOC-Status 1995	-	-
Gibraltar	0,330 (28)	0,297 (21)	- 10%
Honduras	1,210 (1400)	1,053 (1339)	- 13%
Libanon	0,260 (139)	0,297 (116)	+14%
Liberia	57,650 (1621)	60,058 (1697)	+ 5%
Luxemburg	Gegr. 1991/FOC-Status 1996	0,820 (42)	-
Malta	15,460 (1086)	22,984 (1378)	+49%
Marshallinseln	2,150 (56)	6,314 (168)	+194%
Mauritius	0,210 (58)	0,275 (55)	+13%
Niederländische Antillen	1,050 (158)	1,067 (138)	+2%
Panama	64,170 (5799)	91,128 (6188)	+42%
Sri Lanka	0,290 (56)	0,217 (61)	-25%
St. Vincent & Grenadinen	5,420 (1013)	8,375 (1343)	+54%
Tuvalu	0,050 (11)	0,055 (14)	+10%
Vanuatu	1,990 (287)	1,577 (287)	-21%
Billigflaggen insgesamt	202,146 (15.364)	255,570 (17,872)	+26,4%
Weltflotte	476,000 (80.676)	522,197 (85,494)	+9,7%
Billigflaggen in % der Weltflotte	42,5%	48,9%	-

ITF-Verträge

280. Die monatliche Grundheuer eines Vollmatrosen laut ITF-Musterkollektivvertrag wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1994 auf 856,- US-Dollar und erneut am 1. Januar 1998 auf 934,- US-Dollar angehoben. Parallel dazu wurde der am 1. Januar 1994 in Kraft getretene Gesamtbemannungskosten(TCC)-Grenzwert für einen Vollmatrosen in Höhe von 1.100,- US-Dollar mit Wirkung vom 1. Januar 1998 auf 1.200,- US-Dollar erhöht (ein Anstieg um 9,1 Prozent im Laufe von drei Jahren). 1998 beschloß der FPC eine weitere Anhebung des Grenzwerts auf 1.400,- US-Dollar im Monat, die spätestens zum 1. Januar 2001 in Kraft treten soll.
281. Am 1. Januar 1998 galten für 4.589 Schiffe für die Schiffe annehmbare Verträge. Die Vergleichszahl für das Jahr 1994 betrug 2765. Damit ergibt sich seit dem letzten Kongreß ein Anstieg von mehr als 60 Prozent.

Beistand für Seeleute

282. Beistand wurde sowohl Seeleuten auf unter Billigflagge als auch auf unter Nationalflagge fahrenden Schiffen gewährt. Insgesamt wurden 1997 Heuernachzahlungen in Höhe von 37,2 Mio. US-Dollar beigetrieben. Im einzelnen konnten in den Jahren seit dem letzten ITF-

Kongreß jeweils Heuernachzahlungen in der unten aufgeführten Höhe (Annäherungswerte) durchgesetzt werden:

1997	US \$ 37.200.000
1996	US \$ 25.000.000
1995	US \$ 30.000.000
1994	US \$ 7.285.385

283. Außerdem bearbeitete die ITF eine Reihe von Forderungen im Zusammenhang mit Unfallverletzungen bzw. Todesfällen und konnte die folgenden Zahlungen erwirken:

1997	US \$ 4,7 Mio.	88 Fälle
1996	US \$ 5,86 Mio.	55 Fälle
1995	US \$ 2,9 Mio.	42 Fälle
1994	US \$ 3,3 Mio.	63 Fälle

284. Es ist davon auszugehen, daß die hier angegebenen Zahlen in bezug auf die Gesamthöhe der Entschädigungsansprüche aufgrund von Unfällen und Todesfällen auf See nicht mehr als die Spitze des Eisbergs darstellen. Schätzungen zufolge kommen auf See im Jahr etwa 2.200 Menschen aus den unterschiedlichsten Ursachen ums Leben; aufgrund von Forderungen in Zusammenhang mit Unfallverletzungen und Todesfällen entstehen der Wirtschaft alljährlich Kosten in Höhe von mindestens 550 Mio. US-Dollar. Dies ist auch der Grund für die Entscheidung, diesen Aspekte der ITF-Tätigkeit durch die Erweiterung der ITF-Rechtsabteilung aufzuwerten.

Aktionswochen

285. Eine 1996 neu entwickelte Strategie von Aktionswochen sollte dazu dienen, Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften in aller Welt verstärkt in die Billigflaggenkampagne einzubinden und die Kampagne mit den Kampagnen der Hafentarbeitersektion gegen den Einsatz von Seeleuten im Ladungsumschlag, Strukturreformen und nicht gewerkschaftlich organisierte Häfen zu verknüpfen. Jede Aktionswoche wurde sorgfältig vorbereitet; zu diesem Zweck wurden Seminare auf nationaler und internationaler Ebene organisiert und Aktionshandbücher erarbeitet.
286. Die erste Aktionswoche in Nordwesteuropa fand im **Juni 1996** in Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland, den Niederlanden und Belgien statt und erregte großes Interesse in den Medien.
287. An der zweiten Aktionswoche im **Mai 1997** nahmen angeschlossene Gewerkschaften in 23 europäischen Ländern teil, die 500 Schiffe besichtigten, 122 Verträge unterzeichneten und Heuernachzahlungen in Höhe von über 1,6 Mio. US-Dollar erwirkten.
288. Während der dritten Aktionswoche, die vom **20. bis zum 26. November 1997** im Raum Asien und pazifisches Becken stattfand, wurden 527 Schiffe besichtigt und Heuernachzahlungen im Werte von mehr als 860.000 US-Dollar durchgeführt. Berichten zufolge fanden Arbeitskämpfmaßnahmen in Australien, Kanada, Fidschi, Indien, Japan, Korea, Rußland, den USA und Vanuatu statt. Auch wurde während der Woche erstmals aufgrund von Arbeitskämpfmaßnahmen ein ITF-Musterkollektivvertrag in Indien unterzeichnet.
289. Mit Hilfe der Aktionswochen soll eine größere Zahl von Gewerkschaftsmitgliedern aktiv in die Billigflaggenkampagne miteinbezogen und die Zahl der Häfen, in denen die Reeder wissen, daß sie mit Arbeitskämpfmaßnahmen seitens der der ITF angeschlossenen Ge-

werkschaften rechnen müssen, angehoben werden. 1989 und 1999 sind weitere Aktionswochen geplant.

Dialog mit der Schifffahrtswirtschaft

290. Die Schlagkraft der Billigflaggenkampagne durch aggressivere Arbeitskampfmaßnahmen gegen unternormige Schiffe zu verstärken, ist ein Aspekt der auf dem Kongreß in Genf 1994 verabschiedeten Strategie. Der andere Aspekt ist das Bemühen um Aufnahme eines Dialogs mit allen Akteuren in der Schifffahrtswirtschaft, die ebenso wie die ITF ein Interesse daran haben, die Ausbeutung von Seeleuten zu unterbinden und für eine Anhebung der Normen zu sorgen.
291. Im Rahmen dieses Dialogs sprachen der Generalsekretär, der Stellvertretende Generalsekretär und andere ITF-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter mit leitenden und anderen Funktionen auf einem breiten Spektrum von Konferenzen und Seminaren, die von unterschiedlichen Organisationen der Schifffahrtswirtschaft, darunter auch dem ISF, organisierte wurden.
292. Im Anschluß an die FPC-Sitzung 1995 lud das ITF-Sekretariat erstmals in der Geschichte Vertreterinnen und Vertreter aus der Schifffahrtswirtschaft zu einer offenen Konsultationsveranstaltung ein. Trotz eines Boykottaufrufs des ISF nahmen mehr als 70 Personen aus Wirtschaftskreisen daran teil. Die Veranstaltung wurde seither alljährlich wiederholt und erfreut sich zunehmender Beliebtheit.
293. Darüber hinaus richtete das ITF-Sekretariat eine Reihe von Mittagessenempfangen für Wirtschaftskreise aus. Diese sollen den informellen Rahmen für die Aufnahme von Gesprächen über konkrete Anliegen der ITF bilden. Derartige Mittagessenempfangen wurden vom ITF-Generalsekretär für Vertreterinnen und Vertreter von Schifffahrtsbanken, Reedereien und Schiffsverwaltungsunternehmen sowie die Mitglieder des Internationalen Forums Maritime Industrien organisierte. Ein weiterer Mittagessenempfang für Vertreterinnen und Vertreter der P&I Club ist geplant, um u. a. über verbesserte Verfahren bei der Bearbeitung von Forderungen im Zusammenhang mit Unfallverletzungen und Todesfällen zu sprechen.

50 Jahre Billigflaggenkampagne

294. 1997 beriet der FPC über die Vorbereitung von Maßnahmen anlässlich des 50. Jahrestags des Starts der ITF-Kampagne gegen Billigflaggenschiffe auf dem ITF-Kongreß 1948 in Oslo (Norwegen). Da dies ein wichtiger Meilenstein in der Geschichte war, wurden zu dem Anlaß eine Reihe von Initiativen und Projekten beschlossen, u. a.:
 - eine weltweite Billigflaggenaktion sowie regionale Aktionswochen im Laufe des Jahres 1998
 - eine von der ITF ausgerichtete große Konferenz in Oslo über die Zukunft der Schifffahrtswirtschaft
 - ein ITF-Aufsatzwettbewerb zum gleichen Thema
 - ein von der Qualität her zur Fernsehausstrahlung geeigneter Videofilm über die Schifffahrtswirtschaft und das Billigflaggensystem
 - ein Trickfilm, der sich in ansprechender und leicht verständlicher Form mit der Billigflaggenproblematik auseinandersetzt.

ITF-Schiff

295. Das vielleicht ehrgeizigste Projekt der ITF anlässlich des 50. Jahrestags des Starts der Billigflaggenkampagne wurde ebenfalls 1998 vom Stapel gelassen: die unter britischer Flagge fahrende MS GLOBAL MARINER. Dieses Frachtschiff mit einem Ladegewicht von 18.000 tdw wurde zu einem Ausstellungsschiff umgerüstet, das den Besucherinnen und Besuchern das Leben der Seeleute von heute, die Folgen der unternormigen Schifffahrt und die globalen Gewerkschaften als Antwort auf das globale Kapital nahebringen sollen. Das Schiff, das am 1. Juli 1998 formell wieder der britischen Flagge unterstellt wurde, lief eine Woche später zu einer 18monatigen Fahrt aus, in deren Verlauf es die wichtigsten Häfen der Welt anlaufen wird.

Strategische Überprüfung der Billigflaggenkampagne (Von Oslo nach Delhi)

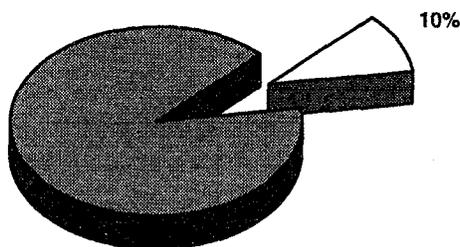
296. 1996 beschloß der FPC, die ITF-Billigflaggenkampagne in der Zeit bis zum 39. ITF-Kongreß in Neu-Delhi (Indien) einer umfassenden Überprüfung zu unterziehen. Um eine möglichst breite Mitwirkung der angeschlossenen Gewerkschaften an dieser Überprüfung zu gewährleisten, wurde zu Anfang 1997 ein ausführlicher Fragebogen ausgeschickt. Eine vorläufige Auswertung der Antworten auf den Fragebogen lag dem FPC auf seiner Sitzung 1997 in Miami (USA) vor; auf seiner Sitzung 1998 beriet der FPC über den detaillierten Entwurf einer Vorlage zu dem Thema. Nach einer weiteren Beratung durch die angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute- und der Hafentarbeitersektion sollen die Ergebnisse der Überprüfung dem Kongreß in Neu-Delhi zur offiziellen Verabschiedung vorgelegt werden.

ITF-WOHLTÄTIGKEITSSTIFTUNG FÜR SEELEUTE (ITF SEAFARERS' TRUST)

297. Der **ITF Seafarers' Trust** wurde 1981 als eingetragene Wohltätigkeitsstiftung nach englischem Recht gegründet. Es handelt sich um eine rechtlich von der ITF unabhängige Einrichtung, obwohl alle neun Treuhänder Ämter in der ITF ausüben. Stiftungszweck ist es laut Gründungsurkunde, durch finanzielle Zuschüsse das körperliche, geistige und moralische Wohlergehen der Seeleute zu fördern. Haupteinnahmequelle des Trust sind die Einnahmen aus Investitionen des Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute der ITF sowie Einnahmen aus eigenen Investitionen. Seit seiner Gründung gewährte der Trust Projekten für die soziale Betreuung der Seeleute in aller Welt Zuschüsse in Höhe von mehr als 75 Mio. US-Dollar.
298. Während des Berichtszeitraumes kam es zu weitreichenden Änderungen bei der Arbeitsweise des Trust ebenso wie bei der Art der von ihm finanzierten Maßnahmen. Der Trust, der zuvor vom ITF-Generalsekretär auf Teilzeitbasis verwaltet wurde und dessen Treuhänder jeweils für wenige Stunden am Rande anderer ITF-Sitzungen zusammentraten, hat sich zu einer professionell geführten Wohltätigkeitsorganisation entwickelt. Bis 1996 war Mark Dickinson für die Verwaltung des Trust zuständig; nach seiner Ernennung zum Stellvertretenden ITF-Generalsekretär beriefen die Treuhänder Timo Lappalainen von der finnischen Seemannsmission als hauptamtlichen Verwaltungsbeauftragten.
299. Sitzungen der Treuhänder nehmen heute in der Regel einen vollen Tag in Anspruch; die Kosten werden allerdings begrenzt, indem diese Sitzungen entweder vor oder nach anderen ITF-Sitzungen, in der Regel in London (Großbritannien), stattfinden.
300. Seit 1993 verfolgt der Trust eine offensivere Strategie bei der Vergabe von Zuschüssen an Betreuungseinrichtungen, finanziert aber auch weiterhin eine große Zahl von Betreuungsprojekten, auf die er von etablierten Organisationen für die Betreuung von Seeleuten, wie z. B. den Seemannsmissionen und Stella Maris, aufmerksam gemacht wird.
301. Während des Berichtszeitraumes finanzierte der Trust eine Reihe von Großprojekten, u. a.
- einen Zuschuß in Höhe von £ 1,5 Mio. an das integrierte technische Kooperationsprogramm der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO). Zuvor hatte er 1993 einen Zuschuß in Höhe von £ 1 Mio. an die mit der IMO verbundene Weltschiffahrtsuniversität bezahlt; alljährlich finanziert der Trust mehrere Stipendien für Studenten der WMU aus Entwicklungsländern;
 - einen Zuschuß in Höhe von £ 1,5 Mio. zur Gründung des Internationalen Forschungszentrums für die Gesundheit und Sicherheit der Seeleute (SIRC) an der Universität Cardiff, das Forschungsarbeiten im Hinblick auf alle Aspekte der Gesundheit, Sicherheit sowie Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute betreibt;
 - Zuschüsse in Höhe von bis zu £ 410.000, begrenzt auf drei Jahre, für die Einrichtung eines Sekretariats des Internationalen Ausschusses für Seeleutewohlfahrt, eines Koordinierungsgremiums, dem neben der ITF und den Reedern eine Reihe weiterer Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute angehören.
302. Der Trust finanziert darüber hinaus die Vorbereitung zweier weiterer Projekte, die erhebliche Vorteile für Seeleute mit sich bringen könnten:
- mit dem Projekt eines internationalen Assistenznetzwerks für Seeleute (International Seafarers' Assistance Network - ISAN) soll ein internationales Netzwerk von Büros und Zentren geschaffen werden, die Seeleuten Beratung und Unterstützung zu einem breiten Themenspektrum anbieten sollen;

- das Projekt einer internationalen Geldautomatenkarte, das gemeinsam vom Trust und der Chase Manhattan Bank vorangetrieben wird, soll Seeleuten aus Entwicklungsländern Zugang zum internationalen Geldautomatennetz verschaffen und die Notwendigkeit der Aushändigung von Bargeldbeträgen in der Schifffahrtswirtschaft reduzieren.
303. Als Teil der neuen "offensiven" Strategie des Trust machen die Treuhänder Vorgaben für die angestrebte Höhe der Ausgaben in einzelnen Regionen, während sie aktiv nach neuen Betreuungsprojekten in Weltregionen Ausschau halten, in denen sich der Trust bisher nur in sehr geringem Umfang engagiert, z. B. Afrika, Lateinamerika sowie Mittel- und Osteuropa. 1998 verabschiedeten die Treuhänder detaillierte Leitlinien für Personen und Organisationen, die finanzielle Unterstützung vom Trust beantragen wollen. Diese sollen eine eingehendere Bewertung größerer Projektvorschläge ermöglichen und den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, die Anträge auf Zuschüsse in der Regel befürworten müssen, eine Orientierungshilfe geben.
304. Der Trust veröffentlicht seit einiger Zeit einen Jahresbericht mit detaillierten Informationen über seine Einnahmen und Ausgaben und einer Erläuterung seiner Politik und Verfahren.
305. 1998 fungierten die folgenden Personen als Treuhänder des ITF Seafarers' Trust:
- | | |
|----------------|---|
| Eike Eulen | <i>ITF-Präsident</i> |
| John Fay | <i>Vorsitzender, ITF-Seeleutesektion</i> |
| Fred Ross | <i>Stellvertretender Vorsitzender, ITF-Seeleutesektion</i> |
| John Bowers | <i>Vorsitzender, ITF-Hafenarbeitersektion</i> |
| John Coombs | <i>Stellvertretender Vorsitzender, ITF-Hafenarbeitersektion</i> |
| Jimmy Knapp | <i>ITF-Vorstandsmitglied</i> |
| Bill Morris | <i>ITF-Vorstandsmitglied</i> |
| David Cockroft | <i>ITF-Generalsekretär</i> |
| Bob Thomas | <i>Leiter der ITF-Finanzabteilung</i> |

SEKTION ZIVILLUFTFAHRT



MITGLIEDSCHAFT UND STRUKTUR DER SEKTION

1994	416.842 Mitglieder	147 Gewerkschaften
1998	477.675 Mitglieder	186 Gewerkschaften

Sektionsvorsitzender	George Ryde (TGWU, Großbritannien)
Stellvertretender Sektionsvorsitzender	Jim Sprang (IAMAW, Vereinigte Staaten)

Sektionssekretär	Stuart Howard
Stellvertretender Sekretär	Shane Enright

306. Während der vergangenen Jahre konnte die Sektion Zivilluftfahrt trotz erheblicher Mitgliederverluste zahlreicher Gewerkschaften aufgrund von Strukturreformen in der Wirtschaft einen deutlichen Zuwachs ihrer Mitgliederzahlen verzeichnen, sowohl hinsichtlich der Anzahl der Gewerkschaften als auch der Zahl der angemeldeten Mitglieder.
307. Wie auf dem Kongreß 1994 in Genf (Schweiz) beschlossen, wurde die Tätigkeit der Sektion von einem Planungsausschuß gelenkt, der auch für die Vorbereitung einer alljährlichen Sektionssitzung zuständig ist, an der alle angeschlossenen Luftverkehrsgewerkschaften teilnehmen können. Unmittelbar vor der Sitzung der Sektion als ganzer finden eigenständige Sitzungen für das Kabinen- und das Bodenpersonal statt.
308. Vorsitzender des **Ausschusses Bodenpersonal** ist Claus Lindegaard (SiD, Dänemark), Stellvertretender Vorsitzender Paul Talbot (MSF, Großbritannien).
309. Den Vorsitz im **Ausschuß Kabinenpersonal** führt Betty Lecouturier (SNPNC, Frankreich), die 1995 zur Nachfolgerin der aus Altersgründen ausgeschiedenen Danièle Jullien gewählt wurde. Stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses sind Patricia Friend (AFA, Vereinigte Staaten) und Lance Webb (FAA, Australien).
310. Ein **Ausschuß Flugdeckpersonal**, der sich mit den Anliegen der Piloten und Flugingenieure befaßt, existiert zwar offiziell im Rahmen der Sektionsstruktur, ist aber während des Berichtszeitraumes nicht zusammengetreten.

Regionalausschüsse

311. Regionale Luftverkehrsausschüsse sind inzwischen für Nordamerika, Lateinamerika, Afrika, Asien und den pazifischen Raum sowie Europa eingerichtet worden. Der europäische Ausschuß ist allerdings bislang nicht zusammengetreten, da Fragen von Interesse für die der ITF angeschlossenen europäischen Gewerkschaften größtenteils im Rahmen der Sektion Luftverkehr des Verbandes der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union

(FST) behandelt werden. Die Vorsitzenden aller Regionalausschüsse, und auch der Vorsitzender der Sektion Luftverkehr des FST, sind kraft ihres Amtes Mitglieder des Planungsausschusses der Sektion.

Der Planungsausschuß

312. Dieser Ausschuß lenkt die Tätigkeit der Sektion zwischen den Sektionskonferenzen. Seit dem Kongreß 1994 in Genf gehören ihm der Sektionsvorsitzende und der Stellvertretende Sektionsvorsitzende, die Vorsitzenden der Ausschüsse Kabinenpersonal und Bodenpersonal sowie die folgenden Vertreter/innen an:

Steve Vodi	(IAMAW, Kanada)	Vertreter, Nordamerika, 94/95
Ray Benning	(IBT, Vereinigte Staaten)	Vorsitzender, Region Nordamerika, 95-98
Alicia Castro	(AAA, Argentinien)	Vorsitzende, Region Lateinamerika/Karibik
Ken Chipato	(NAWU, Simbabwe)	Vorsitzender, Region Afrika
Hideo Kato	(JCAL, Japan)	Vorsitzender, Region Asien/Pazifik, 94-97
Darshan Paul	(AICCA, Indien)	Vorsitzende, Region Asien/Pazifik, 97/98
Rene Valladon	(FETS-FO, Frankreich)	Vorsitzender, FST-Sektion Luftverkehr, 94-96
Miguel de Julian	(FETT-UGT, Spanien)	Vorsitzender, FST-Sektion Luftverkehr, 96-98
Akwei Adote	(STRANAVITTO, Togo)	
Dee Macki	(AFA, Vereinigte Staaten)	94/95
Alba Bertagnolli	(UILTRASPORTI, Italien)	94-97
Manfred Maertzke	(Gewerkschaft ÖTV, Bundesrepublik Deutschland)	94-97
Abdul Laeeq	(ATAP, Pakistan)	95-98

313. Während des Berichtszeitraumes setzte sich die Tendenz fort, die Tätigkeit der Sektion zunehmend in spezialisierte Arbeitsgruppen zu verlagern. Hierzu zählen:

- die Arbeitsgruppe Berufliche Gesundheit und Sicherheit
- die Sonderarbeitsgruppe Luftqualität in der Flugzeugkabine
- die Sonderarbeitsgruppe Gestaltung der Flugzeugkabine
- die Arbeitsgruppe Lizenzierung des Kabinenpersonals

WICHTIGE POLITISCHE FRAGEN

Der Ordnungsrahmen

314. Während der vergangenen Jahre haben sich die dramatischen Veränderungen in der Luftverkehrswirtschaft unverändert fortgesetzt. Auf die Deregulierung einheimischer oder regionaler Märkte (z. B. Vereinigte Staaten, Europa, Indien) folgte immer häufiger die Einführung internationaler Dienste. Mit der Privatisierung staatseigener Fluggesellschaften und dem Auftreten neuer, häufig gewerkschaftsfeindlich eingestellter Billigfluggesellschaften auf den Märkten waren auch die Strukturen der Wirtschaft grundlegenden Veränderungen unterworfen. Viele der überlebenden nationalen Fluggesellschaften sehen sich gezwungen, einem von einer Handvoll konkurrierender globaler Fluggesellschaftsbünd-

nisse beizutreten, die jeweils von einem großen Carrier beherrscht werden. Rücksichtsloser Wettbewerb auf nationaler und internationaler Ebene setzt die Kosten massiv unter Druck. Dies führt zum Abbau von Arbeitsplätzen, einer Verschlechterung der Bedingungen, Angriffen auf Gewerkschaftsrechte und zunehmender Mißachtung von Sicherheitsnormen.

Fairneß im Luftraum

315. Das hergebrachte System bilateraler Luftverkehrsabkommen auf Basis der Gegenseitigkeit, das die bisher staatlichen Hoheitsrechte im Luftverkehr gewährleistet, kann dem auf den Regierungen lastenden Druck, Vereinbarungen über eine "Öffnung der Lufträume" abzuschließen, nicht länger standhalten. 1994 startete die ITF ihre Kampagne für "Fairneß im Luftraum", die sich an die Adresse zwischenstaatlicher Einrichtungen auf internationaler und regionaler Ebene wendet. Die Kampagne setzt sich für eine starke Ordnungsfunktion der Regierungen im Rahmen eines liberalisierten Luftverkehrssystems ein, um die vereinbarten Sicherheits- und Sozialnormen zu gewährleisten. Die Kampagne widersetzt sich der Tendenz zur völligen Deregulierung ebenso wie der Einführung von "Billigflaggen" in der Luftverkehrswirtschaft. Die ITF hat es zu ihrem vorrangigen Anliegen gemacht, für die Rechte aller Staaten einzutreten, sich unabhängig von ihrer Größe oder ihrem Entwicklungsstand im internationalen Luftverkehr zu betätigen. Die Sektion hat das Konzept der gewerkschaftlichen Teilhabe in allen Ordnungsgremien entwickelt und vorangetrieben und enge Kontakte zu regionalen Einrichtungen auf Regierungsebene sowie der Fluggesellschaften aufgebaut.

Sichere Lufträume

316. Im Klima des ungezügelter Wettbewerbs sind alle Fluggesellschaften bemüht, in sicherheitsrelevanten Bereichen wie z. B. Ausbildung des Personals, Sicherheitsüberprüfungen sowie Arbeits- und Ruhezeiten des Boden- und des fliegenden Personals Kosten einzusparen. Marktneulingen unter den Fluggesellschaften mangelt es häufig an der nötigen Erfahrung für den angemessenen Umgang mit Sicherheitsfragen, und zentrale Sicherheitsfunktionen, wie z. B. Flugzeugwartung und Flughafensicherheit, werden zunehmend an Vertragsunternehmen abgegeben. All dies geschieht zu einer Zeit, in der das wachsende Verkehrsaufkommen der Wirtschaft wegen der damit verbundenen Sicherheitsrisiken bereits erhebliches Kopfzerbrechen bereitet.
317. Die Regierungen haben es versäumt, den Luftverkehrsbehörden die nötigen zusätzlichen Ressourcen zur Verfügung zu stellen, um eine Wirtschaft mit immer komplexeren, international ausgerichteten Strukturen zu kontrollieren. Noch schwerer wiegt, daß einige Regierungen die Ordnungsorgane selbst gezwungen haben, sich den Kräften des Marktes anzuliefern. Selbst Ordnungsbehörden sehen sich daher gezwungen, sich in einem Umfeld zu betätigen, in dem Vorschriften als kostspielige Belastung angesehen werden und Wettbewerbsfähigkeit absoluten Vorrang hat. Die sogenannte "Doppelfunktion", die den Sicherheitsbehörden die Verantwortung sowohl für die Regulierung der Fluggesellschaften als auch für die Förderung der einheimischen Luftverkehrswirtschaft überträgt, bringt ihre Glaubwürdigkeit ernsthaft ins Wanken.
318. Neben der Kampagne für "Fairneß im Luftraum" startete die Sektion Zivilluftfahrt 1996 auch eine eigene Kampagne für "Sichere Lufträume", um zu gewährleisten, daß die internationalen Sicherheitsvorschriften und Kontrollmechanismen den Realitäten des neuen globalen Umfelds in der Wirtschaft Rechnung tragen.

Internationale Harmonisierung

319. Die um eine Liberalisierung der Luftverkehrsmärkte bemühten Regierungen waren außerdem bestrebt, die aus unterschiedlichen Betriebs- und Sicherheitsnormen resultierenden

Hindernisse für den Wettbewerb aus dem Weg zu räumen. Die internationale Harmonisierung der Sicherheitsnormen ist daher nicht so sehr aus Sicherheitsgründen als aus geschäftlichen Überlegungen heraus zu einem dringenden Anliegen geworden. Hauptschwerpunkt dieser Aktivitäten ist Europa, wo sie im Rahmen der Gemeinsamen Luftfahrtbehörde (JAA) vorangetrieben werden, sowie die Angleichung der Vorschriften in Europa und Nordamerika im Rahmen des FAA/JAA-Harmonisierungsprozesses. Andere Länder sind von diesem Prozeß, bei dem die Hersteller mit Nachdruck für das Konzept der "sicheren Option zu den günstigsten Kosten" eintreten und ihn praktisch benutzen, um die weitere Deregulierung voranzutreiben, mehr oder weniger ausgeschlossen.

320. Während die Sektion Zivilluftfahrt eine internationale Angleichung der Sicherheitsnormen begrüßt, konzentriert sie ihre Anstrengungen auf die Abstimmung der gewerkschaftlichen Positionen im Rahmen der unterschiedlichen Ordnungsorgane in Nordamerika und Europa, um so möglichst hohe Sicherheitsnormen und bestmögliche Betriebspraktiken zu erreichen.

Spezifische Aspekte des Systems

321. Eine Reihe von Sicherheitsvorschriften und -normen haben besonders spürbare Auswirkungen für das *Kabinenpersonal* sind dies:

- Flug- und Dienstzeiten
- berufliche Lizenzierung
- menschliche Faktoren
- Personalressourcenmanagement
- Mindestbesatzungsstärken
- Flugzeugdesign und -zulassung.

Für das *Bodenpersonal* handelt es sich um:

- Lizenzierung der Luftfahrzeugwarte
- Ausbildungsnormen
- Lizenzierung der Fluglotsen
- berufliche Normen für das Personal auf dem Flughafenvorfeld

Mitarbeit in internationalen Ordnungsgremien

Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)

322. Die ITF genießt bei der ICAO, der Unterorganisation der Vereinten Nationen für Luftverkehrsfragen, Beobachterstatus. Auf der 31. ICAO-Versammlung 1995 war die ITF mit einer vielköpfigen Delegation vertreten; auch zur 32. ICAO-Versammlung im September 1998 soll eine Delegation entsandt werden. Als internationale Organisation ist die ITF zur Mitarbeit in der ICAO-Luftfahrtkommission (ANC) berechtigt, die sich mit Sicherheitsfragen befaßt.
323. 1994 organisierte die ICAO in Montreal (Kanada) ihre vierte weltweite Luftverkehrskonferenz. Diese Konferenz gelangte zu der Schlußfolgerung, daß die Regierungen parallel zur Liberalisierung wichtige ordnungspolitische und wirtschaftliche Sicherheitsvorkehrungen durchsetzen müßten. Aufgrund eines Änderungsantrags der ITF forderte die Konferenz in ihrer Abschlußerklärung ferner die Anerkennung der Beschäftigten als Teilhaber an dem Wirtschaftsbereich, die in Zukunft als wichtige Teilnehmer in ihre Diskussionen miteinbezogen werden sollten.

324. Auf der Sektionskonferenz 1997 würdigte die Sektion die langjährige Tätigkeit des ständigen Vertreters der ITF bei der ICAO, Stu Johns, der diese Position nach 13 Jahren niedergelegt hatte. Die Sektion prüft derzeit in enger Zusammenarbeit mit den ihr angeschlossenen Gewerkschaften in den USA und Kanada die Modalitäten ihrer künftigen Vertretung bei der ICAO.
325. In Zusammenarbeit mit Mitarbeiter/innen des ICAO-Sekretariats war die Sektion an der Überarbeitung des **ICAO-Handbuchs für die Sicherheitsausbildung des Kabinenpersonals** beteiligt und beriet die ICAO-Abteilung Flugmedizin in Fragen hinsichtlich der **Luftqualität in der Flugzeugkabine**.
326. Die ITF wirkte an der **ICAO-Studiengruppe Lizenzierung der Luftfahrzeugwarte** mit, die es bislang bedauerlicherweise versäumt hat, sich mit der Schlüsselfrage der staatlichen Lizenzierung des Wartungspersonals auseinanderzusetzen. Die Sektion beabsichtigt, die Frage beruflicher Normen für das Bodenpersonal ebenso wie die Folgen von Veränderungen im Bereich der Flugsicherung für die Beschäftigten zum Gegenstand ihrer künftigen Tätigkeit bei der ICAO zu machen.

Afrikanische Zivilluftfahrt-Kommission (AFCAC)

327. Die ITF genießt Beobachterstatus bei der AFCAC, dem zwischenstaatlichen Gremium mit Zuständigkeit für den afrikanischen Luftverkehr, und setzt sich dort für ihre Politik der *Fairneß im Luftraum für Afrika* ein.

Europäische Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC)

328. Die ECAC ist als regionale zwischenstaatliche Einrichtung für Luftverkehrsfragen in 28 europäischen Ländern zuständig. Die ITF hat bei der ECAC Beobachterstatus und beteiligte sich im Juni 1997 mit Referaten an ihre alle drei Jahre stattfindenden Plenarsitzung in Straßburg (Frankreich).

Gemeinsame Luftfahrtbehörde (JAA)

329. Die Sektion konnte ihre Vertretung in der Gemeinsamen Luftfahrtbehörde (JAA), die für die Koordinierung der Harmonisierung der Vorschriften der nationalstaatlichen Luftfahrtbehörden in ganz Europa zuständig ist, nicht nur wie bisher wahrnehmen, sondern ausbauen. Unter anderem arbeitet sie seit langem in technischen Gremien, z. B. den Studiengruppen Flugdeckpersonal und Kabinenpersonal, der Studiengruppe Kabinensicherheit, dem Gemeinsamen Wartungsausschuß, der Lenkungsgruppe Menschliche Faktoren und dem Betriebsausschuß, mit.
330. Während des Berichtszeitraumes konnte die Sektion der ITF Vertretungsrechte in zahlreichen wichtigen politischen Entscheidungsgremien der JAA sichern, u. a. in der Gemeinsamen Lenkungsversammlung, dem Gemeinsamen Gremium (Besatzung), dem Beratungsgremium Ordnungsvorschriften und der Gemeinsamen Initiative Sicherheitsstrategie. Außerdem wirkte die Sektion an führender Stelle an der Überprüfung der JAA-Strukturen und -Funktionen mit. Die Sektion veranstaltete eine Reihe von Koordinierungstreffen für die ITF-Vertreterinnen und -Vertreter in JAA-Gremien sowie im Juni 1998 eine umfassende Konsultationsveranstaltung zu Fragen der Kabinensicherheit, mit denen sich die JAA und die US-amerikanische Luftfahrtbehörde FAA befassen.
331. Es sind weitreichende Änderungen am Ordnungsrahmen für die Luftverkehrssicherheit in Europa geplant; in diesem Zusammenhang machte die ITF eine formelle Eingabe an den EU-Ministerrat, die sich auf seinen Vorschlag für die Einrichtung einer europäischen Flugsicherheitsbehörde (EASA) bezog. Dieses Gremium soll nach EU-Recht konstituiert

werden, aber für alle derzeit in der JAA vertretenen europäischen Länder zuständig sein. Im Gegensatz zur JAA, einem lockeren Koordinierungsgremium der nationalen Luftfahrtbehörden, wird die EASA als offizielle Einrichtung einen eigenen Status genießen.

332. Die ITF-Vertretung in der JAA wird vom Sekretariat mit Unterstützung der folgenden Personen wahrgenommen:

Bjarne Larsen	Dänemark	Gemeinsames Wartungsgremium
Betty Lecouturier	Frankreich	Betriebsausschuß
Ulla Bolter	Schweden	Studiengruppe Kabinensicherheit
Erika Young	Italien	Studiengruppe Kabinensicherheit
Roland Wyss	Schweiz	Lenkungsgruppe Menschliche Faktoren
Ullie Westermann	Bundesrepublik Deutschland	Gruppe Harmonisierung der Lizenzierungsverfahren

Angleichung der Vorschriften von FAA und JAA

333. Der Harmonisierungsprozeß zwischen der JAA und der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA schafft in der Praxis einheitliche, weltweit geltende Sicherheitsnormen für die Luftverkehrswirtschaft. Anderen Luftfahrtbehörden bleibt keine andere Wahl, als diese Vorschriften zu übernehmen. Dies führt dazu, daß der JAA/FAA-Harmonisierungsprozeß zunehmend die Rolle der ICAO als zuständiges Gremium für die Verabschiedung weltweit gültiger Sicherheitsvorschriften übernimmt. Als positiver Schritt, der es der ICAO eventuell gestatten wird, ihre Autorität wiederzuerlangen, ist der jüngste gefaßte Beschluß der Mitgliedstaaten zu bewerten, der Organisation die Vollmacht zur Sicherheitsüberwachung zu übertragen. Es ist die feste Überzeugung der ITF, daß die Funktion der ICAO als weltweites Gremium für den Luftverkehr mit übergeordneter Zuständigkeit und repräsentativen Strukturen gewahrt werden muß. Im Juni 1998 organisierte die Sektion eine gewerkschaftliche Konsultationsveranstaltungen zu den von JAA und FAA behandelten Fragen der Kabinensicherheit; sie hofft, daß es möglich sein wird, in Zukunft weitere ähnliche Sitzungen abzuhalten.

Paritätischer Ausschuß für Luftverkehr (JCCA) der EU-Kommission

334. Bei der Betreuung der gewerkschaftlichen Mitglieder des paritätischen Ausschusses für Luftverkehr (JCCA) arbeitet die ITF nach wie vor eng mit der Sektion Luftverkehr des FST zusammen. Die Europäische Union verabschiedet gesetzliche Regelungen für zahlreiche Aspekte der Luftverkehrswirtschaft, einschließlich Sicherheit, Wettbewerb, Außenbeziehungen und wirtschaftlicher Ordnungsrahmen. Beherrschende Themen waren die Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste, die Anwendung der EU-Arbeitszeitrichtlinie im Luftverkehr sowie die Außenbeziehungen. Die EU-Kommission erstellte außerdem eine Studie über die sozialen Konsequenzen der Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa.
335. Aufgrund einer geltenden Richtlinie ist die EU-Kommission für die Umsetzung der JAA-Vorschriften im EU-Recht verantwortlich. Im Zusammenhang mit der **Lizenzierung des Kabinenpersonals** veröffentlichte die EU-Kommission vor kurzem auf nachdrückliches Drängen der Kabinenpersonalgewerkschaften in der ITF und im FST den Entwurf einer Richtlinie betreffend die "Bescheinigung" von Ausbildungsnormen für das Kabinenpersonal auf Grundlage der JAA-Vorschriften, die im Falle ihrer Verabschiedung den gewerkschaftlichen Forderungen ein gutes Stück entgegenkäme.
336. Die Arbeiten am Entwurf von JAA-Vorschriften zur Regelung der **Flug- und Dienstzeiten** wurden 1996 vorläufig eingestellt, nachdem die EU-Kommission beschlossen hatte, eigenständige EU-Vorschriften vorzulegen. Auch die EU-Kommission ist bei der Arbeit an

diesen Vorschriften auf Schwierigkeiten gestoßen, hofft aber, einen endgültigen Entwurf spätestens im Juli 1998 vorlegen zu können.

Flugsicherungsdienste

337. In Fragen in bezug auf Flugleitsysteme arbeitet die ITF mit der Internationale der Öffentlichen Dienste (IÖD) zusammen. Von der ICAO vorangetriebene technische und organisatorische Veränderungen werden weitreichende Folgen für die Beschäftigten in der Flugsicherung haben. Weitere Schritte in Richtung auf eine Kommerzialisierung und Privatisierung der Flugsicherung und die gestiegenen Anforderungen an die Beschäftigten sollten eine verstärkte Betätigung der ITF auf diesem Gebiet nach sich ziehen. In Europa arbeiten ITF, IÖD und FST im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe Flugleitsysteme zusammen. 1998 wurde diese Arbeitsgruppe zur Mitarbeit in Gremien der zuständigen Ordnungsbehörde Eurocontrol zugelassen.

Flugzeugdesign - Dialog mit Herstellerfirmen

338. Eine wichtige neue Entwicklung während des Berichtszeitraumes war die Aufnahme des Dialogs mit den großen Flugzeugherstellern Boeing, McDonnell Douglas und Airbus Industrie. Dieser Dialog, der den Kabinenpersonalgewerkschaften eine unmittelbare Einflußnahme auf die Sicherheit und die ergonomische Gestaltung der Flugzeugkabine ermöglicht, war ein Schlüsselfaktor, um wirksamer in Ordnungsgremien mitarbeiten zu können. Durch die Entwicklungsarbeiten an neuen, großen Flugzeugtypen gewinnt diese Tätigkeit ganz besondere Bedeutung.

Das industrielle Umfeld

Privatisierungen

339. Staatseigene Fluggesellschaften gibt es in Nord- und Lateinamerika praktisch nicht mehr, während die meisten staatseigenen Fluggesellschaften in Europa heute Gegenstand von Voll- oder Teilprivatisierungsmaßnahmen sind. Die Gewerkschaften mußten sich daher auf das neue Umfeld privater Eigentumsstrukturen einstellen. In Afrika sowie Asien und dem pazifischen Raum befinden sich die meisten Unternehmen noch in staatlicher Hand, doch schreitet die Privatisierung auch dort mit hohem Tempo voran.
340. Inzwischen greift der Privatisierungsprozeß auch die Flughäfen und sogar die Flugsicherung über. Diese Entwicklungen vollziehen sich überall in der Welt mehr oder weniger parallel zueinander. Mit der Privatisierung der Flughäfen und den Folgen für die Beschäftigten werden wir uns demnächst voraussichtlich intensiv befassen müssen. Die Rolle von Institutionen wie der Weltbank, die häufig im Widerspruch zur nationalstaatlichen Luftverkehrspolitik zu handeln scheint, war in diesem Zusammenhang von Bedeutung.

Globale Bündnisse

341. Die Sektion arbeitet weiter an ihrer Antwort auf die weitreichenden Strukturveränderungen in der Wirtschaft und insbesondere die Tendenz großer Fluggesellschaften zur Gründung mächtiger globaler Fluggesellschaftsbündnisse. Während des Berichtszeitraumes war die Sektion vorrangig um die Schaffung von Strukturen der gewerkschaftlichen Zusammenarbeit im Rahmen der globalen Allianzen bemüht.
342. Bislang wurden Koordinierungstreffen für die Gewerkschaften bei folgenden Bündnissen abgehalten.

- **“Alpha Alliance”** (Delta/Swissair/TAP/Aer Lingus/Turkish Airlines/Sabena/Mexicana)
- **Star Alliance** (United Airlines/Lufthansa/SAS/Air Canada/Thai Airways/Varig/Ansett/Aeromexico/South African Airways)
- **“ABC Alliance”** (American Airlines/British Airways/Canadian Airlines/Iberia/Aerolíneas Argentinas/Qantas)

343. Zum Vergleich der Arbeits- und Sozialbedingungen innerhalb der einzelnen Bündnisse werden konkrete Informationen gesammelt. Soweit diese nicht in ITF-Gewerkschaften organisiert sind, werden Kontakte zu Pilotengruppen aufgenommen; die Sektion beabsichtigt, sich zur raschen Weiterleitung von Informationen an die Gewerkschaften bei Bündnismitgliedern und aktive Gewerkschaftsmitglieder des Internets zu bedienen.

Arbeitsflexibilität

344. Bei ihren Geschäftsstrategien verlassen sich zahlreiche Fluggesellschaften und Allianzen in hohem Maße auf den Einsatz von Aushilfskräften, indem sie “nicht zum Kernbereich” der Fluggesellschaften zählende Tätigkeiten auslagern. Auch der Prozeß der Fragmentierung und Auslagerung breitet sich international aus. Tätigkeitsbereiche wie die Flugzeugwartung werden ins Ausland ausgelagert; viele Fluggesellschaften richten Kabinenpersonalstandorte in Ländern mit niedrigeren Arbeitskosten und schwachen bzw. nicht vorhandenen Gewerkschaften ein. Die Praxis der Vertragsvergabe im Bereich der Bodenverkehrsdienste führt darüber hinaus zum Entstehen transnationaler Unternehmen, die Bodenverkehrsdienste anbieten.

345. Diese Veränderungen bei den Beschäftigungsstrukturen haben die Sektion veranlaßt, neue Antworten zu entwickeln, z. B. die Erarbeitung einer gemeinsamen Sektionspolitik in Fragen wie der **Beschäftigung ausländischen Kabinenpersonals**. An einer Sonderarbeitsgruppensitzung zu diesem Thema am 31. Juli 1997 in Bombay (Indien) nahmen die Gewerkschaften des Kabinenpersonals bei Swissair, Lufthansa und British Airways sowie Gewerkschaften aus Indien teil, wo diese Fluggesellschaften Kabinenpersonalstandorte einrichten.

346. Außerdem erkannte die Sektion die Notwendigkeit einer stärkeren internationalen Abstimmung unter den Gewerkschaften bei **transnationalen Unternehmen im Bereich der Bodenverkehrsdienste** wie z. B. Ogden International und Gate Gourmet.

Berufliche Gesundheit und Sicherheit

347. Themen der Gesundheit und Sicherheit bilden weiterhin einen Schwerpunkt der Sektions-tätigkeit. Für das **Kabinenpersonal** stand das Umfeld in der Flugzeugkabine, insbesondere die Luftqualität, die kosmische Strahlung und Fragen des Flugzeugdesigns im Vordergrund. Beim Bodenpersonal war die Sicherheit auf dem Flughafenvorfeld zentrales Thema. Kabinen- und Bodenpersonal befaßten sich mit der Politik der Fluggesellschaften im Hinblick auf die sichere Beförderung von Handgepäck.

348. Die Sektion beabsichtigt, nach und nach Materialien zu Aspekten der beruflichen Gesundheit und Sicherheit in der Luftverkehrswirtschaft zu erarbeiten, die die von der Arbeitsgruppe gesammelten fachlichen Informationen für alle angeschlossenen Gewerkschaften zugänglich machen. Zur Zeit arbeitet die Sektion an Informatinen über kosmische Strahlung und das Umfeld in der Flugzeugkabine sowie an einem Videofilm und Materialien für eine Kampagne zum Thema Handgepäck.

REGIONALTÄTIGKEIT

Afrika

349. Die Sektion genießt bei der AFCAC, dem zwischenstaatlichen Gremium mit Zuständigkeit für die afrikanische Luftverkehrspolitik, Beobachterstatus und wird regelmäßig zur aktiven Teilnahme an Sitzungen der Vereinigung afrikanischer Fluggesellschaften eingeladen. Die Sektion beabsichtigt, eine dreigliedrige Konferenz über die Zukunft des Luftverkehrs in Afrika auszurichten. Der Regionalausschuß hat eine politische Erklärung der ITF mit dem Titel *Fair Skies for Africa (Fairneß im Luftraum für Afrika)* herausgegeben. Die Sektion bemüht sich um die Aufnahme eines Dialogs mit der Weltbank über ihre Politik gegenüber einer Reihe afrikanischer Fluggesellschaften, u. a. Air Afrique, und unterstützt die angeschlossenen afrikanischen Gewerkschaften bei der Planung ihrer Antwort auf Privatisierungen.

Lateinamerika

350. In Lateinamerika bereiten vor allem die Vereinbarungen mit den Vereinigten Staaten über eine "Öffnung der Lufträume" und die Existenzbedrohung lateinamerikanischer Fluggesellschaften Sorge (während des Berichtszeitraumes ging Viasa in Konkurs). Eine wichtige Frage war auch die Rolle lateinamerikanischer Carrier innerhalb der globalen Allianzen. Der Aufbau besserer Kontakte und eine engere Abstimmung mit nordamerikanischen Gewerkschaften ist eine vorrangige Aufgabe. Ein weiteres drängendes Thema ist die Privatisierung der Flughäfen.

Nordamerika

351. Ein nordamerikanischer Regionalausschuß wurde im November 1995 eingerichtet. Er konzentrierte sich im wesentlichen auf die Folgen des Nordamerikanischen Freihandelsabkommens NAFTA für die Luftverkehrswirtschaft. In Zukunft wird er verstärkt mit dem Regionalausschuß für Lateinamerika zusammenarbeiten.

Interamerikanische Konferenz

352. Im Juli 1998 fand in Miami (USA) die erste interamerikanische Luftverkehrskonferenz statt. Im Mittelpunkt standen Fluggesellschaftsbündnisse und gewerkschaftliche Zusammenarbeit. Die Delegierten verabschiedeten eine Politik unter dem Motto "*Fairneß im Luftraum für Nord- und Lateinamerika*".

Asien und pazifischer Raum

353. Die aktuelle Wirtschaftskrise und ihre schwerwiegenden Folgen für den Luftverkehr sind Anlaß zu großer Sorge. Andere wichtige Fragen sind Gewerkschaftsrechte im Bereich der "wesentlichen Dienste" sowie schwierige Fluggäste. Weibliche Mitglieder der Gewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum gaben den Anstoß für die Kampagne gegen den Sexismus bei den Fluggesellschaften.

Europa

354. Über ihre Mitarbeit beim FST hinaus organisierte die Sektion im Dezember 1997 eine erste Zusammenkunft von Luftverkehrsgewerkschaften aus Mittel- und Osteuropa. Für 1998 soll eine gemeinsame ITF/FST-Konferenz über die geplante europäische Flugsicherheitsbehörde stattfinden.

ARBEITSKONFLIKTE UND SOLIDARITÄTSMASSNAHMEN

355. Während des Berichtszeitraumes ereigneten sich eine Reihe schwerer Arbeitskonflikte, bei denen es von seiten der Unternehmen oder Regierungen zum Teil zu ernstzunehmenden Verletzungen grundlegender Gewerkschaftsrechte bzw. des Rechts zu Kollektivverhandlungen kam. Die Sektion war um eine stetige Verbesserung ihrer Maßnahmen in Reaktion auf Bitten um internationale solidarische Unterstützung bemüht, sowohl was deren Wirksamkeit angeht, als auch im Hinblick auf das Spektrum möglicher Solidaritätsmaßnahmen. Dabei wurden u. a. die Kommunikation mit den angeschlossenen Gewerkschaften per Fax und E-Mail ausgebaut und neue Taktiken entwickelt, z. B. Überflutungen von Faxgeräten bei den Unternehmen und der Einsatz von Streikposten an den Abfertigungsschaltern von Fluggesellschaften, um die Fluggäste aufzuklären.
356. Während des Berichtszeitraumes waren einige bemerkenswerte Erfolge zu verzeichnen, an denen internationale Solidaritätsaktionen entscheidenden Anteil hatten, z. B. im Zusammenhang mit großen Arbeitskonflikten bei UPS, British Airways und Aeromexico. Im folgenden wird über eine Auswahl von Arbeitskonflikten berichtet, bei denen die ITF in unterschiedlicher Form intervenierte.
357. Der wohl wichtigste Arbeitskonflikt während des Berichtszeitraumes ereignete sich bei **British Airways**. Die strategische Position von BA als Branchenführer, ihre klar erkennbare Absicht, die Arbeitsbedingungen in der gesamten Branche erneut unter Druck zu setzen und ihre in aller Öffentlichkeit vorbereitenden Bemühungen um Zerschlagung der gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen veranlaßten die Sektion, BA auf ihrer Sitzung 1996 zu einem internationalen strategischen Schwerpunkt zu erklären. Die anlässlich des Streiks des Kabinenpersonals im Juni 1997 gestartete Kampagne der internationalen Unterstützung für die britische Gewerkschaft TGWU war die bis dahin ehrgeizigste Aktion der Sektion. Solidaritätsmaßnahmen gegen BA-Flüge fanden an den unterschiedlichsten Standorten statt. TGWU-Mitglieder organisierten mit Unterstützung der ITF und der US-amerikanischen Gewerkschaften eine internationale Streikpostenkette am New Yorker John F. Kennedy-Flughafen. Mit der Androhung gerichtlicher Schritte gegen die ITF erkannte die Fluggesellschaft die Rolle der ITF im Rahmen dieser Kampagne an. Der Erfolg der TGWU bei diesem Arbeitskonflikt war sicherlich entscheidend für die Zukunft der Gewerkschaftsbewegung in der Luftverkehrswirtschaft. Die Kampagne der ITF trug wesentlich zum Erfolg des gewerkschaftlichen Kampfes gegen die Fluggesellschaft bei.
358. Im Bereich der **Flugsicherung** ist das Streikrecht noch immer häufig Einschränkungen unterworfen. Die Sektion unterstützte Fluglotsen bei Arbeitskonflikten in **Venezuela, Pakistan** und **Bulgarien**. Die zunehmenden Anforderungen, die an die Fluglotsen gestellt werden, und die Privatisierungsbestrebungen in einigen Ländern werden voraussichtlich weitere Arbeitskonflikte in diesem Bereich auslösen.
359. Besonders schwierig war es, Unterstützung bei Arbeitskonflikten zu gewährleisten, die durch die Androhung einer drastischen Einschränkung des Betriebs oder des Konkurses einer Fluggesellschaft ausgelöst wurden, wie z. B. bei **Viasa** (1997). Aufgrund der von **Philippine Airlines** vor kurzem beschlossenen erheblichen Einschränkung des Betriebs brach ein Arbeitskonflikt aus, bei dem es erstmals zu gemeinsamen Solidaritätsaktionen des Internationalen Pilotenverbandes IFALPA und der ITF kam.
360. Ein Arbeitskonflikt des Kabinenpersonals bei der privatisierten Fluggesellschaft **Aeromexico** mündete 1998 in einen Streik, der anschließend von der Regierung verboten wurde. Die Regierung übernahm die betriebliche Kontrolle über die Fluggesellschaft. Der hartnäckige Widerstand der Gewerkschaft, die letztendlich als Sieger aus dem Arbeitskampf hervorging, gilt allgemein als bedeutender Erfolg für fortschrittliche Gewerkschaften.

ten in Mexiko. Die betroffene Gewerkschaft, ASSA, würdigte die Rolle der ITF bei der Mobilisierung internationaler Unterstützung, die ausschlaggebend dazu beitrug, die Regierung zur Aufnahme von Verhandlungen zu bewegen.

361. Eine Reihe von Fluggesellschaften widersetzen sich einer gewerkschaftlichen Präsenz noch immer mit aggressiven Mitteln. **Delta Air Lines** war anlässlich der Olympischen Spiele 1996 Gegenstand einer ITF-Kampagne unter dem Motto "Delta Air Lines - Olympia-Fluggesellschaft ohne Sportsgeist".
362. Während des Berichtszeitraumes gewährte die ITF ihre Unterstützung im Zusammenhang mit der Schikanierung aktiver Gewerkschaftsmitglieder bei **Thai Airways**, **Cathay Pacific** und **Philippine Airlines**. Nachdem 1994 14 führende Mitglieder der Philippine Airlines Employees' Association (PALEA) entlassen worden waren, stellten die angeschlossenen Gewerkschaften im Rahmen der Kampagne gegen Philippine Airlines auch finanzielle Unterstützung bereit. 1998 entschied der oberste Gerichtshof der Philippinen zugunsten der Gewerkschaft. Ein langjähriges Gerichtsverfahren, das die ehemalige Spitzenfunktionärin der angeschlossenen Gewerkschaft FAO in Hongkong wegen ihrer ungerechtfertigten Entlassung gegen **Cathay Pacific** eingeleitet hatte, endete 1998 mit der Auszahlung einer hohen Entschädigungssumme.
363. Auch kleinere private Fluggesellschaften bleiben von gewerkschaftlichen Maßnahmen nicht unberührt. Der Arbeitskonflikt bei **Ryanair** 1998 verdeutlichte, daß die Gewerkschaften bereit sind, auch die Beschäftigten bei neuen Billigfluggesellschaften zu organisieren bzw., wie im Falle von **TAT/Air Liberté** (1997), um die Erhaltung der Bedingungen bei etablierten Carriern zu kämpfen, die in Billigfluggesellschaften umgewandelt werden sollen.
364. Die zunehmende Tendenz zur Auslagerung vieler Tätigkeitsbereiche und zur Beschäftigung von Aushilfskräften gibt immer wieder Anlaß zu Arbeitskonflikten. Der Beschluß von **Alitalia**, Tätigkeiten im Bereich der Bodenverkehrsdienste auf US-Flughäfen an Vertragsunternehmen zu vergeben, löste einen langjährigen Arbeitskonflikt mit der US-amerikanischen Gewerkschaft IAMAW aus, der trotz der von der ITF erbetenen intensiven Bemühungen der italienischen Gewerkschaften noch immer nicht beigelegt ist. Die Auslagerung von Strecken im Linienflugverkehr auf andere Fluggesellschaften auf der Basis von Konzessionen, wie von **Aerolíneas Argentinas** und **Alitalia** praktiziert, bereitet den Gewerkschaften Sorge. **Air Gabon** entließ sämtliche Beschäftigte im Bereich des Kabinenpersonals, um an deren Stelle über Arbeitsvermittlungsagenturen angeworbene Besatzungen einzusetzen.
365. Die Sektion ist weiterhin bemüht, aus den Erfahrungen bei internationalen Solidaritätsaktionen zu lernen. Sie wird in den nächsten Jahren alles daran setzen, ihre Schlagkraft weiter zu verbessern. Dies kann u. a. den Aufbau eines internationalen Netzwerks von Solidaritätskoordinator/innen auf Flughäfen umfassen, die von den angeschlossenen Gewerkschaften bereitgestellt würden, um auf diese Weise wirksameres Handeln zu gewährleisten.

POLITISCHE FRAGEN UND KAMPAGNEN

366. Wie auch andere ITF-Sektionen plant die Sektion Zivilluftfahrt, ihre Tätigkeit stärker auf Kampagnen auszurichten, indem sie koordinierte internationale Maßnahmen plant, für die Hintergrundmaterialien und eine Medienstrategie erstellt werden.

Kampagne gegen Geschlechterdiskriminierung

367. Die umfassendste Kampagne während des Berichtszeitraumes war die Kampagne gegen den Sexismus in der Luftverkehrswirtschaft, für die Poster und eine Informationsmappe für die Medien bereitgestellt wurden. Über die Kampagne wurde in den internationalen Medien ausführlich Bericht erstattet. Die Sektion arbeitet zur Zeit gemeinsam mit der ITF-Frauenbeauftragten an einem Leitfaden für Verhandlungsteams mit Vorschlägen, wie die Gewerkschaften diese Themen angehen sollten, sowie an einem Leitfaden für Arbeitgeber im Hinblick auf modellhafte Praktiken.

Internationaler gewerkschaftlicher Aktionstag in der Luftverkehrswirtschaft

368. Alljährlich im Dezember organisiert die Sektion einen internationalen gewerkschaftlichen Aktionstag für den Luftverkehr, an dem alle angeschlossene Gewerkschaften ihren Regierungen jeweils eine politische Erklärung der ITF überreichen. Auf diese Weise wurden die Kampagnen für *Sichere Lufträume* und *Fairneß im Luftraum* gestartet (siehe oben).

Menschenrechte

369. Die Sektion führt eine Kampagne gegen gesetzliche Vorschriften, die Fluggesellschaften mit Geldstrafen belegen, wenn sie Fluggäste mit unvollständigen oder fehlerhaften Reisepapieren befördern. Aufgrund dieser Tatsache zwingen Fluggesellschaften ihr Personal zu Handlungen bis hin zur Beschlagnahmung von Papieren und Hinderung des Fluggastes am Verlassen des Flugzeuges, die in einigen Fällen eine Verletzung des Rechtes von Flüchtlingen darstellen, einen Asylantrag zu stellen. Die Sektion hat eine Anregung in dem Programm "Verkehrsbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" aufgegriffen, sich um Zusammenarbeit mit Nicht-Regierungsorganisationen zu bemühen, und gemeinsam mit Amnesty International Materialien erarbeitet, die Luftverkehrsgewerkschaften Ratschläge für das Verhalten in derartigen Situationen erteilen.
370. In der Zeit bis zum nächsten Kongreß plant die Sektion neben der Weiterführung der bereits angelaufenen Kampagnen den Start neuer Kampagnen zum Umgang mit schwierigen Fluggästen, dem Bodenpersonal als Sicherheitsprofis sowie zur Arbeitsflexibilität.

INFORMATIONEN UND VERÖFFENTLICHUNGEN

371. Die Sektion gibt ein breites Spektrum von Veröffentlichungen und sonstigen Materialien zur Verwendung durch die angeschlossenen Gewerkschaften heraus, u. a.
- einen internationalen Überblick über die Arbeitsbedingungen (im Abstand von etwa 2 Jahren)
 - zum Thema Globalisierung und Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen (in Zusammenarbeit mit der Universität Cardiff)
 - Materialien zu Fragen der beruflichen Gesundheit und Sicherheit
 - eine Broschüre über "Kabinenpersonal - die Sicherheitsprofis"
 - die Veröffentlichung Zivilluftfahrt in der Rückblende (einmal im Jahr)

BEZIEHUNGEN ZU AUSSENSTEHENDEN ORGANISATIONEN

Internationaler Pilotenverband (IFALPA)

372. Zahlreiche Pilotenverbände gehören sowohl der ITF als auch der IFALPA an und drängen die ITF, sich verstärkt für die Anliegen der Piloten einzusetzen und insbesondere Solidaritätsaktionen bei Arbeitskonflikten zu koordinieren. IFALPA und ITF sind in einer Reihe

von Ordnungsgremien gemeinsam vertreten, allen voran JAA und ICAO. Im Juli 1998 nahm die ITF gemeinsam mit IFALPA in Brüssel (Belgien) an einem Seminar zum Thema Outsourcing teil. ITF und IFALPA ergänzen sich als Organisationen. Die Sektion sieht Raum für eine weitere Abstimmung und die Erarbeitung gemeinsamer Positionen zu einem breiteren Spektrum von Themen der Luftverkehrswirtschaft, um zu gewährleisten, daß die internationale Gewerkschaftsbewegung zu Schlüsselthemen der Luftverkehrswirtschaft zunehmend mit einer Stimme spricht. Der gewerkschaftlichen Funktion der IFALPA sind jedoch durch die Tatsache Grenzen gesetzt, daß es sich bei vielen ihrer Mitgliedsverbände nicht um Gewerkschaften handelt; es wäre daher zu erwägen, ob, und wenn ja wie, sich die ITF in Zukunft verstärkt für die Anliegen der Piloten einsetzen sollte.

Internationale der Öffentlichen Dienste (IÖD)

373. Die Sektion setzt ihre Zusammenarbeit mit der IÖD in Fragen der Flugsicherung fort.

Sonstige Berufsorganisationen

374. Freundschaftliche Kontakte bestehen zu einer Reihe nicht gewerkschaftlicher Berufsverbände, z. B. den Internationalen Fluglotsenverband (IFATCA); der Internationale der Flugzeugingenieure (AEI) und dem Internationalen Kabinenpersonalverband (ICCA).

Arbeitgeberorganisationen

375. Die Sektion hat ihre Kontakte zu verschiedenen Unternehmensvereinigungen intensiviert, u. a. zur IATA, zur Vereinigung europäischer Fluggesellschaften (AEA), zur Vereinigung afrikanischer Fluggesellschaften (AFRAA) und zum Airports Council International (ACI). Auch wurden die Kontakte mit den Herstellern Boeing/McDonnell Douglas und Airbus formalisiert.

ARBEITSPROGRAMM DER SEKTION 1998 – 2002

376. Die weiter oben erwähnten, für die Zukunft geplanten Maßnahmen werden sich im Arbeitsprogramm niederschlagen. Dabei werden die derzeitigen Schwerpunkte weiterhin im Mittelpunkt stehen:

- Abstimmung unter den Gewerkschaften bei internationalen Fluggesellschaftsbündnissen
- Strukturwandel in der Wirtschaft und wachsende Arbeitsflexibilität
- Entwicklung immer größerer Flugzeugtypen und deren Konsequenzen für fliegendes und Bodenpersonal
- Privatisierung der Flughäfen und Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste
- Sicherheitsprofis im Luftverkehr (Kabinenpersonal/Bodenpersonal)
- Flugsicherungsdienste
- Fairneß im Luftraum statt Öffnung der Lufträume
- Sicherheitsnormen im Luftverkehr/Sichere Lufträume
- Berufliche Gesundheit und Sicherheit

Kampagnen

<i>Gegenstand</i>	<i>Zeitplan</i>
Geschlechterdiskriminierung	Läuft. Vorstellung des Leitfadens Modellhafte Praktiken März 1999
Schwierige Fluggäste	Start der Kampagne Sommer 1999
Handgepäck	Vorstellung Video und Materialien für die Kampagne Dezember 1998
Bodenpersonal: Sicherheitsprofis	Start im Rahmen der ICAO- Weltluftfahrtkonferenz 1999
Arbeitsflexibilität	Vorstellung des Berichts der Universität Cardiff November 1998
Sichere Lufträume	Läuft

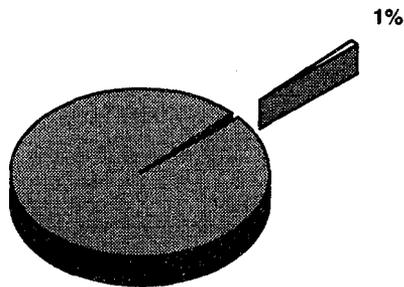
Informationen

Start Internet-Webseite Fluggesellschaftsbündnisse	1999
Start Internet-Webseite Luftverkehr	1999/2000
Veröffentlichung Internationaler Überblick über die Arbeitsbedingungen	Dezember 1998
Veröffentlichung Bericht der Arbeitsgruppe Gesundheit und Sicherheit über kosmische Strahlung und das Umfeld in der Flugzeugkabine	Dezember 1998

Sondersitzungen

Binnenmarkt USA/Europa	1999/2000
ITF/FST-Konferenz über die europäische Flugsicherheitsbehörde	1999
ITF/IÖD-Konferenz Flugsicherungsdienste	2000

SEKTION FREMDENVERKEHRSDIENSTE



MITGLIEDSCHAFT UND STRUKTUR DER SEKTION

1994	49.952 Mitglieder	48 Gewerkschaften
1998	55.882 Mitglieder	59 Gewerkschaften

Sektionsvorsitzender	Richard Rosser (TSSA, Großbritannien)
Stellvertretender Sektionsvorsitzender	Hitoshi Takahashi (Kanko Roren, Japan)

Sektionssekretär	Stuart Howard
Stellvertretender Sekretär	Shane Enright

377. Die Sektion Fremdenverkehrsdienste konnte während des Berichtszeitraumes ein bescheidenes Wachstum aufweisen, vor allem hinsichtlich der Zahl der angeschlossenen Gewerkschaften. Allerdings blieb die Sektion eine der kleinsten ITF-Sektionen, und die angemeldeten Mitglieder stellen selbst in ihren eigenen Gewerkschaften häufig eine Minderheit dar. Die der Sektion Fremdenverkehrsdienste (früher: Reisebüropersonal) zuzurechnenden Beschäftigten sind Teil des riesigen und rasch expandierenden Fremdenverkehrsgewerbes, und die Sektion führt daher einen Großteil ihrer Tätigkeit in Zusammenarbeit mit anderen Internationalen Berufssekretariaten aus, die Mitglieder in diesem Bereich organisieren.

Sektionskonferenz

378. Der Sektionsausschuß trat während des Berichtszeitraumes nicht zusammen. Wichtigstes politisches Entscheidungsgremium der Sektion ist nach wie vor die Sektionskonferenz, die einmal seit dem ITF-Kongreß 1994 tagte.

POLITISCHE FRAGEN

379. Die angeschlossenen Gewerkschaften in der Sektion Fremdenverkehrsdienste vertreten Beschäftigte in sehr unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen. Dies ist symptomatisch für die Schwierigkeit einer klaren Definition des Fremdenverkehrsgewerbes mit seinem sehr breiten Spektrum unterschiedlicher Dienstleistungen und Aktivitäten. Der ITF angeschlossene Gewerkschaften organisieren in der Hauptsache die Beschäftigten bei Reisebüros, Fremdenführer/innen sowie die Beschäftigten bei Autovermietungen. Frauen machen einen großen Anteil unter den Beschäftigten aus.
380. Die Beschäftigung im Fremdenverkehrsgewerbe ist generell gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an Gelegenheits- und Saisonarbeit sowie unsichere Beschäftigungsverhältnisse. Dies erschwert die Mitgliederwerbung in der Branche. Ein vorrangiges Anliegen der Sektion ist daher die gewerkschaftliche Mitgliederwerbung.

381. Neue Technologien haben weitreichende Konsequenzen für eine Reihe von Tätigkeitsbereichen im Sektor Fremdenverkehrsdienste. Die Sektion beschäftigt sich mit der zunehmenden Verbreitung computergestützter Buchungssysteme bei Hotels, Fluggesellschaften und Reisebüros und deren Folgen für die Arbeitsplätze.
382. Die Sektion befürwortet sozialverträgliche Formen der Fremdenverkehrsförderung. Diese sollte auch sozialverträgliche Beschäftigungspraktiken beinhalten, die Gewerkschafts- und Beschäftigungsrechte respektieren. Auch der Aspekt der Umweltverträglichkeit ist zu berücksichtigen. Die Sektion verurteilt Formen des Tourismus, die zu eklatanter Ausbeutung, z. B. Kinderprostitution, führen.
383. Die Fremdenverkehrswirtschaft ist in vielen Ländern zum bevorzugten Instrument der wirtschaftlichen Entwicklung geworden. Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem Fremdenverkehr und politischen Strategien zur wirtschaftlichen Entwicklung auf regionaler Ebene. Nach Überzeugung der Sektion sollten die Gewerkschaften Einfluß auf die staatliche Fremdenverkehrspolitik nehmen können.
384. Die Struktur des Wirtschaftsbereichs ist angesichts des Entstehens transnationaler Reise- und Freizeitunternehmen und enger Verbindungen zwischen Reiseunternehmen und Charterfluggesellschaften in einem Prozeß des Wandels begriffen.
385. Die gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen im Bereich der Fremdenverkehrsdienste fallen in den Zuständigkeitsbereich drei unterschiedlicher Internationaler Berufssekretariate. Eine enge Abstimmung zwischen diesen Organisationen ist unverzichtbare Voraussetzung für die Erarbeitung einer wirksameren internationalen Antwort der Gewerkschaften auf die Entwicklungen in dem Sektor.

ITF-SITZUNGEN

386. Eine Gemeinsame Sitzung der **ITF-Sektionen Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste** befaßte sich am 12. November 1996 in London (Großbritannien) mit den Folgen der Einführung neuer Technologien für die Tätigkeit der Beschäftigten in den Bereichen Buchung und Reisebüros. Die Delegierten berieten über die Verlagerung gewisser Tätigkeiten ins Ausland, und die Wissenschaftlerin Ursula Hews unterbreitete eine Analyse dieses Prozesses sowie Vorschläge in bezug auf denkbare Reaktionen seitens der Gewerkschaften.
387. Am 2. und 3. Oktober 1997 fand in Tokio (Japan) ein **Seminar für Beschäftigte im Fremdenverkehrsgewerbes Asiens und des pazifischen Raumes** statt, bei dem zum zweiten Mal 48 führende Mitglieder von Gewerkschaften der Beschäftigten im Fremdenverkehrsgewerbe aus zehn Ländern der Region zusammenkamen, um über ihre Probleme zu beraten. Sie stellten fest, daß der niedrige gewerkschaftliche Organisationsgrad und die mangelnde Koordinierung unter den Beschäftigten in der Fremdenverkehrswirtschaft in der Natur des Sektors begründet sei. In einer Abschlusserklärung wurde die ITF aufgefordert, mindestens einmal in der Zeit zwischen den Regionalkonferenzen eine Sitzung für Beschäftigte im Bereich der Fremdenverkehrsdienste einzuberufen.

BEZIEHUNGEN ZU AUSSENSTEHENDEN ORGANISATIONEN

Abstimmung zwischen ITF, IUL und FIET

388. Auf der Sektionskonferenz Fremdenverkehrsdienste im Rahmen des 37. ITF-Kongresses im August 1994 in Genf (Schweiz) war die Notwendigkeit einer Abstimmung von Maßnahmen mit anderen der Fremdenverkehrswirtschaft zuzuordnenden Bereichen der Verkehrs-

wirtschaft und Beschäftigtengruppen hervorgehoben worden. Die Konferenzdelegierten verabschiedeten eine Entschließung über einen Ausbau der Zusammenarbeit mit anderen Internationalen Berufssekretariaten, die die Beschäftigten im Bereich der Fremdenverkehrswirtschaft organisieren, und beschlossen, fünf Mitglieder einer gemeinsamen ITF/IUL/FIET-Lenkungsgruppe für den Wirtschaftsbereich zu nominieren.

Asien und pazifischer Raum

389. Vom 28. bis zum 30. Juni 1995 fand in Penang (Malaysia) ein **gemeinsames ITF/IUL/FIET-Seminar für Beschäftigte in der Fremdenverkehrswirtschaft Asiens und des pazifischen Raumes** statt, auf dem über Mechanismen für eine engere regionale Zusammenarbeit beraten wurde. In ihrer Abschlusserklärung forderten die Delegierten Boykott- oder Störaktionen im Zusammenhang mit der Aktion "Besucht Myanmar 1995", verurteilten Kinderprostitution ebenso wie Atomtests im Südpazifik und gaben ihrer Unterstützung für die von einem anhaltenden Arbeitskonflikt bei Garuda International Airlines betroffenen Beschäftigten Ausdruck.

Europäischer (Gewerkschafts-)Verbindungsausschuß Tourismus

390. Der Sektionssekretär Richard Rosser vertrat die ITF am 4. Juli 1994 auf einer Sitzung des Europäischen (Gewerkschafts-)Verbindungsausschuß Tourismus (EVAT). Außerdem nahmen der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß in der Europäischen Gemeinschaft (jetzt FST) sowie Vertreterinnen und Vertreter der Internationale der Lebensmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL) und ihres Europäischen Ausschusses (EAL-IUL) an der Sitzung teil. Zur Beratung stand die weitere Zusammenarbeit in dem Wirtschaftsbereich, einschließlich der Einberufung einer von der EG finanzierten Konferenz für die Beschäftigten in der Fremdenverkehrswirtschaft Anfang 1995. Der Generalsekretär stimmte der gemeinsamen Finanzierung einer Koordinatorin für den **Europäischen (Gewerkschafts-)Verbindungsausschuß Tourismus** durch ITF, IUL, FIET und FST über einen Zeitraum von maximal zwei Jahren zu. Diese Zusage wurde 1997 erneuert. Die ITF trägt ein Sechstel der laufenden Kosten des Büros; das sind knapp £ 8000,- im Jahr. Die EVAT-Koordinatorin Kirstin Howald hat ihr Büro in der IUL-Geschäftsstelle in Brüssel (Belgien).
391. Die erste Sitzung des Europäischen Verbindungsausschuß Tourismus fand am 14. Juni 1995 in Brüssel statt. Danach trat er durchschnittlich zweimal im Jahr zusammen. Der EVAT unterbreitete eine gewerkschaftliche Antwort auf den Aktionsplan der EU-Kommission für den Fremdenverkehr und das erste multinationale Programm der EU-Kommission für den europäischen Tourismus "Philoxenia".
392. Das Sekretariat war auf der Zweiten Gewerkschaftlichen Tourismuskonferenz vertreten, die am 16. und 17. Juni 1997 in Florenz (Italien) stattfand. Auf der zweitägigen Veranstaltung wurden die Beschäftigungstendenzen in dem Sektor analysiert, und Sozialbedingungen, Berufsausbildung und gewerkschaftliche Mitgliederwerbung in der europäischen Fremdenverkehrswirtschaft bildeten die Schwerpunkte der Beratungen auf einer Reihe von Workshops. Der Workshop über Berufsausbildung wurde von der ITF geleitet. Generell herrschte ein Klima guter Zusammenarbeit mit den anderen teilnehmenden internationalen Organisationen (EAL-IUL, IUL, EURO-FIET, FIET und FST), die einen gemeinsamen Ansatz bezüglich der Probleme des Sektors anstrebten.
393. 1997 verabschiedete der EVAT eine Erklärung sowie den Entwurf für eine Modellvereinbarung zum Thema Kinderprostitution und Kindersextourismus, an dessen Erarbeitung die ITF (ebenso wie die IUL) entscheidend mitgewirkt hatte.

Internationale Arbeitsorganisation

394. Neue Technologien und Arbeitsflexibilität waren die Schlüsselthemen des dreigliedrigen **IAO-Treffens** über die Folgen neuer Technologien und Arbeitsbedingungen im Hotel-, Gaststätten- und Fremdenverkehrsgewerbe, das vom 12. bis zum 16. Mai 1997 in Genf stattfand. Während Beschäftigungsmöglichkeiten im Hotel- und Gaststättengewerbe den Schwerpunkt der Sitzung bildeten, fanden sich in einem zur Beratung vorgelegten IAO-Bericht auch wichtige Anmerkungen zu den Folgen der Technik im Reisebürosektor. Y. Nakanishi von der japanischen Gewerkschaft KANKO-ROREN sprach auf der Sitzung über das Thema Fremdenverkehr sowie staatliche Planung und Politik unter Miteinbeziehung der Gewerkschaften und der Wirtschaft. In den entscheidenden Schlußfolgerungen des Treffens wurde die Notwendigkeit akzeptiert, Veränderungen im gesamten Bereich des Hotel- und Fremdenverkehrsgewerbes mit Blick auf Flexibilisierung und neue Technologien zum Gegenstand von Verhandlungen mit den Gewerkschaften zu machen. Die ITF stimmte ihre Teilnahme an dieser Sitzung mit der IUL ab, die als federführendes Internationales Berufssekretariat für die Veranstaltung fungierte.

ARBEITSKONFLIKTE UND SOLIDARITÄTSMASSNAHMEN

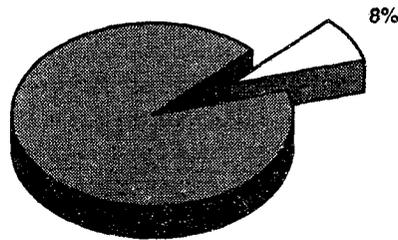
395. Die ITF gewährte der ihr angeschlossenen US-amerikanischen Hotel Employees' and Restaurant Employees' Union (HERE) Unterstützung in einem Arbeitskonflikt mit dem **Mark Hopkins Inter-Continental Hotel**. Etwa 200 HERE-Mitglieder traten 1994 aus Protest gegen Bestrebungen der Geschäftsleitung, kollektivvertragliche Bedingungen zu verschlechtern, in den Streik. Das Sekretariat machte die angeschlossenen Gewerkschaften in den Bereichen Fremdenverkehrsdienste und Luftverkehr auf den Konflikt aufmerksam, und die angeschlossene portugiesische Gewerkschaft FSM organisierte in der Woche vom 6. bis zum 12. November 1994 eine sehr effektive Flugblattaktion anlässlich des Weltreisekongresses, auf dem Inter-Continental eine Werbekampagne durchführte.
396. Das Sekretariat unterrichtet angeschlossene Luftverkehrsgewerkschaften regelmäßig über Hotels, die von der IUL auf ihrer Liste "Unfairer Hotels" geführt werden.

ARBEITSPROGRAMM DER SEKTION 1998 - 2002

397. Im Anschluß an die Sektionskonferenz vom Juni 1998 erstellte die Sektion eine klare Prioritätenliste für ihre künftige Tätigkeit, darunter:
- die fortgesetzte Zusammenarbeit zwischen ITF, IUL und FIET mit Blick auf die Organisierung einer zweiten gemeinsamen Fremdenverkehrskonferenz
 - die Einberufung jeweils einer Sektionskonferenz zwischen den Kongressen
 - die fortgesetzte Finanzierung der Tätigkeit des EVAT
 - Organisierung gemeinsamer Maßnahmen von ITF, IUL und FIET im Fremdenverkehrssektor in Asien und dem pazifischen Raum nach dem Vorbild des EVAT in Europa.

REGIONEN

AFRIKA



MITGLIEDSCHAFT UND STRUKTUR DER REGION

1994	120.663 Mitglieder	57 Gewerkschaften
1998	369.068 Mitglieder	90 Gewerkschaften

Vizepräsident, Afrika

Regionalsekretär

ITF-Vertreter für die französischsprachigen
Länder Afrikas

U. Ukaumunna (Nigeria)

Ben "Roxy" Udogwu (Nairobi/Kenia)

Nazi Kaboré

(Ouagadougou/Burkina Faso)

398. Während der vergangenen vier Jahre konnte die ITF einen deutlichen Anstieg der Mitgliederzahlen in Afrika verzeichnen. Die Zahl der Beschäftigten in der afrikanischen Verkehrswirtschaft, die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften angehören, hat sich verdreifacht, die Zahl der Gewerkschaften selbst fast verdoppelt. Auch die Zahl der Länder, in denen die ITF über Mitgliedsgewerkschaften verfügt, ist von 26 auf 33 gestiegen. Dieser Zuwachs ist ein Beweis für die effektive Arbeit der ITF in Afrika. Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, daß die überwiegende Mehrheit dieser neu angeschlossenen Gewerkschaften von einem Kontinent, in dem Wirtschaftskrisen an der Tagesordnung sind, mit vielen Problemen und wenig Ressourcen zur ITF stoßen. Es ist erfreulich festzustellen, daß die Mitgliederbasis der ITF in Afrika nun alle Regionen des Kontinents und alle großen Sprachgruppen, d.h. englisch-, französisch-, arabisch- und portugiesischsprachige Länder, erfaßt.
399. Auf der dritten Regionalkonferenz im Mai 1994 in Lagos (Nigeria) wurden neue Arbeitsstrukturen beschlossen, die die Sektionen und Subregionalstrukturen in den Mittelpunkt der Tätigkeit rückten und den nationalen Koordinierungsausschüssen unterstützende Funktionen zuwiesen. Der Aufbau von Koordinierungsausschüssen hat in fast allen Ländern mit mehr als zwei der ITF angeschlossenen Gewerkschaften beeindruckende Fortschritte gemacht. Nur in Ägypten, Uganda und Mauritius existieren diese Ausschüsse offiziell noch nicht. Nationale Koordinierungsausschüsse sind u. a. für die Abstimmung und Überwachung der Tätigkeit der angeschlossenen Gewerkschaften in dem betreffenden Land sowie gemeinsame Bildungsmaßnahmen zuständig.
400. Subregionalausschüsse gibt es inzwischen für das südliche Afrika, Ostafrika und den Bereich Indischer Ozean. Subregionalausschüsse für Zentral-, Nord- und Westafrika (englisch- ebenso wie französischsprachige Länder) werden voraussichtlich im Rahmen der 4. Afrikanischen Regionalkonferenz im September 1998 in Nairobi (Kenia) geschaffen.

401. Die Subregionalausschüsse werden ähnliche Funktionen haben wie die nationalen Koordinierungsausschüsse. Amtsträger/innen werden vom Ausschuss gewählt oder eingesetzt, sind jedoch auf Teilzeitbasis tätig und können auf die Einrichtungen ihrer jeweiligen Gewerkschaften zurückgreifen. Im Anschluß an die Konferenz von Nairobi im September 1998 soll sich der afrikanische Regionalausschuß künftig ausschließlich aus den Koordinatorinnen und Koordinatoren für die Subregionen und Sektionen sowie den Vorstandsmitgliedern und einer Koordinatorin für Frauenfragen zusammensetzen.

BEZIEHUNGEN ZU AUSSENSTEHENDEN ORGANISATIONEN

402. In der Region Afrika pflegt die ITF als ein großes Internationales Berufssekretariat mit starker Präsenz in der Region gute Arbeitsbeziehungen und freundliche Kontakte zu allen gewerkschaftlichen und gewerkschaftsnahen Organisationen und Personen, die ebenfalls in der Region tätig sind.
403. Die ITF verfügt über gute Kontakte zu anderen Internationalen Berufssekretariaten sowie der Regionalorganisation des IBFG für Afrika (AFRO), die ihren Sitz ebenfalls in Nairobi hat. Gute Beziehungen existieren auch zu den einzelnen nationalen Gewerkschaftsdachverbänden sowie zur Organisation für afrikanische Gewerkschaftseinheit (OATUU). Der Regionalsekretär vertritt die ITF auf Sitzungen der AFRO und nutzt diese Gelegenheit zum Meinungs- und Informationsaustausch mit den Vertreterinnen und Vertretern anderer Internationaler Berufssekretariate. 1997 wurde der Regionalsekretär zum Vorsitzenden der Koordinierungsgruppe der Internationalen Berufssekretariate für Afrika gewählt. Konstruktiv ist auch die Zusammenarbeit mit den verschiedenen gewerkschaftlichen "Geberorganisationen", die die gewerkschaftliche Bildungs- und Entwicklungsarbeit finanzieren, sowie mit den örtlichen Vertreterinnen und Vertretern der bundesdeutschen Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) und dem Solidaritätszentrum des US-amerikanischen Gewerkschaftsdachverbandes AFL-CIO. Darüber hinaus ist die ITF vom afrikanischen Bahnmanagementverband und von der UN-Wirtschaftskommission für Afrika als Vertretungsorganisation anerkannt und pflegt gute Beziehungen zu diesen beiden Organisationen.

Regionale zwischenstaatliche Einrichtungen

404. In verschiedenen Teilen Afrikas existieren regionale Wirtschaftsgemeinschaften, die in verkehrspolitischen Fragen zum Teil eigenständige regionale Ansätze entwickeln. Im südlichen Afrika wurde die South African Development Co-ordination Conference (SADCC) in die Entwicklungsgemeinschaft Südliches Afrika (SADC) umgewandelt. Die Ostafrikanische Gemeinschaft, deren Tätigkeit eingeschlafen war, wurde unter der neuen Bezeichnung Ostafrikanische Zusammenarbeit wiederbelebt, während die Wirtschaftsgemeinschaft westafrikanischer Staaten (ECOWAS) langsam aber sicher effektivere Arbeit leistet.
405. Die ITF arbeitet eng mit den regionalen Gewerkschaftsgremien zusammen, die mit diesen Regionalgremien verbunden und von diesen anerkannt sind, u. a. dem Gewerkschaftlichen Konsultationsrat für das südliche Afrika (SATUCC), dem Ostafrikanischen Gewerkschaftsrat (EATUC) und der Gewerkschaftsorganisation Westafrikas (OTUWA) zusammen. Aufgrund ihrer Erfolge auf dem Gebiet der gewerkschaftlichen Integration und ihrer grenzüberschreitenden Maßnahmen zum Schutz der Beschäftigten im grenzüberschreitenden Verkehr im Rahmen ihrer afrikanischen Subregionalstrukturen genießt die ITF bei einigen dieser zwischenstaatlichen Gremien wachsendes Ansehen.

BILDUNGSARBEIT

406. Arbeitnehmerbildung und gewerkschaftliche Bildungsarbeit sind der Kern der ITF-Tätigkeit in Afrika, da die Bildungsarbeit weiterhin ein besonders zuverlässiges Instrument für die gewerkschaftliche Entwicklung darstellt. Während des Berichtszeitraumes konzen-

trierte das Regionalbüro seine Anstrengungen darauf, den Koordinierungsausschüssen entscheidende Funktionen im Rahmen der Bildungsarbeit zu übertragen.

407. Während des Berichtszeitraumes organisierten das Regionalbüro sowie zwei Subregionalkoordinatoren, T. L. Shana für das südliche Afrika und Nazi Kaboré für die französischsprachigen Länder Westafrikas, eine große Zahl von Bildungsprogrammen unterschiedlichen Niveaus für mehrere angeschlossene Gewerkschaften. Als Reaktion auf den wachsenden Bedarf an hochwertigen Bildungsmaßnahmen hat die ITF ein Schulungsprogramm für Schulungskräfte gestartet, daß die Verfügbarkeit professioneller gewerkschaftlicher Schulungskräfte für die Zukunft gewährleisten soll. Unter Mitwirkung von Mahendra Sharma von der ITF-Region Asien und dem pazifischen Raum wurde in Ghana und Nairobi je ein Lehrgang für gewerkschaftliche Bildungskräfte angeschlossener Gewerkschaften in West- und Ostafrika sowie im südlichen Afrika organisiert.

ARBEITSKONFLIKTE UND SOLIDARITÄTSMASSNAHMEN

408. Massiver Arbeitsplatzabbau aufgrund von Strukturanpassungsprogrammen (SAP) führte während des Berichtszeitraumes zu einer erheblichen Schwächung afrikanischer Verkehrsgewerkschaften. Lohnverhandlungen waren häufig erfolglos, und die Arbeitgeber nahmen SAP zum Vorwand, Gewerkschaften zu untergraben oder zu zerschlagen. In einigen Fällen nutzten auch Regierungen die Gelegenheit zu Angriffen auf Gewerkschaften, entweder direkt durch Unterstützung von Splittergruppen innerhalb existierender Gewerkschaften oder durch ein Verbot der Beschäftigung von hauptamtlichen Gewerkschaftsmitarbeiter/innen bei den Gewerkschaften, wie z. B. in Nigeria, Botswana, Kamerun, Sambia und der Demokratischen Republik Kongo. Dies war Auslöser einer Reihe erbitterter Arbeitskonflikte (vergl. Konflikt bei den Bahnen in Uganda unter der Sektion Eisenbahn sowie Konflikt bei Cargo Carriers in Simbabwe unter der Sektion Straßentransport).
409. In anderen Teilen des Kontinents sehen sich Gewerkschaften und Beschäftigte weiterhin mit Schwierigkeiten konfrontiert, u. a. aufgrund der Tatsache, daß ihnen die grundlegendsten Menschen- und Gewerkschaftsrechte vorenthalten werden. In manchen Fällen sehen sich Gewerkschaftsmitglieder Schikanen ausgesetzt, weil sie bemüht sind, die Arbeitnehmerrechte zu verteidigen, während in anderen Fällen die Nichtauszahlung der Monatslöhne eine permanente Konfliktquelle darstellt. Beispiele hierfür sind Marokko, Mauretanien, Gambia, Mauritius, Senegal und Niger.

WICHTIGE POLITISCHE ENTWICKLUNGEN IN AFRIKA

410. Der politische Wandel ist noch immer ein wichtiges Thema in Afrika. Während des Berichtszeitraumes ereigneten sich Krisen unterschiedlichster Art, verursacht durch die Unterdrückung des Kampfes für die Menschenrechte in einer ganzen Anzahl von Ländern. Ohne eine langfristige und umfassende Lösung des Schuldenproblems wird es für die Arbeitnehmerinnen und die Arbeitnehmer in Afrika keine wirkliche Verbesserung ihrer Lebens- bzw. Arbeitsbedingungen geben können. Afrika verdient Verständnis, Unterstützung und Förderung seitens der reichen Nationen der Welt. Zu der Hoffnung auf Unterstützung gesellt sich jedoch die Befürchtung, daß das offenbar neu erwachte Interesse an dem Kontinent, den Zustrom und die Wirksamkeit externer Unterstützung mindern könnte.
411. Während die wirtschaftliche und politische Stabilisierung auf dem ganzen Kontinent noch immer nicht gesichert, verschlechtert sich die Lage in bezug auf Menschen- und Gewerkschaftsrechte weiter. Der Rückgang der Nahrungsmittelproduktion um 20 Prozent und anhaltende, verbreitete Arbeitslosigkeit bergen die sehr ernstzunehmende Gefahr weiterer lähmender Unzufriedenheit und Unruhen in sich, wie die Serie von Bürgerkriegen, Staatsstreichen und internationalen Konflikten zeigt, die sich während der ver-

gangenen vier Jahre ereignet haben. Im folgenden sollen einige der bedeutenderen politischen Entwicklungen näher erläutert werden:

Westafrika

412. Nach mehr als sieben Jahren endete im Juli 1997 der Bürgerkrieg in Liberia. Die Gewerkschaftsbewegung hatte unter dem Krieg schwer gelitten; die Führungsspitzen der Gewerkschaften hatten in unterschiedlichen Teilen Westafrikas Zuflucht gesucht. Die ITF gewährte den Flüchtlingen finanzielle Unterstützung, insbesondere den Spitzenfunktionären der der ITF angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaft, die sich in Ghana und Nigeria aufhielten. Der Regionalsekretär stattete Liberia im Dezember 1997 einen Solidaritätsbesuch ab, um sich ein Bild von den Bedürfnissen der Beschäftigten in der liberianischen Verkehrswirtschaft zu machen und sie zu ermuntern, mit den Wiederaufbauarbeiten zu beginnen. Während seines Aufenthalts organisierte er ein Seminar für Hafentarbeiter und bemühte sich in gemeinsamen Anstrengungen mit ihnen ebenso wie der Regierung und ihrem nationalen Gewerkschaftsdachverband, der Federation of Liberian Labour Unions (LFLU), um die Konsolidierung eines 1996 begonnenen Zusammenschlusses von Hafentarbeitern. Bei Zusammenkünften mit dem Arbeitsminister und Mitgliedern des Ausschusses für Arbeitnehmerfragen im liberianischen Senat führte er Gespräche über Themen wie z. B. die Ausbildung liberianischer Seeleute und die Notwendigkeit einer Neuorganisation der liberianischen Billigflaggenschifffahrt.
413. Knapp ein Jahr nach der Rückkehr zum bürgerlichen Wahlsystem löste der Staatsstreich einer Gruppe von Offizieren erneut politisches Chaos und wirtschaftliche ebenso wie Bürgerunruhen in Sierra Leone aus. Die von den Vereinten Nationen und ECOWAS umgehend verhängten Sanktionen verursachten große Unsicherheit und wirtschaftliche Not. Die Rebellen wurden schließlich im Februar 1997 von ECOWAS-Truppen unter Führung Nigerias von der Macht vertrieben, doch war eine große Zahl von Opfern in der Zivilbevölkerung zu beklagen. Während der Dauer der Militäraktionen stand die ITF in ständigem Kontakt zu der ihr angeschlossenen Sierra Leone Seamen's Union und konnte durch eine Intervention bei der nigerianischen Regierung Bombenangriffe auf unbeteiligte Schiffe im Hafen von Freetown verhindern. Die Gewerkschaftsarbeit, die während der Rebellenherrschaft zum Erliegen gekommen war, wurde inzwischen wiederaufgenommen; die fünf angeschlossenen Gewerkschaften konnten dabei auf finanzielle Unterstützung seitens der ITF zurückgreifen.
414. Die ihr angeschlossenen nigerianischen Gewerkschaften unterstützte die ITF während der jüngsten politischen Krise nach Annullierung der Wahlen aus dem Jahre 1993. Unter dem repressiven Regime General Abachas von 1994 bis Juni 1998 wurden Oppositionspolitiker sowie Frank Kokori und Milton Dabibi, Spitzenfunktionäre der Gewerkschaften NUPENG und PENGASSAN, verhaftet. Von der Regierung eingesetzte Verwalter übernahmen die Führung bei zwei Einzelgewerkschaften und beim Gewerkschaftsdachverband Nigerian Labour Congress (NLC), dessen Exekutivkomitee aufgelöst wurde. Ebenso wie der IBFG und andere Internationale Berufssekretariate verurteilte auch die ITF die Festnahmen und setzte sich für die Freilassung der beiden Gewerkschafter sowie die vollumfassende Wiederherstellung der gewerkschaftlichen Freiheiten in Nigeria ein. Kokori und Dabibi wurden gemeinsam mit anderen Oppositionspolitikern nach dem Tod General Abachas am 8. Juni 1998 aus der Haft entlassen, und es besteht Anlaß zu der Hoffnung, daß sich die politische und gewerkschaftliche Lage normalisieren wird.

Südliches Afrika

415. Seit dem Ende der Apartheid in Südafrika 1994 war die politische Lage im südlichen Afrika relativ ruhig; Ausnahmen waren Lesotho und Swasiland. In Lesotho verabschiedete das Parlament am 12. März 1996 ein Gesetz, das allen Beschäftigten im öffentlichen Dienst

die Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft untersagt. Die ITF und andere internationale Gewerkschaftsorganisationen reagierten umgehend mit heftigen Protesten, doch ist die Communications, Electrical and Allied Workers Union eine der von dieser Vorschrift betroffenen Gewerkschaften.

Ostafrika und die großen Seen

416. Die Vertreibung Präsident Mobutus von der Macht durch die Streitkräfte Laurence Kabilas im Jahre 1997 war für die Menschen in der **Demokratischen Republik Kongo** (zuvor **Zaire**) ein neuer Anfang. Die jüngst der ITF beigetretenen Gewerkschaften können sich seit dem Ende der Ära Mobutu freier betätigen, doch wird die Region noch immer von heftigen politischen Unruhen erschüttert.
417. Das politische Klima in Ostafrika war generell durchwachsen. Bei den jüngsten Wahlen in Kenia und Tansania konnten sich die bisherigen Regierungsparteien an der Macht behaupten, auch wenn der Ablauf der Wahlen zu Zweifeln Anlaß gibt. In Uganda gibt es keine funktionierenden Parteien. Die erfreulichste Entwicklung in der Region ist die von den drei Ländern beschlossene Wiederbelebung der zuvor nur noch auf dem Papier existierenden Ostafrikanischen Gemeinschaft.

Nordafrika

418. Nach langer Abwesenheit wurde die ITF in Nordafrika wieder aktiv, zunächst in Form einer Mission des Generalsekretärs und des Regionalsekretärs in Begleitung von Miguel de Julian von der spanischen Gewerkschaft FETT-UGT im Dezember 1995. Die Mission besuchte Marokko, Tunesien und Ägypten und knüpfte gute Kontakte zu Verkehrsgewerkschaften in allen drei Ländern. Als Ergebnis dieser Reise traten neue Gewerkschaften aus Ägypten und Marokko der ITF bei, während die tunesische Gewerkschaft UGTT ihre Beitrittsabsichten bekundete. Im Februar 1998 fand in Kairo (Ägypten) zum ersten Mal in der ITF-Geschichte ein Seminar für nordafrikanische Verkehrsgewerkschaften statt.

ARBEITNEHMERINNEN IN DER VERKEHRSWIRTSCHAFT

419. Die Kampagne für eine stärkere Vertretung der Frauen in den Gewerkschaften hat während des Berichtszeitraumes in Afrika einen deutlichen Aufschwung genommen; auf Initiative der ITF-Frauenabteilung und des Regionalbüros haben zahlreiche angeschlossene Gewerkschaften dort Frauenausschüsse oder -abteilungen eingerichtet. Eine zweite Frauenkonferenz fand 1994 in Nairobi statt. Dort wurden subregionale Kontaktpersonen für das Frauennetzwerk gewählt. Ein wichtiger Anstoß für die Ausweitung der Frauenarbeit war die Teilnahme afrikanischer Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft an der Frauenkonferenz vor dem ITF-Kongreß 1994, auf der zwei aktive Gewerkschafterinnen, Anne Karume aus Kenia und Haidra Aichata aus Mali, in den ITF-Lenkungsausschuß für Frauenfragen gewählt worden waren. Eine weitere, wichtige Tagung für afrikanische Frauen ist im September 1998 in Nairobi geplant. Auf dieser Veranstaltung sollen ein Frauenförderprogramm sowie die Gleichstellung der Geschlechter in den Gewerkschaften und in der Gesellschaft als ganzer zur Diskussion gestellt werden.

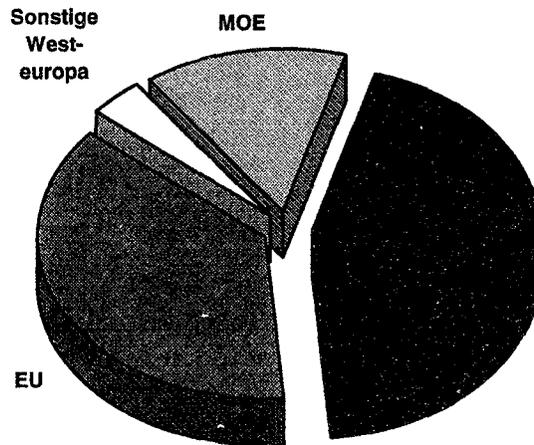
ITF-TÄTIGKEIT IN DEN FRANZÖSISCHSPRACHIGEN LÄNDERN AFRIKAS

420. Die Grundlagen der ITF-Tätigkeit in den französischsprachigen Ländern Afrikas legte Kokou Fantognon (Togo), der 1995 aus seiner Position als Koordinator für die französischsprachigen Länder Afrikas ausschied. Nazi Kaboré (Burkina Faso) übernahm die Position mit Wirkung vom 1. Juli 1995. Während des Berichtszeitraumes stieg die Zahl der ITF-Mitglieder in französischsprachigen Ländern Afrikas deutlich an; so trafen neue Mitglieds-

gewerkschaften z. B. aus Ruanda, Zaire (heute: Demokratische Republik Kongo), Benin, Burkina Faso, Madagaskar, Niger und Senegal bei.

421. Kaboré reiste im Auftrag der ITF nach Ruanda und Zaire und leitete eine Reihe von Seminaren und Arbeitstagungen für französischsprachige Gewerkschaften auf nationaler und subregionaler Ebene.

EUROPA



MITGLIEDSCHAFT

1994	2.646.490 Mitglieder	171 Gewerkschaften
1998	2.565.040 Mitglieder	185 Gewerkschaften

422. Die ITF-Mitgliedschaft in Europa folgte während der vergangenen vier Jahre zwei unterschiedlichen Trends. In Westeuropa (einschließlich der EU) hatten strukturelle Veränderungen, insbesondere bei den Bahnen, in den Häfen und in der Schifffahrtswirtschaft einen deutlichen Rückgang bei der Gesamtmitgliederzahl der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zur Folge. Dies wurde bis zu einem gewissen Grad jedoch durch den anhaltenden Zustrom neuer Mitgliedsgewerkschaften aus den Ländern Mittel- und Osteuropas ausgeglichen. Insgesamt stammen noch immer mehr als die Hälfte aller bei der ITF angemeldeten Mitglieder aus dieser Region.
423. Die europäische Integration schreitet mit rasantem Tempo voran, und die gewerkschaftlichen Strukturen müssen sich unweigerlich parallel dazu weiterentwickeln. Während des Berichtszeitraumes wurde die Europäische Union um drei neue Mitgliedstaaten (Schweden, Finnland und Österreich) erweitert; 1997 wurden Beitrittsverhandlungen mit sechs weiteren Ländern (Tschechische Republik, Ungarn, Polen, Slowenien, Estland und Zypern) aufgenommen. Die EU wird immer mehr zur beherrschenden politischen Kraft in der Region und ihr Einfluß auf dem Gebiet der Verkehrs-, Sozial- und Wettbewerbspolitik ist enorm.
424. Die Tatsache, daß die ITF nicht über ein für Europa zuständiges Regionalbüro verfügt und die unklare Aufgabenverteilung zwischen der ITF und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der EU (FST) standen der Entwicklung wirksamer Programme entgegen, die den Bedürfnissen der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in West- ebenso wie Osteuropa gerecht werden können, wenngleich die europäischen Mitgliedsgewerkschaften stärker an der regulären Sektionstätigkeit mitwirken als Gewerkschaften in anderen Regionen.

EUROPÄISCHER AUSSCHUSS DER ITF

425. Seit seiner Wiederbelebung im Jahre 1992 trat der Europäische Ausschuß der ITF, an dessen Sitzungen alle angeschlossenen europäischen Gewerkschaften teilnehmen können, in regelmäßigen Abständen zusammen. Während des Berichtszeitraumes fanden zwei Sitzungen statt.

426. Auf seiner Sitzung in **Wien (Österreich) am 13. und 14. Juli 1995** befaßte sich der Europäische Ausschuß mit der Nachbereitung der zweiten paneuropäischen Verkehrskonferenz und den Beziehungen zum Brüsseler Ausschuß (FST). Die Sitzung fand in Verbindung mit einem Seminar für Gewerkschaften aus Mittel- und Osteuropa statt, die sich nachdrücklich für die Integration in die übergeordnete Tätigkeit der ITF auf europäischer Ebene und gegen die Schaffung eigenständiger Strukturen für Osteuropa ausgesprochen hatten.
427. Eine weitere Sitzung des Europäischen Ausschusses fand im Vorfeld der dritten paneuropäischen Verkehrskonferenz am **19. und 20. Juli 1997 in Helsinki (Finnland)** statt. Dort standen die EU-Erweiterung, die geplanten paneuropäischen Verkehrskorridore und die Entwicklungen in den einzelnen Branchen der Verkehrswirtschaft zur Diskussion. Vor dem Hintergrund der relativen Untätigkeit der ITF in Mittel- und Osteuropa beschloß der Ausschuß, eine neue, informelle Koordinierungsstruktur auf Grundlage eines Netzwerks subregionaler Gruppen zu schaffen, deren Koordinator/innen vom ITF-Generalsekretär berufen werden sollten.
428. ITF-Präsident Eike Eulen führte den Vorsitz auf Sitzungen des Europäischen Ausschusses der ITF.
429. Die ITF-Koordinator/innen für Mittel- und Osteuropa traten erstmals im Juni 1998 in Dubrovnik (Kroatien) zusammen. Anschließend reiste der ITF-Generalsekretär in Begleitung des Koordinators für den Alpen-/Adriaraum, Wladimir Sualina, und der kommissarischen Koordinatorin für die Bildungsarbeit, Mirjam Korhonen, zu einer Mission zu Verkehrsgewerkschaften nach Bosnien und Montenegro.

GEWERKSCHAFTLICHER VERKEHRSAUSSCHUSS/ VERBAND DER VERKEHRSGEWERKSCHAFTEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION

430. Während des Berichtszeitraumes setzte der Europäische Ausschuß der ITF seine intensiven Diskussionen über die jeweiligen Aufgaben und Funktionen der ITF und des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses fort. Der Ausschuß, in dem die ITF auch weiterhin Mitglied ist, änderte seinen Namen 1996 in Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) um.
431. Präsident des FST ist Rudi Schäfer von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands. Der ITF-Generalsekretär besetzt nach wie vor die Position eines Vizepräsidenten des FST und ist Mitglied seines Präsidiums. Das ITF-Sekretariat entsendet darüber hinaus drei Delegierte zu Sitzungen des Koordinierungsausschusses des FST und nahm im November 1997 mit einer großen Delegation an der FST-Generalversammlung in Luxemburg teil.
432. Auf dem 37. ITF-Kongreß in Genf war eine EntschlieÙung über die Zusammenarbeit mit dem Brüssel Ausschuß verabschiedet worden, in der das ITF-Sekretariat aufgefordert wurde, Überschneidungen bei Tätigkeit und Aktionen zu vermeiden. In diesem Zusammenhang hatten der Vorstand und der Koordinierungsausschuß des FST 1993 eine Vereinbarung über Satzungsänderungen und Leitlinien bezüglich der jeweiligen Aufgaben der beiden Organisationen ratifiziert. Ungeachtet der Verabschiedung dieser Leitlinien bestand in der Alltagsarbeit beider Organisationen noch immer mehr als genug Raum für Unklarheiten und Überschneidungen. Dies gilt insbesondere angesichts der führenden Rolle der Institutionen der Europäischen Union bei allen Aspekten der europäischen Verkehrs- und Sozialpolitik sowie des anhaltenden Erweiterungsprozesses in der EU.

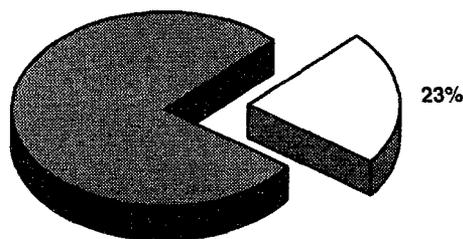
433. Die Notwendigkeit, ein wirksames gewerkschaftliches Gegengewicht zu den Institutionen der Europäischen Union aufzubauen, verstärkte den Druck auf den FST, sich weniger als ein Gremium für die "Lobbyarbeit" zu verstehen, und mehr für die Abstimmung gewerkschaftlicher Maßnahmen in Europa zu sorgen. Dies gilt insbesondere für die einzelnen Fachsektionen des FST, die ihre Tätigkeit seit dem Kongreß 1994 deutlich ausgeweitet haben.
434. Aufgrund einer Reihe von Streitigkeiten zwischen dem ITF- und dem FST-Sekretariat über die praktische Umsetzung dieser vereinbarten Leitlinien beriet der Vorstand auf seiner Sitzung im Oktober 1996 über die künftigen Beziehungen zwischen ITF und FST. Da deutlich wurde, daß Loyalitätsgefühle gegenüber der einen oder der anderen Organisation einer Lösung dieser Frage im Wege standen, fand ein Vorschlag der spanischen Gewerkschaft FETT-UGT, eine Zusammenkunft führender Mitglieder der wichtigsten angeschlossenen Gewerkschaften in ITF und FST außerhalb der offiziellen Strukturen beider Organisationen zu organisieren, breite Zustimmung bei den Vorstandsmitgliedern. Auf Wunsch des Vorstands erarbeitete der Generalsekretär eine Vorlage über die verschiedenen Optionen für die künftige Gestaltung der Beziehung zwischen ITF und FST zur Beratung auf der Sitzung des ITF-Vorstands im April 1997, doch vor dem Hintergrund der Ergebnisse der unmittelbar vor der Vorstandssitzung in Palma de Mallorca (Spanien) abgehaltenen informellen Zusammenkunft setzte der Vorstand eine weitere Diskussion über das Thema aus, eine Grundsatzentscheidung abzuwarten, die auf der FST-Generalversammlung im November 1997 getroffen werden sollte.
435. Der ITF-Generalsekretär drängte in seiner Ansprache auf der Eröffnungsveranstaltung der FST-Generalversammlung darauf, die Beziehungen im Lichte der EU-Erweiterung in Zukunft weit enger zu gestalten. Er wies darauf hin, daß die vorhandenen europäischen Strukturen seiner Meinung nach einer weitgehenden Neuordnung bedürften und es keinen Grund für eine fortgesetzte, eigenständige Existenz des Europäischen Ausschusses der ITF und des FST gebe. Die EU-Kommission warnte er vor einem Eingriff in die Gewerkschaftsrechte der europäischen Verkehrsbeschäftigten unter dem Deckmantel des Binnenmarktes. Ein von zahlreichen Gewerkschaften gemeinsam unterbreiteter Entschließungsantrag forderte die Einrichtung einer Arbeitsgruppe "Beziehungen ITF/FST", die über alle Möglichkeiten zur Vermeidung von Überschneidungen bei der Tätigkeit beraten sollte. Der Entschließungsantrag wurde einstimmig verabschiedet und eine Reihe Änderungsanträge zu den Satzungen des FST zur weiteren Beratung an den Koordinierungsausschuß verwiesen. Hugues de Villèle wurde einstimmig im Amt des Generalsekretärs des FST bestätigt.
436. Auf einer Sitzung des FST-Koordinierungsausschusses im Februar 1998 wurde ein Vorschlag des ITF-Generalsekretärs zur Zusammensetzung der Arbeitsgruppe angenommen, obwohl die Meinungen darüber, ob die Rolle der Arbeitsgruppe politischer oder rein technischer Natur sein sollte, erheblich auseinandergingen. Es wurden keine weiteren Schritte unternommen, um eine Sitzung der Arbeitsgruppe einzuberufen, bis Hugues de Villèle im Anschluß an eine Sondersitzung des FST-Präsidiums im Mai 1998, das zusammengetreten war, um Berichte über Unregelmäßigkeiten in den Finanzbeziehungen zur Europäischen Union zu prüfen, seinen Rücktritt einreichte. Das FST-Präsidium übernahm die Verantwortung für die Leitung des FST und ernannte Romolo Vivarelli von der italienischen Gewerkschaft CGIL zum Geschäftsführenden Generalsekretär mit dem Mandat, die Finanzlage des Verbandes zu überprüfen, die Arbeitsgruppe "Beziehungen ITF/FST" einzuberufen und Verfahren für die Wahl eines neuen Generalsekretärs auszuarbeiten.
437. Die Arbeitsgruppe "Beziehung ITF/FST" trat am 4. September 1998 zu ihrer ersten Sitzung zusammen; eine weitere Sitzung des Koordinierungsausschusses war für Mitte Oktober

geplant. Über die Ergebnisse dieser Sitzungen wird dem Kongreß ein Bericht vorgelegt werden.

PANEUROPÄISCHE VERKEHRSKONFERENZEN

438. Die **zweite paneuropäische Verkehrskonferenz** tagte im März 1994 auf Kreta (Griechenland). Die ITF war durch Sarah Finke vertreten, die die Beiträge einer Delegation mit Vertreterinnen und Vertretern von knapp 40 ITF-Gewerkschaften aus West- und Osteuropa koordinieren half. Diese deutliche Stärkung der gewerkschaftlichen Präsenz gegenüber der vorangegangenen Konferenz 1991 in Prag (Tschechische Republik) war zu einem Großteil das Verdienst des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Europäischen Union (WSA), in dessen Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel der ITF-Präsident den Vorsitz führte.
439. Die **dritte paneuropäische Verkehrskonferenz** fand im Juli 1997 in Helsinki (Finnland) statt. An ihr nahmen mehr als 50 Vertreterinnen und Vertreter der Gewerkschaften teil, die sich auf der unmittelbar zuvor einberufenen Sitzung des Europäischen Ausschusses der ITF vor allem auf diese Konferenz vorbereitet hatten. Gewerkschaftsvertreterinnen und -vertreter beteiligten sich aktiv an allen Beratungen der Konferenz, die sich u. a. mit der Notwendigkeit einer Ausweitung des sozialen Dialogs im Hinblick auf die transeuropäische Netzes und die paneuropäischen Verkehrskorridore auch auf die Länder Mittel- und Osteuropa befaßte.
440. Die Tätigkeit der ITF im Zusammenhang mit der paneuropäischen Verkehrskonferenz wurde durch die Unterstützung des ITF-Präsidenten in seiner Eigenschaft als Vorsitzender einer Fachgruppe des WSA sowie durch Karin Alleweldt von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) und dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB), die als Sachverständige in den Vorbereitungsgruppen für die beiden während des Berichtszeitraumes abgehaltenen Konferenzen mitarbeitete, erheblich erleichtert.

ASIEN UND PAZIFISCHER RAUM



MITGLIEDSCHAFT UND STRUKTUR DER REGION

1994	979.657 Mitglieder	122 Gewerkschaften
1998	1.036.784 Mitglieder	152 Gewerkschaften

Vorsitzender, Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum	S. Nakanishi	(AJSU, Japan)
Stellvertretender Vorsitzender	Mike Fleming	(AMOU, Australien)
Regionalsekretär	Shigeru Wada	
Stellvertretender Regionalsekretär	Mahendra Sharma	

441. In der Zeit seit dem Kongreß in Genf wies die Region erhebliche Zuwachsraten auf und vertritt inzwischen knapp 24 Prozent der Gesamtzahl aller ITF-Mitglieder. Allerdings gibt es noch immer viele Länder in der Region, in denen die ITF aus unterschiedlichen Gründen nicht über angeschlossene Gewerkschaften verfügt. Hierzu zählen die Volksrepublik China, Nordkorea, Vietnam, Kambodscha, Laos, Burma (mit Ausnahme der im Exil tätigen Seeleutegewerkschaft), Brunei, die Malediven, Afghanistan, Neukaledonien und mehrere weitere Inselstaaten im Südpazifik. Trotz aller Hindernisse, die der Betätigung demokratischer Gewerkschaften in den meisten dieser Länder noch immer entgegenstehen, hat die ITF Kontakte zu Strukturen der Verkehrsgewerkschaften in mehreren der vorstehend genannten Staaten aufgenommen, und der ITF angeschlossene Gewerkschaften in der Region pflegen enge bilaterale Beziehungen vor allem zu den Gewerkschaften in China und Vietnam.
442. Darüber hinaus befinden sich viele der nach dem Auseinanderbrechen der UdSSR neu entstandenen Länder in Zentralasien und sollten daher logischerweise der Region Asien und der pazifische Raum zugeordnet werden. Hierzu zählen Kasachstan, Kirgisistan, Usbekistan, Turkmenistan und Tadschikistan. Aus diesen Ländern sind bislang nur Gewerkschaften aus Kasachstan der ITF beigetreten. Der Stellvertretende Regionalsekretär hat eine Reise in diese Region unternommen, die gemeinsam von den Büros in Delhi (Indien) und Moskau (Rußland) betreut werden soll.

Regionalbüros

443. In der Zeit seit dem Kongreß 1994 in Genf (Schweiz) wurde die Tätigkeit in der Region Asien und der pazifische Raum dank der Bereitstellung umfangreicher zusätzlicher Ressourcen deutlich ausgeweitet. Insbesondere beschloß der Vorstand 1996 nach sorgfältiger Prüfung der verschiedenen Optionen die Wiedereröffnung eines ITF-Büros in Tokio (Japan), nachdem das Regionalbüro seinen Sitz nach der Schließung des früheren Büros in

Kuala Lumpur durch die malaysische Regierung 17 Jahre lang in London hatte. Das neue Büro verbindet die Funktion des Regionalbüros für Asien und den pazifischen Raum mit den Aufgaben des existierenden ITF-Büros in Japan, das im wesentlichen für die Bereitstellung von Übersetzungen in japanischer Sprache zuständig ist. Es untersteht der Leitung durch den Regionalsekretär, Shigeru Wada, der mit dem Vertreter im ITF-Büro in Japan und Sekretär des japanischen Koordinierungsausschusses der ITF (JCC), Masahiko Nakamura, zusammenarbeitet. 1996 wurde Mark Davis von der neuseeländischen Merchant Service Guild auf Grundlage eines Zweijahresvertrages zum Assistenten des Regionalsekretärs ernannt.

Subregionalbüro in Delhi

444. Mit Unterstützung der All India Railwaymen's Federation wurde im Februar 1995 ein ITF-Büro in Delhi (Indien) eröffnet. Dieses Büro dient als Subregionalbüro für Süd- und Zentralasien und als regionales Zentrum für die gewerkschaftliche Bildungsarbeit. Der Stellvertretende Regionalsekretär, Mahendra Sharma, leitet das Büro in Delhi mit Unterstützung des Bildungskoordinators Sangam Tripathy.

Regionalkonferenz, Regionalausschuß und regionale Fachausschüsse

445. Die ITF-Regionalstrukturen in Asien und dem pazifischen Raum wurden, wie in anderen Weltregionen, schrittweise weiterentwickelt, um den Bedarf an engerer Zusammenarbeit der angeschlossenen Gewerkschaften in der Region zu erfüllen. Die folgenden Gremien treten inzwischen mehr oder weniger regelmäßig zusammen:

- Regionalkonferenz für Asien und den pazifischen Raum (einmal alle vier Jahre; alle angeschlossenen Gewerkschaften zur Teilnahme eingeladen)
- Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum (APRC - einmal im Jahr; ein Mitglied pro Land)
- Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum (APSRC)
- Ausschuß für Beschäftigte in der Luftverkehrswirtschaft aus Asien und dem pazifischen Raum
- Ausschuß für Bahnbeschäftigte aus Asien und dem pazifischen Raum
- Ausschuß für Beschäftigte im Straßentransport aus Asien und dem pazifischen Raum
- Ausschuß für Hafenarbeiter aus Asien und dem pazifischen Raum.

446. Die Sektionen Fischereiwirtschaft und Fremdenverkehrsdienste haben bislang keine offiziellen Ausschüsse geschaffen, doch fanden Ad-Hoc-Sitzungen 1995 in Penang (Malaysia) und 1997 in Tokio (Japan) für Beschäftigte in der Fremdenverkehrswirtschaft und 1997 in Manila (Philippinen) für Beschäftigte in der Fischereiwirtschaft statt. Die Zahl der Fischer in Asien ist groß, und die Zahl der Fischer auf Fischereifahrzeugen unter Billigflaggen wächst; eine Ausweitung der Tätigkeit dieser Sektion in der Region ist daher eine vorrangige Aufgabe für die Zukunft. Die Fremdenverkehrswirtschaft in der Region verzeichnet ebenfalls hohe Wachstumsraten und verdient größere Aufmerksamkeit.

Maßnahmen auf subregionaler Ebene

447. Während des Berichtszeitraumes wurden Subregionalseminare in Südasien, Südostasien und im Südpazifikraum organisiert, um die Zusammenarbeit zwischen angeschlossenen und an einem Beitritt interessierten Gewerkschaften auszubauen. Mit dem wachsenden Einfluß regionaler Wirtschaftsgemeinschaften wie ASEAN und SAARC in den Bereichen Arbeit und Verkehr wird der Bedarf an Maßnahmen auf subregionaler Ebene zur Erarbeitung gewerkschaftlicher Strategien steigen.

Nationale Koordinierungsausschüsse

448. In allen Ländern der Region wurde den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften die Einrichtung nationaler Koordinierungsausschüsse nahegelegt. Während des Berichtszeitraumes wurden z. B. in Korea, Thailand und Taiwan mit Erfolg Koordinierungsausschüsse gegründet oder ihre Tätigkeit verstärkt. Nur wenige Länder in der Region verfügen heute nicht über einen Koordinierungsausschuß.

BEZIEHUNGEN ZU AUSSENSTEHENDEN ORGANISATIONEN

IBFG-APRO

449. Die ITF arbeitet nach wie vor mit der Regionalorganisation des IBFG für Asien und den pazifischen Raum (APRO) und anderen Internationalen Berufssekretariaten in der Region zusammen. Der Regionalsekretär und/oder der Stellvertretende Regionalsekretär nahmen an mehreren Sitzungen der IBFG-APRO teil, z. B. ihren Vorstandssitzungen (Seoul 1994, Taipeh 1995, Singapur 1997) wie auch der 16. Regionalkonferenz im Dezember 1996 in Cebu (Philippinen). Unmittelbar vor den Sitzungen des APRO-Vorstands finden inzwischen regelmäßig eintägige, informelle Konsultationstreffen zwischen IBFG-APRO und den Internationalen Berufssekretariaten in der Region statt. Diese Zusammenkünfte tragen zur besseren und wirksameren Zusammenarbeit zwischen diesen Organisationen in der Region bei. Der Regionalsekretär nahm auch an der ersten Tagung des IBFG-Arbeitnehmernetzwerks für Asien und den pazifischen Raum (APLN) teil, die im September 1995 in Melbourne (Australien) stattfand.

Zusammenarbeit mit Internationalen Berufssekretariaten

450. Während sich die Kooperation mit der IBFG-APRO im wesentlichen auf allgemeinpolitische Fragen wie z. B. Menschen- und Gewerkschaftsrechte konzentriert, ist die ITF im Hinblick auf Fragen der praktischen Gewerkschaftsarbeit um engere Zusammenarbeit mit anderen Internationalen Berufssekretariaten in der Region bemüht. Im Juni 1995 organisierten ITF, FIET und IUL gemeinsam eine erste Sitzung von Beschäftigten aus dem Bereich der Fremdenverkehrsdienste in Asien und dem pazifischen Raum in Penang (Malaysia). Um Überschneidungen bei der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit zu vermeiden, sind darüber hinaus regelmäßige Tagungen der Internationalen Berufssekretariate in der Region geplant.

Internationale Arbeitsorganisation

451. Die ITF nahm an zahlreichen Maßnahmen der IAO in der Region teil, u. a. der 12. Regionalkonferenz für Asien im Dezember 1997 in Bangkok (Thailand).

BILDUNGSARBEIT

Überblick über Maßnahmen der Bildungsarbeit

452. Auf der Regionalkonferenz für Asien und den pazifischen Raum 1993 in Singapur wurde beschlossen, das langfristige ITF-Bildungsprogramm für Asien und den pazifischen Raum auslaufen zu lassen. Anlaß zu dieser Entscheidung gaben vor allem die unbefriedigenden Rechenschaftsberichte und die mangelnde Bereitschaft der Geberorganisationen, auch in Zukunft ein Programm dieses Umfangs zu finanzieren. Bis dahin hatte die ITF mehr als zehn auf Haupt- oder Teilzeitbasis tätige ITF-Bildungsbeauftragte in der Region ernannt. Die Entscheidung war zwar schmerzlich, aber unvermeidlich; die Förderung der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit bei angeschlossenen ebenso wie an einem Beitritt interessierten

Gewerkschaften in Entwicklungsländern bildet jedoch weiterhin einen Schwerpunkt der regionalen Tätigkeit.

453. In abgeänderter Form, die eine sorgfältigere Vorbereitung und Begleitung gewährleistet, wurden langfristige Bildungsprogramme in einigen Ländern fortgeführt und in anderen Ländern zahlreiche Länderseminare organisiert. Einige wenige Programme und Seminare wurden zunächst von der ITF aus eigenen Mitteln finanziert. Nachdem sich die ITF davon überzeugt hatte, daß sie praktisch umzusetzen waren und auf die volle Unterstützung der angeschlossenen Gewerkschaften und der nationalen Koordinierungsausschüsse zählen konnten, trat sie mit der Bitte um finanzielle Unterstützung an Geberorganisationen heran.
454. Während des Berichtszeitraumes gewährte die ITF gemeinsam mit Geberorganisationen Unterstützung für die gewerkschaftliche Bildungsarbeit auf nationaler Ebene in den unten aufgeführten Ländern und organisierte eine Reihe von Seminaren auf regionaler und sub-regionaler Ebene:

Bangladesch:	ITF, IAO und LO/TCO Schweden
Fidschi:	ITF und FNV Niederlande
Hongkong:	ITF
Indien:	LO/TCO Schweden, FES (Bundesrepublik Deutschland) und ILO
Indonesien:	ITF und AAFLI (USA)
Malaysia:	ITF und LO-Norwegen
Nepal:	ITF und LO/TCO Schweden
Pakistan:	ITF und FNV Niederlande
Papua-Neuguinea:	ITF und FNV Niederlande
Philippinen:	ITF, LO/FTF und LO/TCO Schweden
Südpazifik:	FES und ITF
Sri Lanka:	FES und LO/TCO Schweden
Taiwan:	ITF
Thailand:	ITF und FES
Vietnam:	ITF

ENTWICKLUNGEN AUF NATIONALER EBENE

455. Gegen Ende des Berichtszeitraumes wurde die Region von einer Wirtschaftskrise heimgesucht, die eine massive Abwertung der Landeswährungen, zahlreiche Konkurse und weit verbreitete Arbeitslosigkeit nach sich zog. Diejenigen Länder, deren Regierungen Gewerkschaften und andere demokratische Mechanismen als unnötiges Hindernis im freien Spiel der Marktkräfte angesehen hatten, wurden von der Krise besonders hart getroffen. Die ITF unterstützt die Position des IBFG, der die voll umfassende Miteinbeziehung der Gewerkschaften in die Anstrengungen zur Bewältigung der Krise und ihrer Folgen sowie insbesondere die Aufnahme wirksamer sozialer Schutzprogramme in die zwischen dem Internationalen Währungsfonds und anderen Kreditinstitutionen einerseits und den betroffenen Ländern andererseits ausgehandelten Strukturreformvorhaben fordert. Für August 1988 war eine Sitzung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften im öffentlichen Personennahverkehr geplant, um gewerkschaftliche Reaktionen auf die Wirtschaftskrise in Asien einer Prüfung zu unterziehen.
456. Im folgenden seien einige Entwicklungen in einer Reihe wichtiger Länder dargestellt:

Australien

457. Das Regionalbüro beteiligte sich maßgeblich an der solidarischen Unterstützung der Maritime Union of Australia (MUA) durch die ITF in den Jahren 1997/98 und entsandte

während der heißesten Phase des Konflikts einen Vertreter nach Australien, um der Gewerkschaft beizustehen (vergl. Hafenarbeitersektion).

Burma

458. Die burmesische Regierungsjunta (SLORC, inzwischen umbenannt in SPDC) weigert sich nach wie vor, die Ergebnisse der Parlamentswahlen aus dem Jahre 1990 zu akzeptieren, in der die größte Oppositionspartei, die nationale Liga für Demokratie (NLD), einen überwältigenden Sieg errungen hatte. Gewerkschaften wurden von dem Regime ausnahmslos verboten, und zahlreiche aktive Politiker/innen und Gewerkschaftsmitglieder befinden sich in Haft bzw. mußten ins Exil gehen. Gemeinsam mit dem IBFG und anderen Internationalen Berufssekretariaten beteiligt sich die ITF mit praktischen Maßnahmen in Form von Protestschreiben usw. sowie, wo immer möglich, durch die Organisierung von Boykottmaßnahmen gegen in Burma registrierte Schiffe und Flugzeuge, an der internationalen Kampagne zur Wiederherstellung der Demokratie in Burma.
459. Zudem erhält die im Exil tätige burmesische Seeleutegewerkschaft (SUB), die eine regelmäßig erscheinende Seeleutezeitung in burmesischer Sprache herausgibt und Kontakt zu burmesischen Seeleuten in aller Welt hält, weiterhin materielle Unterstützung von der ITF und mehreren der ihr angeschlossenen Seeleutegewerkschaften. 1993 reichte die ITF beim IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit eine detaillierte Beschwerde gegen die Regierung von Burma (Myanmar) ein, die sie systematischer Verstöße gegen die Gewerkschaftsrechte der Seeleute beschuldigt. Im November 1994 bestätigte der IAA-Verwaltungsrat einen Bericht des Ausschusses, in dem dieser der ITF-Beschwerde folgte und die Regierung aufforderte, eine Reihe von Schritten zur Wiederherstellung des Rechtes auf Vereinigungsfreiheit der burmesischen Seeleute zu unternehmen. Konkret bekräftigte der Ausschuß das Recht der Seeleute auf Gründung unabhängiger Gewerkschaften und auf Betreiben von Beschwerden mit Unterstützung der ITF bzw. der ihr angeschlossenen Gewerkschaften. Die ITF veröffentlichte den Wortlaut der IAO-Entscheidung in einer Broschüre in englischer und burmesischer Sprache, die während ihrer Hafenaufenthalte im Ausland an eine möglichst große Zahl von burmesischen Seeleuten verteilt wurde.
460. Vor dem Hintergrund der Verurteilung durch die IAO und angedrohter internationaler Boykottmaßnahmen nahm das SLORC-Regime zu Jahresanfang 1995 einige kleinere Änderungen an seinen Verfahren vor, die jedoch keineswegs eine tatsächliche Anerkennung des Rechtes auf Vereinigungsfreiheit darstellten. Um zu erkunden, ob ein Dialog mit dem Regime zu einer Verbesserung der Bedingungen für die SUB und die burmesischen Seeleute führen könne, reiste der Regionalsekretär im April 1995 zu Gesprächen mit Vertreter/innen der Abteilung Marineverwaltung nach Rangun. Die Gespräche verliefen allerdings ergebnislos, und weitere Reisen wurden angesichts der sich verschlechternden politischen Lage abgesagt.

China (Volksrepublik)

461. Mehrere Fälle der Unterdrückung chinesischer Seeleute veranlaßten die ITF zu Jahresanfang 1995, mit Unterstützung des IBFG beim IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit eine Beschwerde gegen China einzureichen. Darin wurde die chinesische Regierung beschuldigt, Seeleute eingeschüchtert, mißhandelt und in einigen Fällen inhaftiert zu haben, weil sie die Unterstützung der ITF bei der Durchsetzung besserer Heuern und Bedingungen akzeptiert hatten. Der Bericht des Ausschusses, der im Juni 1996 vom Verwaltungsrat genehmigt wurde, folgte der ITF/IBFG-Beschwerde und forderte die chinesische Regierung zur vollumfassenden Respektierung der Gewerkschaftsrechte chinesischer Seeleute auf. Die ITF veröffentlichte den Wortlaut der IAO-Entscheidung in einer in englischer und chinesischer Sprache verfaßten Broschüre.

462. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Kontakte zwischen den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften und den chinesischen "Gewerkschaften" und der geänderten politischen Haltung Chinas gegenüber dem IBFG führte der ITF-Vorstand während des Berichtszeitraumes mehrere Beratungen über die Beziehungen zu China. Aufgrund zahlreicher Hinweise auf Verstöße gegen die Vorgaben der ITF-Politik in Bezug auf Billigflaggenschiffe, die für die ITF annehmbaren Verträgen unterstehen und mit Seeleuten aus der VR China bemannt sind, beschloß der Vorstand im März 1996 darüber hinaus die Entsendung einer Mission nach China, die dort mit Kontaktpersonen aus der Schifffahrtswirtschaft zusammentreffen sollte. Der Regionalsekretär reiste vom 3. bis zum 8. September 1996 in Begleitung von zwei Personalmitgliedern aus der Sonderabteilung der Seeleute und führenden Mitgliedern der angeschlossenen Seeleutegewerkschaften in Hongkong nach China. Die Mission traf mit Vertreter/innen der größten chinesischen Schifffahrtsgesellschaft (COSCO) sowie des Ministeriums für Kommunikation und des Koordinierungsrates für die Beschäftigung von Seeleuten im Ausland zusammen. Vertreter/innen der chinesischen Seeleutegewerkschaft nahmen Kontakt zu der Mission auf, und es kam zu informellen Gesprächen mit der Gewerkschaft. Eine zweite ITF-Mission unter Leitung des Stellvertretenden Generalsekretärs reiste 1997 nach China, und der Generalsekretär traf im Oktober 1996 im Rahmen der IAO-Schifffahrtskonferenz mit Vertreter/innen der chinesischen Seeleutegewerkschaft zusammen. Auf seiner Sitzung im Oktober 1997 beschloß der Vorstand, nach entsprechenden Vorbereitungen eine hochrangige ITF-Delegation nach China zu entsenden. Diese Mission wird voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 1999 stattfinden.

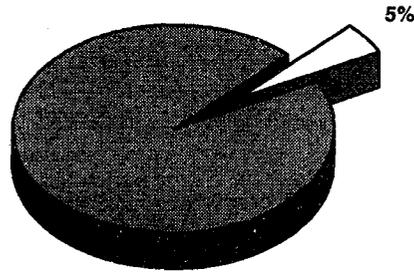
Hongkong

463. Im Anschluß an die historische Rückkehr der ehemaligen britischen Kronkolonie unter die Hoheitsgewalt Chinas am 1. Juli 1997 wird die Lage der Gewerkschaftsrechte in Hongkong von der internationalen Gewerkschaftsbewegung unter Leitung des IBFG aufmerksam verfolgt. Die ITF nahm an den vom IBFG organisierten Hongkong-Konferenzen im April 1996 und im Juni 1997 teil und zahlte einen symbolischen Beitrag in Höhe von 2.000 US-Dollar zu den laufenden Kosten des gemeinsamen Büros des IBFG und der Internationalen Berufssekretariate, das mit der Beobachtung der Lage der Gewerkschaften beauftragt wurde.

Indonesien

464. Unter der Regierung Suharto war die indonesische Wohlstandsgewerkschaft Serikat Buruh Sejahtera Indonesia (SBSI) ein bevorzugtes Zielobjekt der restriktiven Arbeitnehmerpolitik der Regierung. Der erste Kongreß der Gewerkschaft im Juli 1993 wurde verboten, und nach einwöchigen Streiks und Protesten in der Hauptstadt der Provinz Nord-Sumatra, Medan, wurde ihr Ende April 1994 jedwede Betätigung untersagt; während ihres zweiten Kongresses 1997 fand eine Razzia der Polizei statt. Die ITF gewährte der SBSI, die im Juni 1998 nach dem Sturz von Präsident Suharto erstmals rechtlich anerkannt wurde, ihre Unterstützung. Es gibt gewisse Anzeichen für eine Lockerung der strikten Kontrolle, die die indonesische Regierung bislang über jedwede gewerkschaftliche Betätigung ausübte.

LATEINAMERIKA UND DIE KARIBIK



MITGLIEDSCHAFT UND STRUKTUR DER REGION

1994	261.504 Mitglieder	64 Gewerkschaften
1998	231.873 Mitglieder	82 Gewerkschaften

Vizepräsident Marcos Castro (Argentinien)
Regionalsekretär Mauricio Sant'Anna

465. Der leichte Rückgang bei den Mitgliederzahlen in der Region vermittelt kein zutreffendes Bild von der Entwicklung der ITF-Mitgliederbasis während der jüngeren Zeit. Privatisierung und Deregulierung hatten weitreichende Folgen für die Mitgliederzahlen der Gewerkschaften in der Sektion Eisenbahn sowie der Seeleute- und der Hafentarbeitersektion, und zehn Gewerkschaften hatten sich entweder aufgelöst, oder ihre ITF-Mitgliedschaft wurde wegen erheblicher Beitragsrückstände außer Kraft gesetzt. Darüber hinaus schlägt sich in den hier angegebenen Zahlen eine aus rein finanziellen Gründen vorgenommene Anpassung der Zahl der bei der ITF angemeldeten Mitglieder einiger weniger größerer Gewerkschaften nieder. Die deutliche Zunahme der Gesamtzahl angeschlossener Gewerkschaften sowie die von 21 auf 26 gestiegene Zahl der Länder, in denen die ITF über angeschlossene Gewerkschaften verfügt, veranschaulicht die effektive Wiederbelebung der ITF-Tätigkeit in Lateinamerika und der Karibik seit dem ITF-Kongreß in Genf 1994. Nach einer Phase des Niedergangs ist zu erwarten, daß die Mitgliederzahlen in der Region in Zukunft wieder wachsen werden.
466. Während des Berichtszeitraumes war die ITF vor allem damit beschäftigt, ihre Tätigkeit in Lateinamerika und der Karibik wieder auszubauen, die im Anschluß an die Schließung des Büros in Lima 1987 fast zum Erliegen gekommen war. Im Anschluß an die Regionalkonferenz 1994 in Costa Rica gab der Vorstand seine Zustimmung zu einem neuen Plan für die Regionaltätigkeit, der erstmals auch die praktische Miteinbeziehung der englischsprachigen Länder in der Karibik vorsah, die bis dahin nur auf dem Papier stattfand. Auf einer Sitzung in Montevideo (Uruguay) im März 1995 beschloß der neugeschaffene Regionalausschuß, dem Vorstand die Ernennung von Mauricio Sant'Anna von der brasilianischen Gewerkschaft CONTTMAF zum neuen Regionalsekretär zu empfehlen. Diese Ernennung wurde vom Vorstand noch im gleichen Monat bestätigt; gleichzeitig genehmigte er die Einrichtung eines neuen Regionalbüros in Rio de Janeiro (Brasilien). Sant'Anna wird von Filomena Garcia unterstützt. Die Bildungsarbeit in der Region wurde anfänglich auf Teilzeitbasis von Richard Torres von der US-amerikanischen Gewerkschaft TCU koordiniert. Zu Jahresanfang 1997 wurde Rafael Grigera aus Argentinien zum neuen Koordinator für die Bildungsarbeit mit Sitz im Regionalbüro in Rio de Janeiro ernannt, der die Tätigkeit jedoch noch im Laufe desselben Jahres aus persönlichen Gründen niederlegte. Seine Nachfolge übernahm am 1. Januar 1998 José Iglesias aus Venezuela, der kurz nach Aufnahme seiner Tätigkeit an einer einwöchigen Schulungstagung der kanadischen

Gewerkschaft CAW teilnahm, deren Schwerpunkt die wachsende Zusammenarbeit zwischen den Gewerkschaften auf dem gesamten amerikanischen Kontinent bildete.

467. Angesichts der wichtigen Rolle des Verkehrs im Rahmen der wachsenden Zahl von Freihandelszonen in Nord- und Südamerika, die die US-amerikanische Regierung zu einer einzigen übergreifenden "Freihandelszone der Amerikas" zusammenfassen will, organisierte die ITF 1996 in Mexiko City (Mexiko) erstmals in ihrer Geschichte eine Konferenz über die wirtschaftliche Integration in der Region. Eine auf der Konferenz verabschiedete Entschließung befürwortete die Schaffung einer neuen interamerikanischen Struktur der ITF. Im Anschluß an eine weitere Vorbereitungssitzung in Rio de Janeiro im November 1997 fand schließlich im Juli 1998 in Miami (USA) die erste interamerikanische ITF-Konferenz statt. Auf dieser Konferenz wurden ein neuer Rahmen für die allgemeine und die Sektionstätigkeit der ITF in Lateinamerika, der Karibik und Nordamerika sowie eine vorläufige Struktur der interamerikanischen Zusammenarbeit beschlossen. Im Anschluß an den ITF-Kongreß wird das Regionalbüro in Rio de Janeiro zusätzlich auch die Verantwortung für die Betreuung der Gewerkschaften in den USA und Kanada übernehmen.

Die Karibik

468. Obwohl die Länder der Karibik im Namen des ITF-Büros in Lima erwähnt waren, fühlten sich Gewerkschaften der englischsprachigen Karibikinseln von der ITF bei ihrer Regionaltätigkeit lange Zeit vernachlässigt. Während des Berichtszeitraumes fand eine Reihe von Zusammenkünften mit Delegierten von Gewerkschaften aus der Karibik statt. Kees Marges nahm an einer eintägigen Konsultationsveranstaltung für die Karibik teil, die im Januar 1995 in Verbindung mit einem Auswertungsseminar für das langfristige Bildungsprojekt für Hafendarbeiter in der Karibik organisiert wurde. Weitere Zusammenkünfte mit dem Generalsekretär fanden während des Jubiläumskongresses 1996 sowie im Rahmen der Konferenz von Mexiko City im September 1996 statt. Die Mitgliederbasis in der Subregion Karibik ist klein im Vergleich zu Lateinamerika (wenngleich die Rückkehr der Gewerkschaften aus Jamaika in den Schoß der ITF-Familie zu ihrer Stärkung beigetragen hat), doch sehen sich die Gewerkschaften der Karibik ganz speziellen Problemen gegenüber. Auf der interamerikanischen Konferenz von Miami wurden klare Schlußfolgerungen bezüglich der Sonderrolle der Karibik und der Notwendigkeit speziell auf die Bedürfnisse der Subregion zugeschnittener gewerkschaftlicher Bildungs- und Entwicklungsprogramme verabschiedet.

Regionalausschuß

469. Den politischen Rahmen für die ITF-Tätigkeit in der Region setzt der **Regionalausschuß**, der in der Regel einmal im Jahr zusammentritt. Es ist Aufgabe der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in jedem Land, eine/n nationale/n Koordinator/in zu wählen. Dem Ausschuß gehören die nationalen Koordinator/innen, die ITF-Vorstandsmitglieder aus der Region, der Regionalsekretär und der Generalsekretär an. Der Regionalausschuß ist bislang dreimal zusammengetreten: 1995 in Montevideo (Uruguay), 1996 in Mexiko City (Mexiko) und 1997 in Rio de Janeiro (Brasilien).

Sektionstätigkeit

470. Die folgenden Regionalausschüsse sind aktiv tätig:

Regionalausschuß für lateinamerikanische Seeleute

- Vorsitz: Rafael Grigera (Argentinien)

Lateinamerikanischer Regionalausschuß für Fischereiwirtschaft

- Vorsitz: Luis Almonacid (Chile)

Lateinamerikanischer Luftverkehrsausschuß - Vorsitz: Alicia Castro (Argentinien)

Regionalausschuß für lateinamerikanische Hafentarbeiter

- Vorsitz: Mayo U. M. Fernandes (Brasilien)

Eine lateinamerikanische Binnenschiffahrtskonferenz fand 1997 statt.

Straßentransport

471. Sitzungen der Sektion Straßentransport fanden 1996 und 1997 statt. Auf der letztgenannten Sitzung wurde offiziell ein ITF-Ausschuß für die Beschäftigten im lateinamerikanischen Straßentransport unter Vorsitz von Hugo Moyano (Argentinien) eingerichtet. Das Präsidium des Ausschusses trat im Januar 1998 zu einer weiteren Sitzung zusammen.

Mercosur

472. Wie von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Argentinien, Brasilien, Uruguay und Paraguay im Rahmen der Regionalkonferenz 1994 in Costa Rica beantragt, genehmigte der ITF-Vorstand die Bereitstellung eines auf zwei Jahre befristeten Zuschusses in Höhe von 30.000 US-Dollar im Jahr für die Einrichtung eines Büros und eines Ausschusses zur Betreuung der Gewerkschaften der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft in der Freihandelszone Mercosur. Der Ausschuß wurde offiziell auf einer Sitzung der Mercosur-Gewerkschaften in Verbindung mit der Sitzung des Regionalausschusses in Montevideo (Uruguay) 1995 gegründet und noch im selben Jahr ein ITF-Büro für den Mercosur-Raum unter Leitung von Raul Cuence von der Federación de Camioneros in Argentinien eröffnet. Der Vorsitzende des Ausschusses ist Victor Hugo Pistone von derselben Gewerkschaft.
473. Nach anfänglichen Problemen hinsichtlich der Anerkennung durch die zuständigen zwischenstaatlichen Ausschüsse des Mercosur leistete das Büro in den Jahren 1996 und 1997 beeindruckende Arbeit. Es sah sich allerdings sowohl bezüglich der Zahlung der Mitgliedsbeiträge als auch seiner eigenen Strukturen vor erhebliche Schwierigkeiten gestellt, und zu Jahresbeginn 1998 wurde die Notwendigkeit einer grundlegenden Überprüfung seiner Tätigkeit deutlich. Eine Sitzung der betroffenen Gewerkschaften fand im März 1998 statt, eine weitere war für August geplant. Die ITF ist weiterhin bereit, die Gewerkschaften bei der Schaffung wirksamer Koordinierungsgremien im Mercosur und anderen Freihandelszonen zu unterstützen, doch ist dies nur möglich, wenn die Gewerkschaften sich selbst personell ebenso wie finanziell in angemessenem Umfang beteiligen.

BEZIEHUNGEN ZU AUSSENSTEHENDEN ORGANISATIONEN

474. Das Regionalbüro pflegt enge Beziehungen zur Regionalorganisation des IBFG (ORIT) und zu anderen Internationalen Berufssekretariaten. Die Internationale Berufssekretariate treffen seit einiger Zeit regelmäßig zusammen, um ihre Tätigkeit in Lateinamerika abzustimmen. Auch wurden Kontakte zu nationalen Gewerkschaftsdachverbänden in zahlreichen lateinamerikanischen Ländern sowie zu den örtlichen Vertretungen von Geberorganisationen wie der bundesdeutschen Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) und dem Solidaritätszentrum des US-amerikanischen Gewerkschaftsdachverbandes AFL-CIO geknüpft.

BILDUNGSARBEIT

475. Vor Einrichtung des Regionalbüros besuchte der damalige ITF-Bildungsbeauftragte Kees Marges fast alle Ländern Lateinamerikas, um sich ein Bild von ihren Bedürfnissen auf dem Gebiet der Bildungsarbeit zu machen. Der wichtigste Aspekt der regionalen Bildungsarbeit im Rahmen der neu geschaffenen Strukturen ist das Schulungsprojekt für Schulungskräfte, das gemeinsam von der ITF und der FES finanziert wurde und bei der Suche nach und Schulung von Gewerkschaftsmitgliedern helfen sollte, die als künftige Schulungskräfte eingesetzt werden können. Drei einwöchige Schulungslehrgänge auf subregionaler Ebene

fanden 1995 in Uruguay, Brasilien und Costa Rica statt. Bedauerlicherweise handelte es sich bei den Teilnehmer/innen vor allem um Mitglieder der gewerkschaftlichen Führungsspitzen, obwohl die Einladungen ausdrücklich an Personen mit Erfahrungen auf dem Gebiet der Bildungsarbeit gerichtet waren. Allerdings konnte mit Unterstützung der gewerkschaftlichen Führungsspitzen ein wirksamerer Ansatz für die nächste Phase des Projekts entwickelt werden. Unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern an diesen drei Seminaren konnte eine ausreichende Anzahl geeigneter Schulungskräfte identifiziert werden, um das Projekt weiterzuführen.

476. Im Mai 1996 ging das Projekt, wiederum mit Unterstützung der FES, in Costa Rica in die zweite Phase. Zwanzig Teilnehmerinnen und Teilnehmer der ersten drei Seminare nahmen an einer intensiven, zweiwöchigen Schulung in pädagogischen und anderen Aspekten der Bildungsarbeit teil. Die Schlußphase des Projekts fand im Februar 1997 ebenfalls in Costa Rica statt. Wie nicht anders zu erwarten, waren einige der ursprünglichen Teilnehmerinnen und Teilnehmer noch vor dem Abschluß des Projektes aus den Diensten ihrer Gewerkschaften ausgeschieden. Dennoch gelang es, eine Kerngruppe gewerkschaftlicher Schulungskräfte auszubilden, denen in Zukunft bei der Bildungsarbeit der ITF und der nationalstaatlichen Gewerkschaften eine wichtige Rolle zukommen wird.

Von der ITF geförderte Projekte

477. Im Rahmen des Schulungsprojekts für Schulungskräfte wurden nationale Bildungsprojekte entwickelt und über das Regionalbüro und die ITF-Bildungsabteilung geeigneten Geberorganisationen unterbreitet. In der Folge wurden die folgenden Projekte gestartet:
- ITF/SASK Finnland/CONTTMAF (Brasilien)
 - ITF/SASK Finnland/FITTTAMPS (Panama)
 - Gemeinsames Projekt IBS/FES Deutschland/ORIT "MERCOSUR"
 - ITF/CAW Kanada/UNATROPYT (Costa Rica)

WIRTSCHAFTLICHE UND POLITISCHE ENTWICKLUNGEN IN DER REGION

478. Die politische Lage in der Region Lateinamerika und die Karibik zeichnete sich während der vergangenen Jahre durch größere Stabilität aus. Die meisten Länder haben jetzt ein mehr oder weniger demokratisches Regierungssystem, und gewerkschaftliche Betätigung ist, zumindest theoretisch, fast überall gestattet. Dies bedeutet allerdings nicht, daß die Gewerkschaften sich frei von allen Einschränkungen betätigen können, und in der Tat sind Gewerkschaftsmitglieder in der Region häufig Ziel ernstzunehmender Angriffe seitens rechtsgerichteter Kräfte. So wurden z. B. in Paraguay führende Mitglieder der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft USTT verhaftet, weil sie Streikmaßnahmen zur Unterstützung ihrer Forderung nach einer Begrenzung der täglichen Arbeitszeit des Busfahrpersonals auf 8 Stunden organisiert hatten. Volkswirtschaftlich gesprochen waren massive Strukturreformen unter der strikten Aufsicht des Internationalen Währungsfonds, der Weltbank und anderer Finanzinstitutionen der Preis für Währungsstabilität. Vor allem in der Verkehrswirtschaft fanden umfassende Strukturreformen statt, die den Verlust von vielen hunderttausend Arbeitsplätzen nach sich zogen und in einigen Fällen langjährigen und hochangesehenen ITF-Mitgliedsgewerkschaften den Todesstoß versetzten.

Bahnen

479. Die Privatisierung des Bahnsektors wurde unter nachhaltigem Druck seitens der Weltbank in äußerst umstrittener Form vorangetrieben. Das System der Konzessionsvergabe kam überall zur Anwendung, und Konsultationen mit den Gewerkschaften fanden, wenn überhaupt, in den meisten Fällen nur in sehr geringem Umfang statt. Bei den brasilianischen Bahnen (RFFSA) wurden mehr als 25.000 Beschäftigte entlassen, während in Argentinien

tinien knapp 80 Prozent der mehr als 100.000 Arbeitsplätze bei den Bahnen abgebaut wurden. Auch in Bolivien, Chile, Guatemala und Peru laufen ähnliche Programme bzw. wurden ähnliche Programme bereits umgesetzt. In Mexiko haben US-amerikanische Bahnunternehmen weite Teile des staatlichen Eisenbahnsystems aufgekauft und sie in ihr eigenes Schienennetz integriert. In den meisten Fällen waren die Gewerkschaften nicht angemessen auf diese Veränderungen vorbereitet, und die an die entlassenen Beschäftigten gezahlten Entschädigungen waren völlig unzureichend. Selbst wo ein Teil der Arbeitsplätze erhalten blieb, war es für die meisten Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten schwierig, sich auf das neue, privatwirtschaftliche Verhandlungsklima umzustellen.

Schifffahrtswirtschaft

480. Mit der Auflösung der Flotten staatlicher Schifffahrtsunternehmen wie Gran Colombiana, Lloyd Brasileiro, Elma gingen massive Arbeitsplatzverluste einher. In Peru bedeutete der Verkauf des letzten staatseigenen Schiffes an ausländische Reeder das Ende einer der ITF angeschlossenen Gewerkschaft. Der Rückzug des Staates aus der Schifffahrtswirtschaft und die eindeutige Vorliebe privater Reeder für Billigflaggschiffe haben eine erhebliche Beeinträchtigung der Beschäftigungsmöglichkeiten in dem Sektor zur Folge. Nur ein kleiner Teil der in Lateinamerika und der Karibik eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe ist mit Seeleuten aus der Region bemannt.

Häfen

481. Die Häfen in der Region waren eines der wichtigsten Zielobjekte für Strukturanpassungs- und Privatisierungsmaßnahmen, und zahlreichen ITF-Hafenarbeitergewerkschaften mit langjährigen Traditionen wurde dadurch die Existenzgrundlage entzogen. Die brasilianischen Gewerkschaften konnten ihre Position bislang dank militanter Aktionen und internationaler solidarischer Unterstützung, z. B. während des Arbeitskampfes vom November 1997, wahren. Insgesamt geht die Tendenz aber eindeutig in Richtung auf eine weitreichende Einschränkung der Gewerkschaftsrechte, massiven Arbeitsplatzabbau und eine deutliche Zunahme der Gelegenheitsarbeit in den Häfen.

Luftverkehr

482. Die meisten staatlichen Fluggesellschaften in der Region sind inzwischen privatisiert oder in Konkurs gegangen. Besonders spektakulär war der Konkurs der venezuelanischen Fluggesellschaft Viasa, die Beschäftigten überall in der Welt Löhne und Gehälter schuldig blieb. Internationale Flugdienste werden von den US-Fluggesellschaften dominiert, die jetzt auf "strategische Partnerschaften" mit den verbliebenen Carriern drängen.

ARBEITSPROGRAMM 1998 – 2002

483. Gestützt auf die Abschlusserklärung der interamerikanischen Regionalkonferenz 1998 in Miami wird das Regionalbüro auch in Zukunft seine Aufmerksamkeit auf den Aufbau der interamerikanischen Regionalstruktur der ITF konzentrieren.
484. Darüber hinaus wird es, auf der im Rahmen des Schulungsprogramms für Schulungskräfte geleisteten Vorarbeit aufbauend, seine Bemühungen um die Erarbeitung eines umfassenden gewerkschaftlichen Bildungs- und Entwicklungsprogramms fortsetzen und dabei insbesondere die folgenden Schwerpunkte definieren:
- Organisierung von anspruchsvollen Lehrgängen für nationale und subregionale Koordinatorinnen und Koordinatoren

- Organisation weiterer Grundlehrgänge für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft
- Schulung der Mitarbeiter/innen des Regionalbüros.

BILDUNGSARBEIT

Vorsitzender, ITF-Arbeitsgruppe Bildungsarbeit
ITF-Koordinatorin für die Bildungsarbeit

U. Purohit (Indien)
Joanne Abayasekara

485. Die ITF-Abteilung Bildungs- und Projektarbeit wurde 1993 geschaffen. Seither wurden Anstrengungen unternommen, die ITF-Bildungsarbeit in allen Regionen der Dritten Welt auf eine systematischere Grundlage zu stellen. Aufgrund einer auf dem 37. ITF-Kongreß in Genf (Schweiz) verabschiedeten Entschlieûung wurde eine Arbeitsgruppe Bildungsarbeit eingerichtet, die regelmäßig zusammentritt, um das Arbeitsprogramm im Bereich der ITF-Bildungsarbeit zu überprüfen. Dieser Arbeitsgruppe gehören Vertreterinnen und Vertreter von Geberorganisationen und angeschlossenen Gewerkschaften in Geberländern sowie je ein Vorstandsmitglied aus jeder Region an.
486. Die ITF-Koordinatorin für die Bildungsarbeit arbeitet eng mit den Regionalvertretern, subregionalen Koordinatorinnen und Koordinatoren sowie den regionalen Koordinator/innen für die Bildungsarbeit zusammen. Außerdem wurden erste Schritte in Richtung auf den Aufbau eines Netzwerks geschulter Bildungsbeauftragter in Lateinamerika und Afrika unternommen. Es wurden Austauschprogramme zwischen den Regionen gefördert, in deren Rahmen der Stellvertretende Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum Schulungsmaßnahmen in Afrika ebenso wie Lateinamerika leitete.
487. Im April 1998 gab der Vorstand seine Zustimmung zu dem Vorschlag, die Abteilungen Kommunikation, Bildungsarbeit und politische Fragen einer gemeinsamen Leitung zu unterstellen. Dadurch wird es möglich, der Arbeit in bezug auf Informationsdienste, Kampagnen und Bildung größeren Stellenwert einzuräumen. Während des Mutterschaftsurlaubs der Koordinatorin für die Bildungsarbeit im Jahre 1998 wurden ihre Funktionen vorübergehend von Mirjam Korhonen von der Entwicklungshilfeorganisation der finnischen Gewerkschaftsbewegung, SASK, übernommen.

BEZIEHUNGEN ZU AUSSENSTEHENDEN ORGANISATIONEN

488. Die Zusammenarbeit mit anderen Internationalen Berufssekretariaten wurde ausgebaut; auf Vorschlag der ITF fand im August 1997 in Verbindung mit einem von der bundesdeutschen Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) in Freudenstadt (Bundesrepublik Deutschland) organisierten Seminar eine erste Zusammenkunft von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der IBS aus dem Bereich der Bildungsarbeit statt. Sie trafen sich erneut im April 1998 in Berlin (Bundesrepublik Deutschland). Ein Programm regelmäßiger Sitzungen sowie ein Netz von Regionalausschüssen der IBS-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Regionen befindet sich ebenfalls im Aufbau.
489. Während des Berichtszeitraumes nahm die Finanzierung von Maßnahmen der ITF-Bildungsarbeit durch Geberorganisationen deutlich zu, und die ITF hat neue Finanzierungsquellen erschlossen, mit denen sie zusammenarbeitet. Im Zusammenhang mit der Umsetzung laufender Projekte wurden regelmäßige Kontakte zu Geberorganisationen gepflegt, z. B. in Form alljährlicher bilateraler Treffen. Die ITF bemüht sich aktiv um eine stärkere Miteinbeziehung angeschlossener Gewerkschaften in Geberländern in ihr Arbeitsprogramm auf dem Gebiet der Bildungsarbeit und veröffentlicht als eines von wenigen Internationalen Berufssekretariaten Informationen über alle Unterstützungszahlungen von Geberorganisationen.
490. 1995 begann die ITF ihre Zusammenarbeit mit einer externen Beraterorganisation für die gewerkschaftliche Bildungsarbeit, Labour and Society International (LSI). LSI unterstützt die ITF bei Bildungsmaßnahmen in Mittel- und Osteuropa und Indien ebenso wie bei der

Erarbeitung von Materialien für die Bildungsarbeit. Darüber hinaus organisierte LSI das Arbeitsprogramm für das weltweite ITF-Inspektor/innenseminar im Februar 1998 in London (Großbritannien) und übernahm auch die Sitzungsleitung.

491. Angesichts der begrenzten Mittel, die für Maßnahmen der ITF auf dem Gebiet der Bildungsarbeit zur Verfügung stehen, werden angeschlossene Gewerkschaften in Industrienationen aktiv ermuntert, anderen ITF-Gewerkschaften finanzielle oder technische Unterstützung zu gewähren, während gleichzeitig an der Aufbau eines systematischen bilateralen Austauschprogramms zwischen einzelnen Gewerkschaften gearbeitet wird.
492. Für ihre Bildungsarbeit ist die ITF darüber hinaus in hohem Maße auf die Existenz arbeitsfähiger nationaler Koordinierungsausschüsse angewiesen. Wo immer möglich, werden diese Ausschüsse ermuntert, gemeinsam mit einer/einem geschulten Projektkoordinator/in die Verantwortung für die Begleitung laufender Projekte zu übernehmen. Aus ihrem Internationalen Solidaritätsfonds stellte die ITF bescheidene Mittel bereit, um die nationalen Koordinierungsausschüsse in die Lage zu versetzen, auf nationaler Ebene Schulungsmaßnahmen für ihre Mitgliedsgewerkschaften anzubieten.

MASSNAHMEN IM RAHMEN DER BILDUNGSARBEIT

493. Seit 1994 hat sich der Schwerpunkt der ITF-Bildungsarbeit von einer Serie von Länderseminaren zu langfristigen Projekten auf regionaler und subregionaler Ebene verlagert. Die folgenden Maßnahmen trugen dazu bei, die Tätigkeit auf eine systematischere Grundlage zu stellen:
 - Eine **Politik für den Bereich gewerkschaftliche Bildungsarbeit und Entwicklung**, in der die ITF-Politik im Hinblick auf die Bildungsarbeit sowie umfassende Leitlinien für die Durchführung von Projekten erläutert sind, wurde 1997 veröffentlicht.
 - Ein **Jahresbericht über die ITF-Bildungsarbeit** wird in allen offiziellen Arbeitssprachen der ITF erstellt und allen der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zugeschickt.
 - Externe Berater haben eine **Bedarfsanalyse auf dem Gebiet der Bildungsarbeit** vorgenommen, um festzustellen, welche Materialien der Bildungsarbeit für die Zukunft benötigt werden.
494. Vorbereitungstagungen für Bildungsmaßnahmen fanden in einer Reihe von Regionen statt (Afrika, GUS, Mittel- und Osteuropa), und Bedürfnisse auf dem Gebiet der Bildungsarbeit waren Gegenstand der Beratungen auf regionalen und Sektionssitzungen.
495. Die Tätigkeit der ITF auf dem Gebiet der Bildungsarbeit hat einige positive Ergebnisse erbracht. Eine Auswertung des langfristigen Bildungsprogramms in Südasien zeigte, daß sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an Schulungsmaßnahmen aktiv in der regulären Gewerkschaftsarbeit engagierten. Auch hat der Umfang, in dem Arbeitnehmerinnen an der Gewerkschaftsarbeit mitwirken, deutlich zugenommen. Angeschlossene Gewerkschaften bitten die ITF inzwischen nicht mehr nur um die Organisierung von Maßnahmen, sondern auch um Beiträge zu ihren eigenen Bildungsprogrammen, und die zur Vorbereitung von Länderseminaren erforderlichen Kontakten zwischen den Gewerkschaften führten in einigen Fällen auch zu einer verbesserten Zusammenarbeit im Rahmen der nationalen Koordinierungsausschüsse. Eine Reihe von Arbeitstagungen über gewerkschaftliche Integration und Zusammenarbeit, die von 1995 bis 1997 auf subregionaler Ebene in Afrika organisiert worden waren, resultierten in der Schaffung subregionaler Koordinierungsausschüsse, in denen sich die Verkehrsgewerkschaften zu starken Interessensgruppen zusammenschließen konnten, um politische Entwicklungen auf nationaler ebenso wie regionaler Ebene zu beeinflussen.

496. Maßnahmen der ITF-Bildungsarbeit wurden auch in bislang nicht in die Programme miteinbezogenen Ländern wie z. B. Mosambik und Ruanda gestartet. Im Februar 1998 fand in Kairo (Ägypten) das erste ITF-Seminar für Verkehrsgewerkschaften in Nordafrika statt. Es ist zu hoffen, daß sich in den kommenden Jahren weitere Maßnahmen anschließen werden. Regionalseminare wurden erstmals auch für Organisationen der Fischer in Asien und dem pazifischen Raum, Afrika und Lateinamerika durchgeführt. Eine neue Initiative ist das umfassende Bildungsprogramm für die Basismitglieder von Seeleutegewerkschaften, das im Rahmen der unter dem Motto "Von Oslo nach Delhi" eingeleiteten Überprüfung der Billigflaggenkampagne geplant ist.

ARBEITSPROGRAMM FÜR DIE BILDUNGSARBEIT 1998 – 2002

497. Im Anschluß an den Kongreß von Delhi (Indien) wird die Bildungsarbeit zu einem noch wichtigeren Aspekt aller Bereiche der ITF-Tätigkeit werden. Maßnahmen der Bildungsarbeit, nicht nur für Entwicklungsländer, sondern für alle Länder, in denen die ITF vertreten ist, werden ein unverzichtbares Instrument zur praktischen Umsetzung der in der Diskussionsvorlage an den Kongreß mit dem Titel "Solidarität mobilisieren" dargelegten Grundsätze und Initiativen bilden. Die Vorlage verweist mit Nachdruck auf die dringende Notwendigkeit, das Bewußtsein und die Lösungskonzepte der Verkehrsgewerkschaften weltweit zu ändern, um den Herausforderungen einer zunehmend internationalen Wirtschaft zu begegnen. Bedarf für einen neuen Ansatz besteht bei den Strukturen auf allen Ebenen der ITF und der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften; Schulungs- und Bildungsmaßnahmen müssen sich daher an die Mitgliederbasis, gewerkschaftliche Vertrauensleute, Führungsspitzen und Personal aller ITF-Strukturen ebenso wie der angeschlossenen Gewerkschaften richten.
498. Die Eingliederung der ITF-Abteilung Bildungsarbeit in die Abteilung Politik und Information soll vor allem dazu dienen, die Bedeutung der Bildungsarbeit für alle Aspekte der ITF-Politik und der Sektionstätigkeit zu betonen und sie stärker darin einzubinden. Einen besonderen Schwerpunkt wird künftig die Bereitstellung besserer Betreuungsdienste und Materialien für die Bildungsarbeit der angeschlossenen Gewerkschaften und der Sektionen bilden, um ITF-Kampagnen und internationale Solidaritätsaktionen zu unterstützen. Die Bildungsarbeit muß in Zukunft zum zentralen Bestandteil praktisch aller Bereiche der ITF-Tätigkeit werden.
499. Dem politischen Streben nach einer Förderung der Vertretung und Mitarbeit der Frauen in gewerkschaftlichen Strukturen und bei Maßnahmen auf allen Ebenen muß bei allen Aspekten der ITF-Bildungsarbeit Rechnung getragen werden; unabdingbare Voraussetzung hierfür ist eine enge Zusammenarbeit mit der ITF-Frauenabteilung und dem Frauennetzwerk in den einzelnen Ländern. Die ITF wird darüber hinaus frauenspezifische Programme und Projekte zu Bereichen und Fragen entwickeln, die für die Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft und weibliche Gewerkschaftsmitglieder von besonderer Bedeutung sind.
500. In den kommenden vier Jahren muß die ITF einerseits ihre systematische Bildungsarbeit in Entwicklungs- und Übergangsländern weiter ausbauen und diese Tätigkeit andererseits weit darüber hinausgehend auch auf die Industrienationen ausweiten. Gegenseitige Kooperation und der Austausch von Wissen und Erfahrungen zwischen den Regionen ebenso wie zwischen angeschlossenen Gewerkschaften in einzelnen Regionen sind zu fördern. Es ist daher notwendig, daß das ITF-Sekretariat, die Regionalbüros der ITF und die Bildungsabteilungen der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften eng zusammenarbeiten und sich gegenseitig unterstützen. Die ITF wird ihr Schulungsprogramm für Schulungskräfte in den einzelnen Regionen und Subregionen weiterführen.

501. In der Vergangenheit war die ITF-Bildungsarbeit zu stark auf einzelne Länderseminare ausgerichtet, an denen in der Regel die Führungsspitzen der Gewerkschaften teilnehmen; Anschlußmaßnahmen finden zumeist nicht statt. In Zukunft wird die Bildungspolitik verstärkt auf *strategische Planung* im Rahmen der Gewerkschaftsarbeit achten. Alle Bildungsprogramme, seien sie lang- oder kurzfristig angelegt, sollten auf längere Sicht die Fähigkeit der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften verbessern, in Reaktion auf den raschen Wandel in der Verkehrswirtschaft und die sich daraus ergebenden Herausforderungen auf internationaler, regionaler und nationaler Ebene aktive politische Strategien zu entwickeln.
502. Es ist beabsichtigt, ein ITF-Handbuch für die Bildungsarbeit, das auch strategische Planungskonzepte umfassen soll, zu erarbeiten und dem ITF-Personal in London ebenso wie den Regionen, den nationalen und subregionalen Koordinatorinnen und Koordinatoren, gewerkschaftlichen Führungskräften und Bildungsbeauftragten im Rahmen der regulären ITF-Sitzungen und -Seminare sowie auf besonderen Schulungsveranstaltungen vorzustellen.
503. Die Globalisierung, u. a. in Form wirtschaftlicher und politischer Zusammenschlüsse auf regionaler und subregionaler Ebene (z. B. EU, Nafta, Mercosur, SADC, ECOWAS) bedeutet, daß wir uns bei unserer Bildungsarbeit verstärkt um regionale und subregionale Ansätze bemühen müssen. Um die Verkehrsgewerkschaften zu befähigen, als anerkannte Sozialpartner an der Tätigkeit regionaler und subregionaler Regierungsgremien in verkehrspolitischen Fragen mitzuwirken, bedarf es umfassender Bildungs- und Schulungsmaßnahmen auf regionaler und subregionaler Ebene. Die ITF wird auch in Zukunft regelmäßig diesbezügliche Vorbereitungslehrgänge organisieren.
504. Die ITF wird auch weiterhin vorrangig nationale Programme und Projekte fördern, die von den nationalen Koordinierungsausschüssen vorgeschlagen werden. Auch in Zukunft werden begrenzte Mittel aus dem Internationalen Solidaritätsfonds der ITF für die Koordinierungsausschüsse zur Verfügung stehen, doch wird von ihnen erwartet, daß sie sich im wesentlichen aus den Mitteln der angeschlossenen Gewerkschaften in den betreffenden Ländern finanzieren.
505. Bislang hat die ITF zwei Koordinatoren für die Feldarbeit im Bereich der Bildung berufen: einen für Asien und den pazifischen Raum sowie einen für Lateinamerika und die Karibik. In den kommenden vier Jahren wird die ITF um Bereitstellung weiterer menschlicher Ressourcen auf dem Gebiet der Bildungsarbeit bemüht sein. Bedarf an zusätzlichen Ressourcen besteht insbesondere in den englischsprachigen Ländern Afrikas sowie in Mittel- und Osteuropa. Das System subregionaler Koordinator/innen hat sich als eine wertvolle Ressource der ITF-Bildungsarbeit erwiesen. Um die vorhandenen (und eventuell neue) Ressourcen am sinnvollsten zu nutzen, muß der Schulung der Subregionalkoordinator/innen ebenso wie der Koordinator/innen für die Bildungsarbeit besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.
506. Angesichts der begrenzten Eigenmittel der ITF muß der Bedarf an Bildungsmaßnahmen auch in Zukunft mit finanzieller Unterstützung außenstehender Organisationen gedeckt werden. Der Aufbau von Kontakten zu neuen gewerkschaftsnahen Geberorganisationen ebenso wie der Ausbau der direkten - finanziellen ebenso wie personellen - Unterstützung seitens der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften wird verstärkt in den Mittelpunkt rücken. Soweit Fragen in Zusammenhang mit regionalen Wirtschaftsgemeinschaften behandelt werden, sollte sich die ITF auch um Bereitstellung von Mitteln seitens der betreffenden zwischenstaatlichen Einrichtungen bemühen.

Materialien für die Bildungsarbeit

507. Es besteht dringender Bedarf an hochwertigeren und umfassenderen Materialien für Bildungs- und Schulungsmaßnahmen der ITF. Vor diesem Hintergrund ist bei der Konzipierung der Mehrzahl der ITF-Publikationen an deren Verwendbarkeit als Quellenmaterialien für die Bildungsarbeit zu denken. Darüber hinaus wird die ITF spezielle Schulungsmaterialien zu folgenden Themen herausgeben:

- Handbuch zu grundlegenden Aspekten der ITF und der internationalen Solidarität
- Handbuch Menschen- und Gewerkschaftsrechte
- Handbuch für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft
- Handbuch zur strategischen Planung der Bildungsarbeit
- Handbuch für Kampagnen

Künftige Prioritäten

508. Mehrere Bereiche werden Schwerpunkte des künftigen Arbeitsprogramms der ITF-Bildungsarbeit sein, z. B.

- Schulungsmaßnahmen für hauptamtliche Gewerkschaftsmitarbeiter/innen auf örtlicher Ebene zu Aspekten der internationalen Solidarität
- Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft
- Demokratie sowie Menschen- und Gewerkschaftsrechte
- Strategien der Mitgliederwerbung für Verkehrsgewerkschaften, vor allem im Bereich der Straßenverkehrswirtschaft
- Schärfung des Bewußtseins der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft im Hinblick auf HIV/Aids
- Ausbau der gewerkschaftlichen Zusammenarbeit in regionalen Wirtschaftsgemeinschaften
- Aufbau starker, unabhängiger und der Kontrolle durch ihre Mitglieder unterstehender Seeleutegewerkschaften
- Erarbeitung von Lehrplänen für Schulungsmaßnahmen im Hinblick auf Grundaspekte der Gewerkschaftsarbeit für Gewerkschaften in Übergangsländern.

UMSETZUNG DER AUF DEM 37. ITF-KONGRESS VERABSCHIEDETEN ENTSCHEIDUNGEN – SACHSTANDSBERICHT

1. AIDS

Die ITF-Seeleutesektion wirkte aktiv an der Tätigkeit einer Koalition von Einrichtungen mit, die sich mit dem Thema Seeleute und Aids befaßt, und fungierte als Gastgeber mehrerer Treffen der Koalition, an der große Schifffahrtsnationen und zwischenstaatliche Organisationen einschließlich IAO und WHO beteiligt sind. In Afrika, wo Beschäftigte in der Straßenverkehrswirtschaft als eine wichtige Quelle für die Übertragung von Aids identifiziert wurden, konnten Mittel des niederländischen Gewerkschaftsdachverbandes FNV zur Finanzierung eines Pilotprojekts zur Aids-Aufklärung und -Vorbeugung gesichert werden. Das Pilotprojekt wird noch im Laufe des Jahres 1998 starten und, falls es erfolgreich ist, zum Vorbild für umfassende Projekte in anderen afrikanischen Ländern werden, um die Verkehrsbeschäftigten für die Risiken einer Aidsansteckung zu sensibilisieren.

2. ARBEITSLOSIGKEIT

Der ITF-Vorstand und die ITF-Sektionen setzen ihre Bemühungen um eine Reduzierung der Folgen von Privatisierung, Deregulierung und Liberalisierung im Verkehrssektor für die Beschäftigung auf ein Minimum fort. Die ITF gewährt den von IBFG und TUAC auf internationaler Ebene koordinierten Kampagnen weiterhin ihre uneingeschränkte Unterstützung, mit denen die Regierungen der acht führenden Industrienationen (G8-Länder) dazu bewegt werden sollen, der Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten bei der Koordinierung der Wirtschaftspolitik größeres Gewicht beizumessen. Auf einer Reihe von Beschäftigungsgipfeln haben die Regierungen der großen Industrienationen seit 1994 weit eindeutigere Bekenntnisse zum Ziel der Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten abgegeben. Unter dem Einfluß von Institutionen wie der OECD zielten die wichtigsten Schlußfolgerungen derartiger Treffen in der Regel jedoch eher auf die Liberalisierung des Arbeitsmarktes denn auf positive Maßnahmen zur Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten ab.

3. INTERNATIONALE FINANZINSTITUTIONEN UND WIRTSCHAFTLICHE ENTSCHEIDUNGSPROZESSE

Der ITF-Vorstand drängt bei den großen internationalen Finanzinstitutionen, allen voran der Weltbank, in enger Zusammenarbeit mit den Internationalen Berufssekretariaten und dem IBFG auf umfassende Konsultationen der Gewerkschaften vor Umsetzung von Strukturanpassungsprogrammen im Verkehrssektor. Dieses Thema stand 1994 im Mittelpunkt der ITF-Regionalkonferenz für Afrika in Lagos (Nigeria). 1993 gab der Vorstand seine Zustimmung zur Bereitstellung eines Betrages in Höhe von 10.000 US-Dollar im Jahr zur Deckung der laufenden Kosten eines gemeinsam vom IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten in Washington eingerichteten Verbindungsbüros, das den gewerkschaftlichen Einfluß auf den Internationalen Währungsfonds und die Weltbank stärken sollte. Zur Unterstützung dieses Büros wurde ein beratender Ausschuß eingerichtet, dem Vertreter/innen der der ITF angeschlossenen US-amerikanischen Gewerkschaften angehören. 1997 fand der im Rahmen eines Konsultationstreffens der Generalsekretäre der Internationalen Berufssekretariate und des IBFG mit führenden Vertreterinnen und Vertreter der Weltbank in Washington (USA) unterbreitete Vorschlag, ein Arbeitnehmerforum der Weltbank einzurichten, grundsätzliche Zustimmung. Nachdem Weltbankpräsident James Wolfensohn den Schwerpunkt der Weltpolitik auf Anstrengungen zur Reduzierung der Armut und verstärkte Miteinbeziehung der bürgerlichen Gesellschaft verlagert hat,

kamen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Weltbank bereitwillig einer Reihe von Einladungen zur Teilnahme an ITF-Sitzungen, z. B. der Sektionskonferenz Eisenbahn 1997 in Berlin (Bundesrepublik Deutschland), nach. Die Weltbank sprach sich in mehreren öffentlichen Erklärungen für die Konsultierung der Gewerkschaften im Zusammenhang mit Strukturreformprogrammen aus, doch haben sich diese Erklärungen noch nicht vollständig in der Praxis niedergeschlagen. In einigen Ländern wurden der ITF angeschlossene Gewerkschaften zur Mitarbeit in den neu eingeführten SAPRI-Programmen aufgefordert, in deren Rahmen die Weltbank die Folgen ihrer Programme für Armut und Arbeitslosigkeit auswertet. Eine detaillierte politische Erklärung zu den Beziehungen zur Weltbank ist Teil des dem nun stattfindenden Kongreß vom Vorstand zur Beratung vorgelegten allgemeinen Entschließungsantrags.

4. UNTERSTÜTZUNG FÜR INTERNATIONALGE GEWERKSCHAFTLICHE ZUSAMMENARBEIT UND ENTWICKLUNG

Die Tätigkeit der ITF-Abteilung Bildungs- und Projektarbeit wurde seit 1994 erheblich ausgebaut und die in der Entschließung geforderte Arbeitsgruppe eingerichtet. Sie wurde zur ITF-Arbeitsgruppe Bildungsarbeit umgewandelt, der die ITF-Regionalvertreter sowie Vertreterinnen und Vertreter der an gewerkschaftlichen Entwicklungsprojekten beteiligten Gewerkschaften und Geberorganisationen angehören. Die Arbeitsgruppe trat einmal im Jahr unter dem Vorsitz von U. Purohit (Indien) zusammen. Die ITF veröffentlichte detaillierte Leitlinien für die Bildungs- und Projektarbeit, die den angeschlossenen Gewerkschaften die der gewerkschaftlichen Entwicklungsarbeit zugrundeliegenden Konzepte verständlich machen sollten. Mehr als eine Million US-Dollar im Jahr fließen mittlerweile in die von Gebern finanzierte Bildungs- und Projektarbeit. Zudem veröffentlichte die ITF einen Jahresbericht Bildungsarbeit mit detaillierten Informationen über die größtenteils von den ITF-Regionalbüros in Afrika, Asien und dem pazifischen Raum sowie Lateinamerika und der Karibik koordinierten Programme und Maßnahmen.

5. PANEUROPÄISCHE VERKEHRSKONFERENZEN

Zur Vorbereitung der dritten paneuropäischen Verkehrskonferenz im Juni 1997 in Helsinki (Finnland) wurden umfassende Anstrengungen unternommen. Eine vielköpfige Delegation der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, darunter etwa zwanzig Delegierte aus Ländern Mittel- und Osteuropa, deren Teilnahme von der EU finanziert wurde, wirkten unmittelbar im Anschluß an eine Sitzung des Europäischen Ausschusses der ITF an der Konferenz mit. Die der ITF angeschlossenen finnischen Gewerkschaft waren federführend an der Vorbereitung von ITF-Sitzungen beteiligt und sorgten großzügig für die Betreuung der Delegierten während des Wochenendes zwischen der ITF-Sitzung und der paneuropäischen Verkehrskonferenz. Die Gewerkschaften trugen sehr aktiv zur paneuropäischen Verkehrskonferenz bei; in jeder Arbeitsgruppe sprach mindestens ein/e Gewerkschaftsvertreter/in. Durch eine massive Flugblattaktion unter den Konferenzdelegierten sowie eine Luftballonaktion machten die Gewerkschaften auf ihre Präsenz aufmerksam. Die Abschlusserklärung der Konferenz enthielt die feste Zusage, weiter auf den Aufbau des sozialen Dialogs in den Ländern Mittel- und Osteuropas hinzuarbeiten; dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Schaffung der sogenannten Ost-West-Korridore im Rahmen des Programms der transeuropäischen Netze.

6. ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN ITF UND "BRÜSSELER AUSSCHUSS"

Die Zusammenarbeit zwischen ITF und Brüsseler Ausschuss, der 1996 in Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) umbenannt wurde, erlebte in der Zeit seit dem Kongreß 1994 gute ebenso wie schlechte Zeiten. Im Anschluß an mehrere Beratungen im Rahmen des ITF-Vorstands und ein informelles Treffen, das von einer

Reihe angeschlossener Gewerkschaften beider Organisationen 1997 in Spanien organisiert worden war, verabschiedete die FST-Generalversammlung im November 1997 einstimmig eine EntschlieÙung, in der die Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe "Beziehungen ITF/FST" gefordert wurde. Nach dem Rücktritt des FST-Generalsekretärs im Mai 1998 wurde der Arbeit dieser Gruppe Vorrang eingeräumt und für den 4. September 1998 eine erste Sitzung einberufen. Informationen über weitere Entwicklungen werden voraussichtlich während des Kongresses zur Verfügung stehen.

7. MULTINATIONALE UNTERNEHMEN

Mit Unterstützung der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) wurde 1995 mit den Vorarbeiten für den Aufbau einer internationalen Datenbank über transnationale Gesellschaften in der Verkehrswirtschaft begonnen. Im Verlaufe dieser Tätigkeit wurde jedoch deutlich, daß ein Großteil der Informationen bereits in kommerziellen Datenbanken gesammelt war und die wertvollsten Daten (bezüglich der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen und der Kollektivverhandlungen) nur unter beträchtlichem Aufwand von den angeschlossenen Gewerkschaften erhoben werden konnten. Deswegen wurde vereinbart, den Ausbau der Zusammenarbeit und die Sammlung von Informationen über ausgewählte multinationale Unternehmen in Schlüsselbereichen, angefangen mit den sogenannten "Internationalen Integratoren" (UPS, Federal Express, TNT, DHL) zum Schwerpunkt der Arbeit zu machen. Die Tätigkeit des ITF-Weltgewerkschaftsrates bei UPS ist in diesem Zusammenhang als Pilotprojekt anzusehen. Die ITF setzt in Fragen, die multinationale Unternehmen betreffen, ihre enge Zusammenarbeit mit anderen Internationalen Berufssekretariaten fort. Die IBFG/IBS-Arbeitsgruppe Multinationale Unternehmen wurde mit allgemeiner Zustimmung aufgelöst; an ihre Stelle trat eine kleinere Strategieguppe, die sich auf den Aufbau effektiver internationaler Gewerkschaftsstrukturen, die Organisation von Solidaritätsmaßnahmen und die Durchsetzung von internationalen Verhaltenskodexen konzentriert, die mit den Arbeitgebern ausgehandelt werden.

8. HUNDERT JAHRE ITF

Der 38. ITF-Kongreß anläßlich des 100jährigen Gründungsjubiläums der ITF fand vom 30. Juni bis zum 2. Juli 1996 in London (Großbritannien) statt. Das Kongreßprotokoll wurde an alle angeschlossenen Gewerkschaften verteilt. Im Zusammenhang mit dem Gründungsjubiläum wurden mit Unterstützung der ITF drei Bücher herausgegeben: *Solidarität*, *Funny Flags* und *die Fimmen-Jahre*. Darüber hinaus wurde ein Videofilm von dem Kongreß mit einem 30minütigem Überblick über die ITF-Geschichte produziert und den angeschlossenen Gewerkschaften zugeschickt.

9. SICHERUNG VON LADUNGEN

In dieser EntschlieÙung wurden verkehrsübergreifende Vorschriften gefordert, um die angemessene Sicherung von Ladungen in und auf Transporteinheiten im internationalen See-, Straßen- und Schienenverkehr zu gewährleisten. Darüber hinaus wurde die ITF aufgefordert, durch geeignete Initiativen auf die Einführung internationaler Ladungs-sicherheitsbescheinigungen hinzuwirken. Während des Berichtszeitraumes beteiligte sich die ITF an der Tätigkeit der IMO, die in Zusammenarbeit mit der UN-ECE und der IAO die bisherigen "IMO/IAO-Leitlinien für das Packen von Ladungen in Frachtcontainer oder Fahrzeugen" überarbeitet hat. Die drei Organisationen haben inzwischen außerdem die "IMO/IAO/UN-ECE-Leitlinien für das Packen von Ladungstransporteinheiten (Cargo Transport Units - CTUs)" verabschiedet und veröffentlicht, die die in der EntschlieÙung zum Ausdruck gebrachten Forderungen zum Teil erfüllen.

10. SCHUTZ DER BESCHÄFTIGTEN BEI VERTRAGSUNTERNEHMEN

Die ITF unterstützt die Forderung des IBFG nach einem neuem IAO-Übereinkommen über Vertragsarbeitskräfte, das auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1998 zum zweiten Mal diskutiert wurde. Aufgrund der unnachgiebigen Haltung der Arbeitgebergruppe konnten auf der Konferenz allerdings nur bescheidene Fortschritte bei der Erarbeitung einer wirksamen internationalen Norm zum Schutz der Interessen von Vertragsarbeitskräften erzielt werden. Die Sektionstätigkeit der ITF, insbesondere in den Sektionen Zivilluftfahrt und Eisenbahn, konzentrierte sich im Zusammenhang mit der Privatisierung und/oder Deregulierung öffentlicher Verkehrsunternehmen darauf, die gewerkschaftliche Vertretung sowie gleichwertige Bezahlung und Bedingungen für Vertragsarbeitskräfte zu gewährleisten.

11./12. EINSCHRÄNKUNG DER GEWERKSCHAFTSRECHTE DER BESCHÄFTIGTEN IM ÖFFENTLICHEN SEKTOR DER TÜRKEI/ EINSCHRÄNKUNG DES STREIKRECHTS IN DER TÜRKEI

Im Hinblick auf diese beiden Entschlüsse, die sich mit den Gewerkschaftsrechten in der Türkei befaßten, wurde das ITF-Sekretariat in enger Rücksprache mit den angeschlossenen türkischen Gewerkschaften tätig. 1998 unterstützten die ITF und einige der ITF angeschlossene Gewerkschaften die der ITF kürzlich beigetretene türkische Gewerkschaft im öffentlichen Verkehrssektor, BTS, mit umfangreichen Spenden bei Gerichtsverfahren, in denen sie aktive Gewerkschaftsmitglieder vertrat, die wegen der Teilnahme an Streikmaßnahmen Schikanen ausgesetzt waren. Die türkische Regierung kündigte die Aufhebung aller Beschränkungen der Gewerkschaftsrechte der Beschäftigten im öffentlichen Sektor an, doch kommen die diesbezüglichen Gesetzesmaßnahmen im Parlament nur äußerst stockend voran.

13. GLEICHSTELLUNG VON MÄNNERN UND FRAUEN

In der Zeit seit dem ITF-Kongreß 1994 berief der ITF-Vorstand eine ITF-Frauenbeauftragte, schaffte ein Netzwerk der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft und richtete einen Einstweiligen Lenkungsausschuß ein; darüber hinaus unterbreitete er eine Reihe von Vorschlägen für eine angemessenere Vertretung der Frauen in den ITF-Strukturen und -Maßnahmen. Über diese Fragen wird im Tätigkeitsbericht sowie im Rahmen der Tagesordnungen der Frauenkonferenz und des Kongresses selbst ausführlicher Bericht erstattet.

14. FEST STATIONIERTES PERSONAL IN UNTERNEHMEN DER VERKEHRS- WIRTSCHAFT

Fragen, die das nicht im Fahrdienst eingesetzte Personal betreffen, wurden im Rahmen der Tätigkeit der einzelnen ITF-Sektionen seit dem Kongreß 1994 verstärkt berücksichtigt und werden ausführlicher in den entsprechenden Abschnitten des Tätigkeitsberichts behandelt.

15. STREIKRECHT IN ARGENTINIEN

Die ITF unterstützte die von den angeschlossenen Gewerkschaften in Argentinien beim IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit eingereichte Beschwerde und wird nach wie vor tätig, um den ihr angeschlossenen Gewerkschaften bei der Abwehr der wiederholten Attacken der argentinischen Regierung auf grundlegende Gewerkschaftsrechte zu helfen.

16. KRISE IN RUANDA

Obwohl sich diese EntschlieÙung an die Adresse der Regierungen richtete, sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, daÙ die Ruanda Road Drivers' Union der ITF in der Zeit seit dem KongreÙ 1994 beigetreten ist.

17.-38. SEKTIONSSPEZIFISCHE ENTSCHEIDUNGEN

Diese EntschlieÙungen zu sektionsspezifischen Themen wurden zur Weiterverfolgung an die zuständigen ITF-Sektionen verwiesen. Die in diesen EntschlieÙungen angesprochenen Fragen werden gegebenenfalls in den entsprechenden Abschnitten des Tätigkeitsberichts behandelt.