

itf

**Protokoll des
32. Kongresses
Dublin
21-29 Juli 1977**

**Internationale Transportarbeiter-Föderation
133/135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD**

INHALT

	SEITE
TAGESORDNUNG	vii
PLENARSITZUNGEN:	
Donnerstag 21 Juli, Vormittagssitzung	1
Donnerstag 21 Juli, Nachmittagssitzung	5
Freitag 22 Juli, Nachmittagssitzung	11
Dienstag 26 Juli, Vormittagssitzung	15
Dienstag 26 Juli, Nachmittagssitzung	21
Mittwoch 27 Juli, Vormittagssitzung	23
Donnerstag 28 Juli, Vormittagssitzung	31
Donnerstag 28 Juli, Nachmittagssitzung	35
BERICHTE ÜBER SITZUNGEN VON AUSSCHÜSSEN UND SEKTIONSKONFERENZEN	
Mandatsprüfungsausschuß	41
Entschließungsausschuß	42
Konferenz der Sektion Eisenbahn	44
Konferenz der Sektion Straßentransport	47
Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt	49
Konferenz der Sektion der Hafendarbeiter	50
Konferenz der Sektion der Seeleute	52
Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter	56
Konferenz der Sektion der Fischer	61
Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt	63
Konferenz der Sektion des Reisebüropersonals	65
KONGRESSENTSCHLIESSUNGEN	68
KONGRESSDOKUMENTE	76
DELEGIERTENLISTE	115
GÄSTE	125
KONGRESSPERSONAL	126
REDNERLISTE	127
SACHREGISTER	130

TAGESORDNUNG
des 32. Kongresses der
Internationalen Transportarbeiter-Föderation
vom 21. bis 29. Juli in Dublin

1. ERÖFFNUNG DES KONGRESSES
2. ANSPRACHEN VON EHRENGÄSTEN UND VERTRETERN
GASTGEBENDER ORGANISATIONEN
3. ANSPRACHE DES PRÄSIDENTEN
4. WAHL DER STIMMENZÄHLER UND WAHLPRÜFER
5. GENEHMIGUNG DER KONGRESS-GESCHÄFTS-
ORDNUNG
6. WAHL DES (a) MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES
(b) ENTSCHLIESSUNGS-AUSSCHUSSES
7. TÄTIGKEITSBERICHT FÜR DIE JAHRE 1974 BIS 1976
8. FINANZBERICHTE UND BERICHTE DER RECHNUNGS-
PRÜFER FÜR DIE JAHRE 1974 BIS 1976
9. ENTSCHLIESSUNGSANTRÄGE
10. ÄNDERUNG DER ITF-SATZUNGEN
11. MITGLIEDSBEITRÄGE
12. SITZ DES HAUPTBÜROS
13. BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN
14. WAHL DER LEITENDEN GREMIEN, DER RECHNUNGS-
PRÜFER, DES GENERALEKRETÄRS, DES PRÄSIDENTEN
UND DER VIZEPRÄSIDENTEN

32. Kongress
Internationale Transportarbeiter-Föderation
Zusammengefasstes Protokoll der Plenarsitzungen
Donnerstag, 21. July 1977
Vormittagsitzung

Bevor der Eröffnung des Kongresses spielte das Blasorchester der Irish Transport and General Workers' Union ein Potpourri irischer Lieder.

Der ITF-Präsident, Fritz Prechtl, begrüßte die Delegierten zu diesem ersten Kongreß in Dublin und dankte den gastgebenden irischen Gewerkschaften für ihre freundliche Einladung.

John Carroll, Vizevorsitzender der Irish Transport and General Workers' Union, hieß die Kongreßdelegierten, Beobachter und Gäste im Namen der gastgebenden Gewerkschaften in der Landeshauptstadt der Republik Irland willkommen. Er betonte die Bedeutung der internationalen Gewerkschaftssolidarität mit Bezug auf die Notwendigkeit der Verteidigung schwer erkämpfter Rechte gegen die Politik reaktionärer Regierungen, multinationale Unternehmen und anti-gewerkschaftliche Interessen. Bezüglich der kürzlichen Parlamentswahlen in der Republik Irland versprach Kollege Carroll, daß die irischen Gewerkschaften bereit seien, mit der neuen Regierung bei der Formulierung von Maßnahmen und Programmen zur Bekämpfung der hohen Inflationsrate und zur Reduzierung der Arbeitslosigkeit zusammenzuarbeiten. Er sagte, der Transport und Verkehr sei unentbehrlich für die wirtschaftliche Entwicklung eines jeden Landes und beeinflusse nicht nur die gegenwärtige sondern auch die künftige Lebensqualität. Leider litten die irischen Transportunternehmen und Verkehrsbetriebe an großem Geldmangel, weil die allgemeine Öffentlichkeit den Zusammenhang zwischen einer wirksamen Verkehrspolitik und dem sozialen und wirtschaftlichen Gedeihen des Landes noch nicht erkannt habe. Abschliessend hieß Kollege Carroll alle Anwesenden erneut recht herzlich in Irland willkommen.

John Freeman, Zentralsekretär der Amalgamated Transport and General Workers' Union, hieß die Kongreßteilnehmer im Namen der nordirischen Gewerkschaften willkommen und bezeichnete es als eine große Ehre, zu diesem ITF-Kongreß zu sprechen. Er sagte, für die nordirischen Gewerkschafter sei die moralische und finanzielle Unterstützung, die ihnen in dieser schwierigen Zeit seitens anderer Gewerkschaften zuteil geworden sei, eine grosse Ermutigung und Stärkung gewesen. Das bedeute jedoch nicht, daß die nordirischen Gewerkschaften derart von eigenen Problemen besessen seien, daß sie die Notwendigkeit der internationalen Zusammenarbeit und Solidarität vergessen hätten. Als Beweis führte er eine kürzliche Aktion seiner Gewerkschaft im Rahmen der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe an. Die Mitglieder seiner Organisation hätten die Abfertigung eines Schiffes, das den ITF-Kollektivvertrag verletzt habe, verweigert, so daß das Schiff von Belfast mit ungelöschter Ladung wieder auslaufen mußte. Abschließend wünschte er allen Delegierten einen erfolgreichen

Kongreß und einen angenehmen Aufenthalt in Irland.

Der **Präsident** dankte den nordirischen Transportarbeitern für ihre Solidarität.

ANSPRACHE VON PADRAIG FAULKNER IRISCHER MINISTER FÜR VERKEHR, ENERGIE UND POST- UND TELEGRAMMDIENSTE

Pádraig Faulkner, der irische Minister für Verkehr, Energie, Post- und Telegrammdienste, sagte, daß diese Ansprache die erste wichtige Funktion seit seinem Amtsantritt sei. Er verwies auf den engen Zusammenhang zwischen seinem neuen Aufgabenbereich und der ITF, da er u.a. für fast 50.000 Transportarbeiter verantwortlich sei. Bedingterweise seien viele Transportprobleme internationaler Art, und es sei für ihn eine große Ermutigung, auf diesem Kongreß einen Beweis für die umfangreiche internationale Zusammenarbeit im Transportsektor zu sehen, an der auch verschiedene zwischenstaatliche, internationale und regionale Instanzen wie die UNO, die EWG und die IAO beteiligt seien. Es freue ihn, daß es der ITF möglich gewesen sei, beachtliche Verbesserungen der Arbeitsumwelt ihrer Mitglieder durchzusetzen und zur Verbesserung der Sicherheit im Sektor Transport und Verkehr beizutragen. Seines Erachtens sei es notwendig, der Verkehrsplanung größere Bedeutung beizumessen, und die öffentlichen und privaten Transportunternehmen sollten eng miteinander zusammenarbeiten, um eine reiche Auswahl von Verkehrsdiensten zu bieten. Ganz besonders freue es ihn, daß die ITF beschlossen habe, ihren Kongreß in der Republik Irland abzuhalten. Er werde die Delegierten im Laufe des Kongresses sicher wiedersehen und wünschte ihnen allen Erfolg bei ihren Beratungen.

Der **Präsident** würdigte die Verdienste der seit dem letzten Kongreß der ITF gestorbenen Gewerkschaftskollegen und Freunde der Gewerkschaftsbewegung, und die Delegierten erhoben sich in Erinnerung an die Verstorbenen.

ANSPRACHE DES PRÄSIDENTEN

Fritz Prechtl, Präsident der ITF, hieß den früheren ITF-Präsidenten Roger Dekeyzer und den ehemaligen ITF-Generalsekretär Hans Imhof recht herzlich zum Kongreß willkommen. Als nächstes begrüßte er den langjährigen Bürochef der ITF, V. Klatil und Gewerkschaftsveteranen W.T. Chapman und J. Kinnerk von der Irish National Association of Transport Employees. Sodann hieß er folgende wichtige Gäste willkommen: Otto Kersten, Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften; Bertil Bolin, stellvertretender Generaldirektor der IAO, und die am Kongreß teilnehmenden Vertreter anderer internationaler Berufssekretariate. Er bedauerte mitteilen zu müssen, daß Hans Düby (ehemaliger ITF-Präsident) und Omer Becu (ehemaliger ITF-Generalsekretär) aus gesundheitlichen Gründen nicht zum Kongreß kommen konnten. Sie hätten beide ihre Wünsche für einen erfolgreichen Kongreß übermittelt.

Der Präsident versprach den spanischen Arbeitern bei ihrer schwierigen Aufgabe des Wiederaufbaus demokratischer Gewerkschaften nach jahrzehntelanger autoritärer Herrschaft die Unterstützung der ITF und versicherte den griechischen Gewerkschaften, daß die ITF ihnen helfen werde, sich den Plänen der Regierung zur Einschränkung grundlegender gewerkschaftlicher Rechte zu widersetzen.

Sodann erinnerte er die Kongreßteilnehmer an die lange Diskussion auf dem ITF-Kongreß 1974 über die Schwierigkeiten, denen sich die der ITF angeschlossene indische Eisenbahnergewerkschaft AIRF nach einem landesweiten Eisenbahnerstreik gegenübergestellt sah. Die ITF habe sich mit aller Energie für die Verteidigung des ehemaligen führenden Eisenbahnerfunktionärs George Fernandes eingesetzt und freue sich darüber, daß Fernandes nunmehr aus dem Gefängnis entlassen und unter der neugewählten Janata-Regierung zum Arbeitsminister ernannt worden sei. Er könne den Delegierten ferner mitteilen, daß Fernandes nach Dublin kommen und am folgenden Tage auf dem Kongreß der ITF sprechen werde. Was Chile betreffe, so gebe die dortige Situation der ITF weiterhin Grund zu großer Besorgnis. Die ITF werde alles in ihrer Macht stehende tun, um der Unterdrückung der Gewerkschafts- und Menschenrechte in Chile entgegenzuwirken.

KONGRESSGESCHÄFTSORDNUNG

(Kongreßdokument XXXII C-5)

Der in Dok. XXXII C-5 angeführte Geschäftsordnungsentwurf wurde *gutgeheißen*.

Donnerstag, 21. Juli 1977
Nachmittagssitzung

ANSPRACHE DES IBFG-GENERALSEKRETÄRS OTTO KERSTEN

Kollege **Kersten** überbrachte die Grüße des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften. Er erwähnte, daß vor kurzem in Genf eine Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate (IBS) stattgefunden habe, auf der in Anbetracht der sehr schwierigen gegenwärtigen Situation die Notwendigkeit einer noch engeren Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedern der internationalen Gewerkschaftsbewegung betont worden sei. Die auf der Konferenz vertretenen Berufssekretariate hätten außerdem ihrer Besorgnis über die Einschränkung der Gewerkschaftsrechte in einer großen Anzahl von Ländern Ausdruck gegeben und beschlossen, zwecks Prüfung der allgemeinen Gewerkschaftslage in den verschiedenen Regionen eine IBS/IBFG-Sondersitzung einzuberufen.

Die in letzter Zeit gegen Länder mit diktatorischen und autokratischen Regimen (in erster Linie Chile und Südafrika) ergriffenen Boykottmaßnahmen hätten eindeutig gezeigt, daß die internationale Gewerkschaftsbewegung in der Lage ist, wirksam zu intervenieren. In diesem Zusammenhang gratulierte er der ITF und ihren Mitgliedsverbänden zu ihren Bemühungen auf diesem Gebiet. Wenn derartige Aktionen jedoch wirklich erfolgreich sein sollen, müßten mehr Gewerkschaften in anderen Industriebereichen bewegt werden, sich an ihnen zu beteiligen. Abschließend dankte Kollege **Kersten** dem ausscheidenden Generalsekretär der ITF aufrichtigst dafür, daß er während seiner Amtszeit die gemeinsamen Grundsätze und Ziele der Gewerkschaftsbewegung beispielhaft vertreten und verteidigt habe. Durch seinen Rücktritt als Vorsitzender der IBS-Generalkonferenz werde die internationale Arbeiterbewegung die aktive Mitarbeit einer erfahrenen Führungskraft und einen guten Freund verlieren, mit dem sie viele Jahre eng zusammengearbeitet habe. In Namen des IBFG dankte Kollege **Kersten** dem Kollegen **Blyth** erneut für seinen Einsatz für die Arbeiterbewegung und wünschte ihm allen Erfolg in seiner neuen Tätigkeit. Als Zeichen seiner Anerkennung überreichte er dem ITF-Generalsekretär ein Abschiedsgeschenk.

ANSPRACHE DES IAO-VERTRETERS BERTIL BOLIN

Herr **Bertil Bolin**, stellvertretender Generaldirektor der IAO, sagte es freue ihn, daß er bestimmt worden sei, dem Kongreß die Grüße seiner Organisation zu übermitteln. Seit über 60 Jahren arbeiteten die IAO und die ITF in beispielhafter Weise zusammen und bildeten eine äußerst wertvolle Partnerschaft, die oft konstruktive praktische Resultate gezeigt haben.

Was den Schifffahrtssektor betreffe, so seien auf der im Oktober 1976 abgehaltenen 62. (Schifffahrts)tagung der Internationalen Arbeitskonferenz mehrere wichtige Übereinkommen und Empfehlungen angenommen worden, die sich u.a. auf Mindestnormen für Handelsschiffe,

den bezahlten Urlaub für Seeleute, die Kontinuität der Beschäftigung von Seeleuten und den Schutz junger Seeleute bezogen. In diesem Zusammenhang wolle er ganz besonders den wichtigen Beitrag der ITF-Delegation – vor allem des ITF-Generalsekretärs Charles Blyth und des Sekretärs der ITF-Seeleutesektion Åke Selander – würdigen. Im Januar 1977 habe eine Expertensitzung über Unfallverhütung an Bord von Schiffen stattgefunden, auf der ein Sicherheitshandbuch erarbeitet worden sei, daß eine nützliche Ergänzung zu dem im Jahre 1970 angenommenen IAO-Übereinkommen über Unfallverhütung (Seeleute) bilden werde.

Für den Sektor Häfen habe die IAO vor kurzem ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung über die sozialen Auswirkungen der Einführung neuer Umschlagsmethoden in Häfen angenommen. Diese beiden Verwaltungsurkunden würden es den Hafentarbeitern ermöglichen, an den Früchten der Modernisierung teilzunehmen. Außerdem habe Anfang 1976 eine Expertensitzung über die Sicherheit und Gesundheit der Hafentarbeit ein revidiertes Sicherheitshandbuch für die Hafenwirtschaft formuliert, daß die IAO in Kürze veröffentlichen werde. Auf der gleichen Sitzung sei beschlossen worden, eine Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32 über den Unfallschutz der Hafentarbeiter, 1932) vorzunehmen. Herr Bolin dankte Herrn Lewis (stellvertretender Generalsekretär der ITF) und den übrigen Vertretern der ITF-Mitgliedsverbände der Hafentarbeiter für ihre beispielhafte Mitarbeit auf dieser Tagung.

Was die künftige Tätigkeit der IAO betreffe, so sei für Oktober 1977 eine Expertensitzung über Probleme der Sicherheit und Gesundheit im Offshore-Rohölsektor vorgesehen. Zwei Monate später werde eine dreigliedrige IAO-Zivilluftfahrtskonferenz stattfinden, die der Beschäftigungssicherheit und beruflichen Gesundheit und Sicherheit des Luftfahrtspersonals besondere Aufmerksamkeit widmen werde. In der folgenden Konferenzperiode 1978/79 werde die 10. Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses stattfinden, auf der in erster Linie die berufliche Ausbildung und Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahnen diskutiert werden sollen sowie eine Sitzung über die Arbeitsbedingungen in der Fischerei, eine Expertensitzung über die Probleme der Fluglotsen und, falls die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel dies gestatten, eine Sitzung der Paritätischen Schifffahrtskommission (JMC) und ihres dreigliedrigen Unterausschusses (Seeleutewohlfahrt).

Sodann sagte Herr Bolin, daß er und seine Mitarbeiter sich des äußerst wertvollen Beitrags des ausscheidenden Generalsekretärs zur Stärkung der Partnerschaft zwischen IAO und ITF voll bewußt seien, und wünschte dem Kollegen Blyth viel Erfolg in seiner neuen Tätigkeit.

WAHL DES (a) MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES

(b) ENTSCHLIESSUNGS-AUSSCHUSSES (Kongreß-Dokument XXXII C-6)

Folgende Personen wurden *nominiert* und in den *Mandatsprüfungsausschuß* gewählt:

Afrika:	M.A. Bakare (Nigeria)
Asien:	V. Jayakody (Singapur)
Lateinamerika und der Karibische Raum:	R.M. Perez (Argentinien)
Nordamerika:	E. Shepard (USA)
Europa:	E. Sallé (Frankreich)
	E. Kapnissis (Griechenland)
	J. Powell (Großbritannien)
	S. Petersson (Schweden)

Folgende Personen wurden *nominiert* und in den *Entschließungsausschuß* gewählt:

Afrika:	D. Din-Gabisi (Sierra-Leone)
Asien:	U.M. Purohit (Indien)
Lateinamerika und der Karibische Raum:	H. Hernandez (Venezuela)
Nordamerika:	M.M. Rygus (Kanada)
Europa:	C. Iddon (Deutschland)
	S.-E. Nylund (Finnland)
	A. Kitson (Großbritannien)
	E. Halevi (Israel)
	O. Bach (Norwegen)
	L. Joye (Schweiz)

WAHL DER WAHLPRÜFER UND STIMMENZÄHLER

Folgende Personen wurden als *Stimmzähler* und *Wahlprüfer* *nominiert* und *gewählt*:

E. Mackenzie (Großbritannien)
A. Boyle (Kanada)
C. Zedano (Peru)
R. A. Hamid (Singapur)
A. Ayoub (Tunesien)

TÄTIGKEITSBERICHT

(Kongreß-Dokument XXXII C-7)

Der **Generalsekretär** legte den Tätigkeitsbericht für die Jahre 1974, 1975 und 1976 vor. Einführend dankte er dem ITF-Personal des Hauptbüros und der Regionen für seinen tatkräftigen Einsatz. Er sagte, viele der Probleme, die zur Zeit seines Amtsantritts vor neun Jahren bestanden hätten, bestünden weiterhin und hätten in der Zwischenzeit sogar ein neues Ausmaß angenommen. Dies gelte insbesondere für das Problem der Schattenflaggen. Die unter Schattenflaggen registrierte Schiffs-tonnage sei in letzter Zeit außerordentlich stark angestiegen, was eine weitere Rechtfertigung für die ITF-Kampagnen gegen Schattenflaggen darstelle, die während der Berichtszeit sehr erfolgreich gewesen sei, obwohl das Problem bei weitem nicht endgültig aus dem Wege geräumt werden konnte. Auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt sei die Zahl der Flugzeugentführungen dank des starken Drucks der ITF auf die Regier-

ungen der Luftfahrtsländer und auf internationaler Ebene stark zurückgegangen. Ein weiterer Erfolg für die Sektion Zivilluftfahrt sei, daß die ICAO bewegen worden sei, die von der ITF seit Jahren beantragte Lizenzierung des Kabinenpersonals zu akzeptieren. In der unmittelbaren Zukunft werde sich die ITF der wichtigen Aufgabe der Unterstützung demokratischer Gewerkschaften in neuen Demokratien wie Spanien und Portugal (und auch Griechenland) widmen müssen, damit diese Gewerkschaften den ihnen gebührenden Platz in der demokratischen Transportarbeiterbewegung einnehmen können. Abschließend bat der Generalsekretär die Delegierten, in ihren Diskussionsbeiträgen auf jene Probleme Bezug zu nehmen, mit denen sich die ITF während der nächsten drei Jahre vorwiegend befassen sollte. Er fügte hinzu, daß sie bei ihren Bemerkungen zum Bericht "frei von der Leber weg" sprechen sollten.

F.J. Kroll (BRAC, USA) sagte, den amerikanischen Gewerkschaften der Eisenbahner stünden in den kommenden Monaten bei ihren Verhandlungen über einen neuen landesweiten Kollektivvertrag große Schwierigkeiten bevor. Es könnte sich sogar als notwendig erweisen, die ITF um Unterstützung anzusuchen, falls diese Verhandlungen unbefriedigend verlaufen. Die BRAC sei stolz auf ihre Beteiligung an der Regionaltätigkeit der ITF. In diesem Zusammenhang wolle er die beispielhafte Arbeit der Regionalvertreter der Föderation würdigen. Sodann gratulierte er der ITF zu ihrer mutigen Haltung in Verteidigung des Kollegen G. Fernandes. Er gab seiner Befriedigung über den Regierungswechsel in Indien Ausdruck und beglückwünschte Fernandes aufrichtig zu seiner Wahl zum Arbeitsminister. Was Lateinamerika betreffe, so seien die amerikanischen Gewerkschaften über die andauernde Unterdrückung von Gewerkschaftern in Chile und anderen lateinamerikanischen Ländern zutiefst besorgt. In Anbetracht dessen versicherte er den Delegierten, daß seine Gewerkschaft bereit sei, alle Beschlüsse zu erfüllen, die der Kongreß in Unterstützung unterdrückter Gewerkschafter faßt. Abschließend lobte Kollege Kroll die Arbeit des ausscheidenden Generalsekretärs Charles Blyth. Es sei ihm eine Ehre gewesen, mit ihm mehrere Jahre lang als Freund und Brüdergewerkschafter zusammenzuarbeiten.

E. Baudet (Belgische Transportarbeitergewerkschaft, BTB) beglückwünschte den Generalsekretär zu seiner eindrucksvollen Leitung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen, zu der die Hafentarbeiter von Antwerpen einen wertvollen Beitrag leisteten. Ferner möchte er dem Generalsekretär dafür danken, daß er auf Ebene der IAO die Annahme eines Übereinkommens über Mindestnormen für Handelsschiffe durchgesetzt habe. Was den Hafensektor betreffe, so seien die belgischen Hafentarbeiter über die zunehmende Beschäftigung von Tagelöhnern besorgt, da diese Praxis die Arbeitsbedingungen der registrierten Hafentarbeiter beeinträchtige. Sodann berichtete er über in Belgien erzielte Verbesserungen der Arbeitsbedingungen der Hafentarbeiter. Die wöchentliche Arbeitszeit werde ab 1. Januar 1978 von 37,5 auf 36,25 Stunden und am Ende auf 36 Stunden reduziert werden. Mit Bezug auf die EWG bedauerte er, daß der geplante Paritätische Beratende Ausschuß für die Hafenwirtschaft infolge der Meinungsverschiedenheiten unter den

Hafenarbeitgebern noch immer nicht gebildet worden sei. Was den Rechtsbeistand an Lastwagenfahrer im internationalen Straßentransport betreffe, so sei die Zusammenarbeit zwischen den Beneluxländern und Frankreich sehr eng, aber es sei notwendig, in den übrigen EWG-Ländern ähnliche Vereinbarungen zu treffen. Abschließend versprach er dem neuen Generalsekretär die andauernde Treue seiner Organisation.

A. Kitson (Britische Transportarbeitergewerkschaft, TGWU) sagte, er wolle zu drei spezifischen Fragen sprechen. Erstens ersuchte er die ITF im Namen der britischen Mitgliedsverbände, die grundlegenden Gewerkschaftsrechte in Griechenland zu verteidigen. Zweitens gab er der Überzeugung Ausdruck, daß die gewerkschaftliche Organisation aller an Bord von Schattenflaggenschiffen beschäftigten Seeleute wirksam zur Lösung ihrer Probleme beitragen würde. In seinen Bemerkungen zum dritten Thema – Chile – verwies er die Delegierten auf die beispielhafte und konsequente Haltung seiner Organisation und warnte jene Gewerkschafter, die nicht mitzuhelfen bereit seien, daß das, was heute in Chile geschehe, morgen in ihren Ländern eintreten könnte. Er war der festen Überzeugung, daß die Pinochet-Junta über Nacht zu Fall gebracht werden könnte, wenn alle Gewerkschaften bereit wären, dieses Übel mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln zu bekämpfen.

V. David (Malaysische Transportarbeitergewerkschaft) dankte dem Generalsekretär im Namen der malaysischen Mitgliedsverbände für seine großen Verdienste um die Gewerkschaftsbewegung während seiner neunjährigen Amtszeit. Sodann sprach er über die starke Einschränkung der Arbeitnehmerrechte und Gewerkschaftsrechte in Malaysia. Den Arbeitern stehe es nicht frei, der Gewerkschaft ihrer Wahl beizutreten und gewerkschaftliche Versammlungen könnten nur mit polizeilicher Genehmigung stattfinden. Auch die Bürgerrechte würden sehr oft verletzt. Festhaltung ohne gerichtlichen Prozeß (oft mehrere Jahre lang) sei durchaus keine Seltenheit und unter der gegenwärtigen repressiven Gesetzgebung auch nicht gesetzwidrig. Sodann dankte Kollege David der ITF für ihre Bemühungen um die Rechte der schwarzen Mehrheit in Rhodesien und Südafrika und bat die ITF, die Einberufung einer Asiatischen Regionalkonferenz in Betracht zu ziehen, damit die seines Erachtens etwas vernachlässigten Probleme des Raumes Asien näher untersucht werden können. Abschließend bat er um finanzielle Unterstützung für das Arbeiterinstitut für Technologie, das er als ein Symbol der Einigkeit der malaysischen Arbeiterklasse bezeichnete. Er gab der Hoffnung Ausdruck, daß der Tag kommen werde, wenn alle asiatischen Kinder die Möglichkeit haben, Bildungskurse der Art zu besuchen, wie das genannte Institut sie bereitstelle.

E. Vanegas (Kolumbische Seeleutegewerkschaft) dankte dem Generalsekretär für seine Unterstützung der lateinamerikanischen Gewerkschaften und insbesondere der Kolumbischen Transportarbeitergewerkschaft. Er unterstützte vorbehaltlos die Bemühungen der ITF um die unterdrückten Menschen in Chile und fügte hinzu, daß sein Land Flüchtlingen aus Chile Obdach biete. Seines Erachtens jedoch sollte der ITF-Boycott gegen Chile verstärkt werden, um das Pinochet-Regime zu

Fall zu bringen. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände hätten die sehr große Aufgabe sicherzustellen, daß andere Länder nicht dem Faschismus zum Opfer fallen und müsse daher die Arbeiter aller von rechtsextremen Kräften gefährdeten Länder unterstützen, und demokratische Regierungen gegen diese Kräfte verteidigen. Wie in vielen latein-amerikanischen Ländern so würden auch in Kolumbien die Rechte der Arbeitnehmer eingeschränkt. Die Transportarbeiter z.B. hätten kein Streikrecht. Außerdem herrsche im Lande große Arbeitslosigkeit, vor allem unter den Hafnarbeitern. Zur Frage der Schattenflaggen werde er auf der Konferenz Sondersektion für Seeleute sprechen. Vorerst wolle er kurz der ITF für die Unterstützung der diesbezüglichen Bemühungen der kolumbischen Arbeiter danken. Abschließend dankte er dem ausscheidenden Generalsekretär noch einmal und sagte, sein Kampfgeist werde die Föderation auch in Zukunft inspirieren.

ITF-GOLDABZEICHEN

Der **Präsident** teilte mit, daß Heinz Kluncker von der deutschen Gewerkschaft ÖTV am folgenden Tage abreisen müsse und auch seinen Sitz im ITF-Vorstand aufzugeben wünsche, um seinen Aufgaben als Präsident der Internationale Öffentliche Dienste (IOD) mehr Zeit zu widmen. Der Vorstand habe beschlossen, dem Kollegen Kluncker in Anerkennung seiner großen Verdienste um die ITF das ITF-Goldabzeichen zu verleihen.

Heinz Kluncker dankte für diese Ehrung und betonte, daß er weiterhin in der internationalen Gewerkschaftsbewegung aktiv sein werde. Leider müsse er seinen Sitz im Vorstand aufgrund seiner vielen anderweitigen Verpflichtungen aufgeben. Er sei überzeugt, daß die ITF weiterhin gedeihen werde und wünschte ihr allen Erfolg.

Freitag, 22. Juli 1977
Nachmittagssitzung
TÄTIGKEITSBERICHT

(Fortsetzung)

J. Mulder (Niederländische Transportarbeitergewerkschaft NVV) verwies einfürend auf einen Fehler im Bericht. Er sagte, der richtige Name seiner Organisation sei "Vervoersbond NVV". In seinem Beitrag zum eigentlichen Tätigkeitsbericht forderte er, daß Gewerkschaften und Verbraucherorganisationen einen Totalboykott gegen chilenische Produkte einleiten sollten.

H. Hernandez (Venezolanische Transportarbeitergewerkschaft) sagte, was Venezuela betreffe, so bestünde das wichtigste Ereignis der Berichtszeit in der Annahme der von führenden lateinamerikanischen Transportarbeitergewerkschaftsfunktionären formulierten Erklärung von Caracas, die mögliche Lösungen für die sehr komplizierten politischen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme des Raumes Lateinamerika enthalte. Er war der Ansicht, daß die Hauptaufgabe der ITF während der kommenden Jahre in der Verteidigung der Demokratie bestehe. Dies sei vor allem in Lateinamerika äußerst wichtig, da es dort nur wenige demokratischen Regierungen gebe und Zivilregierungen oft einer militärischen Kontrolle unterständen. Ferner sollte die ITF intervenieren, um eine volle Wiederherstellung der Menschenrechte in Argentinien sicherzustellen. Der Vorstand der ITF sollte zu einem Boykott gegen die chilenische Junta aufrufen. Er fügte hinzu, daß Venezuela, gleich Kolumbien, viele chilenische Flüchtlinge aufgenommen habe.

S. Akova (Türkische Eisenbahner Föderation) forderte die ITF auf, eine wirksame Politik zur Eindämmung des zunehmenden Einflusses der Multinationalen zu formulieren. In diesem Zusammenhang sollten Sondermaßnahmen getroffen werden, um die Gewerkschaften der Entwicklungsländer zu schützen, die durch die Tätigkeit der Multinationalen am meisten gefährdet würden. S. Akova dankte den irischen Mitgliedsverbänden für ihre großzügige Gastfreundschaft und erklärte abschließend, daß der ausscheidende Generalsekretär wegen seiner großen Verdienste um die Gewerkschaftsbewegung lange in unserer Erinnerung bleiben werde.

Y. Woschina (Transportarbeiterabteilung der Histadrut, Israel) sagte, die Arbeiterbewegung müsse ihre Reihen schließen, um die weltweiten Probleme der Inflation und Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. Auch er freue sich über die reduzierte Zahl der Flugzeugentführungen. Dennoch sollten die zuständigen Mitgliedsverbände der ITF sicherstellen, daß die Sicherheitskontrollen nicht nachlassen und daß Flugzeugentführer und Terroristen ausnahmslos vor Gericht gebracht werden. Woschina erinnerte die Delegierten an den wichtigen Beitrag der israelischen Schiffsoffiziergewerkschaft zur ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen und versprach der ITF die andauernde Unterstützung der Histadrut bei diesen Kampagnen und ihrer sonstigen Tätigkeit. Am Ende würdigte er

die Verdienste und die Menschlichkeit des ausscheidenden Generalsekretärs Charles Blyth.

S.-E. Nylund (Finnische Schiffsoffiziersgewerkschaft) sagte, die ITF müsse fest entschlossen sein, gewerkschaftliche Rechte zu verteidigen, wenn immer diese bedroht werden. Es freute ihn, daß die Beschlüsse des Stockholmer Kongresses vom Jahre 1974 zu so positiven Resultaten geführt hatten. Er bedauere nur, daß der Bemannungsausschuß der Seeleutesektion während der Berichtszeit nur zweimal getagt und noch keine klare Politik für die bevorstehenden Diskussionen auf Ebene der IAO und der IMCO formuliert habe. Eine solche Politik sei in Anbetracht der andauernden Schrumpfung der Bemannungsnormen in bestimmten skandinavischen Ländern dringend notwendig. Sodann dankte er den ITF-Gewerkschaften für ihre Solidarität während des Streiks der in der Auslandsfahrt beschäftigten finnischen Schiffsbesatzung im Jahre 1976. Er teilte mit, daß die finnischen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe mit aller Energie durchgeführt haben und versprach der ITF ihre künftige Unterstützung für die Ziele dieser Kampagne. Abschließend gab er seinem großen Bedauern darüber Ausdruck, daß Charles Blyth sein Amt als Generalsekretär der ITF niederzulegen wünsche.

M. Alvarado (Eisenbahner- und Hafentarbeitergewerkschaft, Costa Rica) verurteilte ebenfalls die chilenische Junta. Sodann beglückwünschte er die ITF für ihrer sehr umfassenden Tätigkeit während der letzten drei Jahre und sagte, daß die in Lateinamerika in Zusammenarbeit mit dem dortigen ITF-Regionaldirektor durchgeführten Bildungsseminare besonders nützlich gewesen seien. Er beantragte, daß der ITF-Vorstand beauftragt werde, mehr Geld für diesen Zweck bereitzustellen, da es in Lateinamerika aufgrund der hohen Inflationsrate schwieriger werde, das Tätigkeitsprogramm voll zu realisieren. Abschließend dankte er den irischen Gewerkschaften für ihre Gastfreundschaft und wünschte Charles Blyth alles Gute für die Zukunft.

C. Montsho (Südafrikanische Transportarbeitergewerkschaft) beschrieb ausführlich die zahlreichen Schwierigkeiten, denen sich Gewerkschaftsfunktionäre in Südafrika bei der Organisation schwarzer Arbeitnehmer gegenübergestellt sehen. Die Behörden warnten schwarze Arbeitnehmer vor dem Beitritt zu einer Gewerkschaft, und falls sie solche Warnungen ignorierten, werde oft Druck auf sie ausgeübt, um sie zu bewegen, wieder aus der Gewerkschaft auszutreten. Den Arbeitgebern sei es verboten, Gewerkschaftsbeiträge schwarzer Arbeitnehmer vom Lohn abzuziehen, so daß die Vertrauensleute der Gewerkschaft diese Beiträge selbst einsammeln müßten, was natürlich das Einkommen der Gewerkschaften stark beeinträchtige. Obwohl einige Unternehmen schwarze Gewerkschaften akzeptierten, verzögerten sie die Anerkennung dieser als Verhandlungspartner in der Hoffnung, daß die Gewerkschaft in der Zwischenzeit Bankrott gehen werde. Die Gewerkschaften der schwarzen Arbeiter hätten keineswegs die Absicht, das Regierungssystem zu untergraben. Ihre erste und einzige Sorge seien der Verdienst und die Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder. Es sei

äußerst wichtig, die Gewerkschaften des südlichen Afrikas in die Bildungsarbeit der ITF einzubeziehen und ihnen beim Aufbau existenzfähiger Gewerkschaften behilflich zu sein. Er dankte dem ausscheidenden Generalsekretär für die Unterstützung seiner Organisation in sehr schwierigen Zeiten und hoffte, daß der Nachfolger des Kollegen Blyth im gleichen Geiste handeln werde.

Der **Präsident** erinnerte den Kongreß an die Rede des Kollegen G. Fernandes (derzeitiger Präsident der All-Indischen Eisenbahner Föderation) auf dem ITF-Kongreß 1974 in Stockholm. Kurz danach habe Kollege Fernandes durch seine Opposition gegen das Gandhi-Regime sein Leben aufs Spiel gesetzt. Seit dem kürzlichen Regierungswechsel in Indien jedoch sei er aus der Haft befreit und zum Arbeitsminister der neuen Regierung ernannt worden.

ANSPRACHE DES INDISCHEN ARBEITSMINISTERS GEORGE FERNANDES

George Fernandes sagte, er könne keine Worte finden, um der ITF und ihren Mitgliedsverbänden für all das zu danken, das sie während der 20 schweren Monate der Gandhi-Diktatur getan haben. Er erinnerte die Delegierten daran, daß er bereits auf dem 31. ITF-Kongreß die Leiden der indischen Eisenbahner unter der Herrschaft einer rücksichtslosen Regierung beschrieben hatte. Damit habe er bereits damals die Delegierten vor den bevorstehenden Ereignissen in Indien warnen wollen. Seine damalige Prognose habe sich bewahrheitet. Nur weil er sich der Unterstützung der ITF und einzelner Mitgliedsverbände bewußt war, sei es ihm möglich gewesen, die schwere Zeit als Untergrundgewerkschafter und später als Häftling zu überleben. Er verschulde der ITF-Kampagne sein Leben, und diese Kampagne habe weitgehend dazu beigetragen, daß es ihm heute möglich sei, zu diesem Kongreß zu sprechen. Frau Gandhi habe erklärt, daß die Armen Nahrung benötigten und nicht Freiheit. Aber im Manifest der Janata-Partei werde sowohl Brot als auch Freiheit versprochen. In seiner Eigenschaft als Arbeitsminister mache ihm die riesige Verantwortung des Wiederaufbaus seines Landes, der größten Demokratie der Welt, manchmal große Sorgen. Die erste Aufgabe der neuen Regierung habe im Abbau der oppressiven diktatorischen Einrichtungen und in der Wiederherstellung grundlegender Gewerkschaftsrechte, einschließlich des Streikrechts, bestanden. Nunmehr sei es an der Zeit die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern und neue Mittel und Wege zur Reduzierung der Arbeitslosigkeit zu finden.

G. Fernandes sagte, daß er sich trotz seiner vielen anderweitigen Verpflichtungen Zeit genommen habe, der ITF und ihren Mitgliedsverbänden für ihre moralische und materielle Unterstützung zu danken und die ITF um ihre Mitarbeit in seinem neuen Amt zu bitten. Abschließend hat er die Mitgliedsverbände zu erörtern ob es nicht möglich sei, einen finanziellen Beitrag zu den Kosten der Bereitstellung von Trinkwasser für indische Ortschaften zu leisten. Dies sei eine riesige Aufgabe, der sich die indische Regierung in Kürze gegenübergestellt sehen werde.

Der **Präsident** sagte, er habe die rührenden Worte des Kollegen **Fernandes** mit großer Aufmerksamkeit verfolgt. So sehr wie wir uns über die Entwicklungen in Indien auch immer freuen könnten, dürften wir nicht vergessen, daß in anderen Teilen der Welt viele Menschen noch immer aus Gewissensgründen in Kerkern sitzen. Der Präsident teilte sodann mit, daß der Vorstand beschlossen habe, **George Fernandes** in Anerkennung seiner mutigen Haltung und entschlossenen Opposition gegen ein Regime, das versucht habe den indischen Menschen ihren grundlegenden Rechten zu entziehen, das Goldabzeichen der ITF zu verleihen. Es freue ihn, diese Ehrung nunmehr persönlich vornehmen zu können.

George Fernandes dankte dem Kongreß für die ihm zuteil gewordene Ehre.

Der **Präsident** dankte den gastgebenden irischen Gewerkschaften für den schönen Ausflug der Kongreßdelegierten und ihrer Frauen während des Wochenendes.

TÄTIGKEITSBERICHT (Fortsetzung)

D. Nicholson (Kanadische Eisenbahner- und Transportarbeiter Gewerkschaft) verwies auf die guten Bemühungen zwischen seiner Organisation und der ITF während der Amtszeit des Generalsekretärs Charles Blyth. Seine Organisation – insbesondere die für Schifffahrt zuständige Zweigstelle in Vancouver – habe sich aktiv an der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen beteiligt und in den Häfen der kanadischen Ostküste würden mehr und mehr Boykotte gegen Schattenflaggenschiffe durchgeführt. Er dankte jenen Angehörigen des Luftfahrtpersonals, in erster Linie den japanischen Kollegen dafür, daß sie während eines Streiks gegen das Hilton International Hotel in Vancouver die Streikposten seiner Gewerkschaft respektiert hatten. Es freue ihn mitteilen zu können, daß dieses Zeichen der Solidarität zur schleunigen Befriedigung der Beschwerden seiner streikenden Mitglieder beigetragen habe. Abschließend zollte Kollege Nicholson dem Kollegen Clement Montsho von der Südafrikanischen Transportarbeitergewerkschaft seine Anerkennung. Er sagte Kollege Montsho bemühe sich, unter sehr schwierigen und sogar gefährlichen Umständen eine existenzfähige Gewerkschaft für schwarze Arbeitnehmer aufzubauen und könne dabei auf die volle Unterstützung seiner Organisation rechnen.

U.M. Purohit (All-Indische Eisenbahner-Föderation) dankte dem Generalsekretär und dem Vorstand für ihre Unterstützung seiner Gewerkschaft in einer sehr schwierigen Zeit. Er würdige diese Unterstützung ganz besonders, da bestimmte Kreise Kritik an der ITF geübt hatten, weil sie Rundschreiben und Erklärungen in Verteidigung des Kollegen George Fernandes abgegeben hatte. Die mutige und unerschütterliche Haltung der ITF sei den indischen Eisenbahnern eine große Ermutigung gewesen. Sodann bat er das ITF-Sekretariat, Informationen über die finanzielle Lage der Eisenbahnen der einzelnen Länder einzuholen und an die angeschlossenen Gewerkschaften der Eisenbahner weiterzuleiten, da ihnen solche Informationen bei den Tarifverhandlungen eine große Hilfe sein könnten. Dem ausscheidenden Generalsekretär Charles Blyth wünschte er alles Gute.

E.A. Blakeney (Arbeiterverein von Bermuda) war sehr enttäuscht darüber, daß es ihm nicht gelungen war, die Eröffnung eines Schiffsregisters für Schattenflaggenschiffe in Bermuda zu verhindern, obwohl er beim Schifffahrtsminister vorstellig geworden sei und ihm die Gegenargumente der ITF vorgetragen habe. Sodann teilte er mit, daß er in seiner Eigenschaft als teilzeitiger Koordinator für den karibischen Raum u. a. für die Organisation der Zweiten ITF-Konferenz für karibische Mitgliedsverbände, die gegen Ende 1944 in Bermuda stattgefunden habe, verantwortlich gewesen sei. Er ersuchte den

Generalsekretär und den **Regionaldirektor**, die Formulierung der Satzungen der beantragten **Regionorganisation karibischer Transportarbeiter-, Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften** nicht zu verzögern, da eine solche Organisation **dringend notwendig** sei, um es den karibischen Gewerkschaften zu ermöglichen, als **geschlossene Front** aufzutreten. Sodann plädierte er um **Unterstützung** der unterdrückten Arbeiter Chiles und forderte die ITF ferner auf, die **schwarze Bevölkerung** in Südafrika und Rhodesien zu unterstützen. Abschließend dankte er dem Generalsekretär für seine **langjährigen Verdienste** um die Gewerkschaftsbewegung und wünschte ihm **allen Erfolg** in seinem neuen Amt.

A.J. Mhungu (Eisenbahnergewerkschaft Zimbabwe (Rhodesien)) sagte, sein Vorstand habe ihn beauftragt der ITF für ihre Bemühungen um die Gewerkschaften in Zimbabwe aufrichtig zu danken. Er bezeichnete die Lage in seinem Lande als sehr ernst. Der **Guerrillakrieg** in den Landbezirken koste täglich viele Menschenleben und habe nunmehr begonnen sich auch auf die dichter besiedelten Teile des Landes auszuteilen. Dadurch, daß die gegen das **Smith-Regime** ergriffenen Sanktionen nunmehr spürbar geworden sind, hätten mehr und mehr afrikanische Arbeiter ihre Arbeitsplätze verloren. Er wolle den Delegierten jedoch versichern, daß die schwarze Bevölkerung Zimbabwes bereit sei, diese Opfer auf sich zu nehmen, in der Hoffnung, daß sie dadurch ihr **endgültiges Ziel** der Bildung einer demokratischen Mehrheitsregierung in Zimbabwe realisieren zu können. Gleich seinen Vorrednern wolle er die großen Verdienste des ausscheidenden Generalsekretärs würdigen. Abschließend gab er der Hoffnung Ausdruck, daß der neue Generalsekretär sich im gleichen Maße für Freiheit und Gerechtigkeit einsetzen werde.

G.S. Oca (Philippinische Transportarbeitergewerkschaft) beglückwünschte den Kollegen Blyth zur erfolgreichen Durchführung eines eindrucksvollen Tätigkeitsprogrammes seit dem letzten Kongreß. Insbesondere aber wolle er der ITF, der britischen Seeleutegewerkschaft NUS und den französischen Gewerkschaften der Hafentarbeiter für ihre beispielhafte Unterstützung der an Bord der Schiffes Globtik Venus belagerten philippinischen Seeleute danken. Der Generalsekretär habe persönlich in sehr fähiger Weise die daraufhin folgenden schwierigen Verhandlungen mit dem Eigentümer der Globtik Venus geführt. In der philippinischen Transportarbeitergewerkschaft würden gegenwärtig strukturelle Veränderungen vorgenommen, um die Organisierung aller philippinischen Transportarbeiter in einer Einheitsgewerkschaft zu ermöglichen. Abschließend sagte er, daß die Arbeitnehmer der Philippinen den ausscheidenden Generalsekretär in Erinnerung tragen würden.

J. Lizarraga (Baskische Transportarbeiter Föderation ELA-STV, Spanien) teilte mit, daß seine Organisation der ITF eben erst beigetreten sei und er somit erstmalig an einem ITF-Kongreß teilnehme. Dennoch wolle er dem Generalsekretär für die Unterstützung seiner Gewerkschaft vor ihrem Beitritt zur Föderation danken. Für seine Gewerkschaft gebe

es zwei Hauptprobleme, nämlich die Schattenflaggenschiffe und die neue 200-Meilen-Fischereigrenze, da der Fischfang das Rückrat der baskischen Wirtschaftsstruktur sei. In den kommenden Monaten werde sich seine Organisation dem Abschluß neuer Kollektivverträge für ihre Mitglieder widmen.

B. Majumder (Indische Seeleutegewerkschaft NUS) freute sich darüber, daß die gewerkschaftliche Bildungsarbeit in den Entwicklungsländern ausgebaut worden ist. Dennoch glaubte er, daß sich die wirtschaftliche Kluft zwischen Entwicklungsländern und fortschrittlichen Industrieländern während der nächsten 10 Jahre vergrößern werde, so daß eine neue und gerechtere Wirtschaftsstruktur geschaffen werden müsse, wenn sich die demokratischen Regierungen der dritten Welt behaupten wollen. Die ITF sollte daher eine gründliche Untersuchung der Umstände vornehmen, die zum Auftreten von Diktaturen beitragen, anstatt nur Aktionen gegen bestehende Diktaturen durchzuführen. Er dankte dem Kollegen Blyth, den er als einen alten persönlichen Freund bezeichnete für seine beispielhafte Arbeit und wünschte ihm alles Gute für die Zukunft.

A. Protapuddin (Binnenschiffergewerkschaft von Bangladesh) dankte der ITF dafür, daß sie es ihm ermöglicht habe, zum Kongreß nach Dublin zu kommen. Er sagte, daß die Binnenschifffahrt, deren Arbeitnehmer er vertrete, einen lebenswichtigen Bestandteil der Wirtschaft seines Landes bilde, da ein großer Teil der Exporte und Importe auf dem Wasserwege befördert würden und Binnenwasserstraßen oft die einzige Verkehrsverbindung zwischen entlegenen Ortschaften seien. Leider entspreche der Verdienst der Binnenschiffer in keiner Weise ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Bangladesh habe eine Militärregierung, so daß es den Gewerkschaften nicht möglich sei, sich normal zu betätigen. Durch die Bildung sogenannter Arbeitsfronten versuche man, die Arbeiterklasse zu spalten. Er ersuchte die ITF, einen Asiatischen Regionalausschuß zu bilden, der mindestens zweimal im Jahr zusammentreten sollte, um die im Raum Asien bestehenden gewerkschaftlichen Probleme aufdecken und geeignete Lösungen anzustreben.

Frau L. Raupp (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) bat den ITF-Vorstand seinen Beschluß, keinen Ständigen Ausschuß über die Probleme der arbeitenden Frau zu bilden, wie die im Jahre 1975 abgehaltene ITF-Konferenz über die Probleme der arbeitenden Frau dies beantragt hatte, zu überprüfen. Ihres Erachtens sei es unter den gegenwärtig sehr schwierigen wirtschaftlichen Umständen unerläßlich, daß die ITF und ihre Mitgliedsverbände das Recht der Frau auf gut bezahlte Arbeit verteidigen und die Interessen der gewerkschaftlich organisierten weiblichen Arbeitnehmer aktiv fördern sollten.

BERICHT DES MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES

(Kongreß-Dokument XXXII C-6/a/Bericht)

W.C.Y. McGregor (Kanadische Gewerkschaft des Eisenbahn-, Luftfahrts- und Schifffahrtspersonals) Vorsitzender des Mandats-

prüfungsausschusses, legte den Bericht vor und empfahl dessen Annahme.

Der Bericht wurde *angenommen*.

TÄTIGKEITSBERICHT

(Fortsetzung)

A.V. Chaitanya (All-Indische Eisenbahner Föderation) sagte, alle Mitglieder seiner Delegation und er selbst als stellvertretender Generalsekretär seien nach dem Eisenbahnerstreik von 1974 verhaftet worden. Er dankte dem Generalsekretär und allen Mitgliedsverbänden für ihre Unterstützung in dieser schweren Zeit. Ihre Entschlossenheit habe zur Wiederherstellung der Demokratie beigetragen und die ehemaligen politischen Häftlinge hielten nunmehr wichtige Ämter der neuen Regierung inne, die unverzüglich das Streikrecht wiederhergestellt und die Wiedereinstellung der während des Streiks entlassenen Eisenbahner angeordnet habe. Auch der kürzliche Hafenarbeiterstreik sei auf dem Verhandlungswege friedlich geregelt worden. Die Regierung ermutige nunmehr die Bildung von großen Industriegewerkschaften, um der Rivalität zwischen den zahlreichen Gewerkschaften entgegenzuwirken. Abschließend sagte der Redner, er freue sich, Delegierte aus Spanien und Portugal auf dem Kongreß zu sehen und bat den Kongreß den Kampf der japanischen Eisenbahner um Wiedererlangung des Streikrechts zu unterstützen.

A.K. Yankey (Transportarbeitergewerkschaft, Ghana) dankte der ITF im Namen der afrikanischen Delegierten für den Ausbau ihrer Bildungsarbeit in Afrika. Insbesondere sei er dem Sektionssekretär Johann Hauf für die Organisierung des ersten Regionalseminars für Verkehrspolitik im September 1976 in Ghana sehr dankbar und wolle auch der Friedrich-Ebert-Stiftung für ihre wertvolle Arbeit in der dritten Welt seinen Dank aussprechen. Ben Udogwu verdiene das höchste Lob für seine beispielhafte Arbeit in Unterstützung der amerikanischen Mitgliedsverbände. Er wolle jedoch drei Ansuchen an die ITF richten: Erstens solle sie ihre Arbeit im südlichen Afrika verstärken; zweitens sollte Afrika im ITF-Vorstand mit drei anstatt zwei Mitgliedern vertreten sein und drittens sollte gegen Ende 1977 eine Panafrikanische Konferenz einberufen werden. Abschließend appellierte er um internationale Unterstützung für Flüchtlinge vor dem Terrorregime des Präsidenten Amin aus Uganda. Er bedauerte, daß Kollege Blyth die ITF verlassen werde und wünschte ihm alles Gute für die Zukunft.

B.C. De (All-Indische Eisenbahner Föderation) dankte Charles Blyth für seine mutige Haltung gegenüber der Gandhi-Regierung und gab der Hoffnung Ausdruck, daß sein Nachfolger die Situation in Indien sorgfältig im Auge behalten werde.

M.A. Bakare (Gewerkschaft des Autobahnpersonals von Lagos, Nigeria) dankte der ITF für die moralische und finanzielle Unterstützung seiner Organisation. Er teilte die Ansicht, daß jede der drei Entwicklungsregionen (Afrika, Asien, Lateinamerika) ihren eigenen Vize-

präsidenten haben sollte und daß den Gewerkschaftern Südafrikas, die sich in einer sehr schwierigen Situation befänden, jedmögliche Hilfe zuteil werden müsse. Er bedauerte außerordentlich, daß Kollege Blyth sich nicht wieder als Generalsekretär zur Wahl stellen wolle und somit die ITF verlassen werde.

K. Poutous (Panhellenische Transportarbeitergewerkschaft, Griechenland) dankte der ITF um ihre Bemühungen um die Wiederherstellung einer demokratischen Transportarbeiterbewegung in Griechenland. Insbesondere habe sich Charles Blyth für die Wiederherstellung der Vereinigungsfreiheit eingesetzt. Seine Organisation sehe sich aufgrund der Bildung zahlreicher Charta-Fluggesellschaften – sowohl im Personenverkehr als auch im Erachtsektor – einem besonders schwierigen Problem gegenübergestellt, da diese Unternehmen sehr viel zeitweiliges Personal beschäftigen. Er bat die ITF, die Gewerkschaften der Entwicklungsländer weiterhin zu unterstützen, damit sie am Ende ihre eigene Bildungsarbeit planen und zu echt demokratischen Gewerkschaften heranwachsen können.

N.A. Ashietey (Schiffsoffiziersgewerkschaft, Ghana) überbrachte dem Kongreß die Grüße seiner Organisation und sagte, er freue sich erstmalig an einem ITF-Kongreß teilzunehmen und mit anderen Gewerkschaftern Erfahrungen und Meinungen auszutauschen. Was die Unterdrückung grundlegender Rechte in Afrika betreffe, so könnte er zahlreiche Beispiele anführen, aber Kollege Montsho habe bereits sehr anschaulich zu diesem Thema gesprochen. Er wolle die ITF bitten, die Gewerkschaften der Entwicklungsländer in noch größeren Maße als bisher zu unterstützen, vor allem auf dem Gebiete der Bildungsarbeit. Seine Organisation unterstütze auch vorbehaltlos die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen, da die Besatzungen solcher Schiffe vorwiegend unter den arbeitslosen Seeleuten der Entwicklungsländer rekrutiert würden. Abschließend unterstützte er die Empfehlung des Kollegen Bakare, daß jede Region ihren eigenen Vizepräsidenten haben sollte, dies würde den einzelnen Regionen ermöglichen, sich in größerem Maße an der Arbeit der ITF zu beteiligen.

J.G. Mollo (Eisenbahner- und Hafenarbeitergewerkschaft, Kenya) sagte, er nähme ebenfalls erstmalig an einem ITF-Kongreß teil und wolle dem auscheidenden Generalsekretär alles Gute für die Zukunft wünschen. Aufgrund der kürzlichen Spaltung der ostafrikanischen Ländergruppe, blicke sein Land einer ungewissen Zukunft entgegen. Er möchte die Delegierten bitten, die vom South African Council of Transport Workers unterbreitete EntschlieÙung über die ITF Boykotte abzulehnen, da die ITF mit der Annahme einer solchen EntschlieÙung ihre südafrikanischen Mitgliedsverbände ihrem Schicksal überlassen müÙte. Aus diesem Grunde sei dieser EntschlieÙungsantrag für die afrikanischen KongreÙdelegierten eine große Beleidigung. Die ITF habe die lateinamerikanischen Diktaturen sehr schnell verurteilt. Sie sollte die Tyrannei, wo immer sie in Afrika auftritt, ebenso unverhohlen verurteilen. Uganda sei ein Beispiel hierfür. Er teilte die Ansicht des Kollegen Yankey, daß die ITF ihre Tätigkeit in Zentral-, Süd- und Ostafrika verstärken sollte und pflichtete dem Antrag mehrerer Vorredner bei, daß

jede Region ihren eigenen Vizepräsidenten haben sollte. Den Vorschlag, daß Afrika im ITF-Vorstand mit drei anstatt zwei Mitgliedern vertreten sein sollte, unterstützte er gleichfalls. Sodann berichtete er über einen Arbeitskonflikt zwischen seiner Gewerkschaft und der Verwaltung der Eisenbahnen von Kenya. Falls bis zum 12. August keine befriedigende Lösung gefunden werden könnte, würden die seiner Organisation angeschlossenen Eisenbahner in den Streik treten. Er würdigte die beispielhafte Arbeit des ITF-Regionalvertreters Ben Udogwu und dankte Johann Hauf für seine Mitarbeit an der regionalen Tätigkeit und dem stellvertretenden Generalsekretär für die von seiner Organisation geleistete Unterstützung. Mit Bezug auf seine Ausführung auf der ITF-Konferenz der Eisenbahner sagte er, daß es vielleicht gut wäre, wenn die ITF ihren nächsten Kongreß in Nairobi abhalten würde.

Dienstag, 26. Juli 1977
Nachmittagssitzung
TÄTIGKEITSBERICHT

(Fortsetzung)

A. Caruana (Arbeitergewerkschaft, Malta) überbrachte die Grüße der seiner Föderation angeschlossenen Arbeitnehmer in der Schifffahrt, Hafenwirtschaft und Zivilluftfahrt. Sodann beschrieb er die Modernisierung des Hafens von Valletta und die seit dem Stockholmer-Kongreß durchgesetzten Verbesserungen der Arbeitsbedingungen der Hafentarbeiter. Über die Hälfte der in Malta umgeschlagenen Fracht sei in der Form von Containern oder in roll-on/roll-off-Fracht. Die Frachtarife seien erhöht worden und die Hafentarbeiter hätten nunmehr einen Garantielohn. Das Pensionsalter sei reduziert und die Renten seien erhöht worden. Seine Gewerkschaft sei im paritätischen Rat für die Hafenwirtschaft vertreten. Dieses Organ regele die Arbeitsbedingungen und sei ferner an der Arbeit zweier anderer Organe beteiligt, die sich mit Fragen wie Anheuerung, Arbeitskonflikte und Disziplinarverfahren befassen. Auch die Arbeitsbedingungen der Schiffslotsen seien verbessert worden und seine Organisation habe erstmalig einen Kollektivvertrag für das Personal des Unternehmens Air and Sea Malta abgeschlossen. Letztens wünschte Kollege Caruana dem Kollegen Charles Blyth alles Gute für die Zukunft.

P. Mbinda (Transportarbeitergewerkschaft TAWU, Kenya) überbrachte die Grüße seiner erstmalig auf einem ITF-Kongreß vertretenen Organisationen und gratulierte dem Generalsekretär zu seiner fähigen Leitung der Föderation. Er war der Ansicht, daß es besser gewesen wäre, bestimmten südafrikanischen Gewerkschaften die Teilnahme am Kongreß zu verbieten und bat die ITF ihr Äußerstes für die schwarzen Arbeiter Südafrikas zu tun, um ihnen unentbehrliche gewerkschaftliche Rechte zu sichern. Er war gleich mehreren Vordnern der Meinung, daß jede Region in den leitenden Gremien der ITF durch einen Vizepräsidenten vertreten sein sollte. Er fügte hinzu, daß es ihn außerordentlich freue, daß Kollege Fernandes und andere führende Funktionäre der AIRF aus der Haft entlassen worden und nun wieder in der Lage seien, sich frei und demokratisch zu betätigen. Abschließend dankte er dem Personal des ITF-Sekretariats für seine harte Arbeit.

Ph. Seibert (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) dankte der Föderation für die konstruktive Weiterverfolgung der auf dem Stockholmer Kongreß angenommenen Entschließung über multinationale Unternehmen. Gleichzeitig wolle er einen von seiner Organisation unterbreiteten neuen Entschließungsantrag unterstützen, der noch energischeres Vorgehen fordere. Er verwies auf die zunehmende Verlagerung der Tätigkeit der Multinationalen von Industrieländern auf Entwicklungsländer. Eine solche Politik bringe den Unternehmern große Gewinne, aber den Gastländern solcher Unternehmen recht wenig Vorteile; die Ansiedlung ausländischer Produktionszentren würde es den jungen Ländern der dritten Welt in noch größerem Maße erschweren, ihre Wirtschaft ohne ausländische Einmischung aufzubauen. Die ITF

spiele in dem Kampf gegen die Multinationalen eine zentrale Rolle, da die Transportarbeiter die Produkte dieser Unternehmen befördern. Wir müssen jedoch sicherstellen, daß die von der ITF geplanten Maßnahmen nicht durch die im Werkverkehr beschäftigten Arbeitnehmer unwirksam gemacht würden. Abschließend schlug Kollege Seibert die Einberufung einer ITF-Sonderkonferenz zwecks Diskussion unserer künftigen Strategie vor.

A.A. Amadi (Kraftfahrergewerkschaft, Sierra Leone) gratulierte dem Generalsekretär zum Bericht über die Tätigkeit seit dem letzten Kongreß. Es freue ihn mitteilen zu können, daß die Gewerkschaftsrechte in Sierra Leone gesichert seien. Er dankte Ben Udogwu für seine tatkräftige Unterstützung der afrikanischen Gewerkschaft während der letzten drei Jahre und unterstützte ebenfalls die Wahl dreier regionaler Vizepräsidenten. Abschließend erklärte er, daß für die Bildungsarbeit im Rahmen Afrika mehr Zeit und Geld bereitgestellt werden sollte.

J.R. Baiden (Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft, Ghana) überbrachte die Grüße seiner Organisation und sagte, die ITF habe allen Grund, auf die während der letzten drei Jahre geleistete Arbeit stolz zu sein. Die Gewerkschaften vieler Teile Afrikas seien noch sehr jung und sehen sich somit ungewöhnlichen Schwierigkeiten gegenübergestellt – in einigen Ländern würden die Gewerkschaftsrechte beschränkt, in anderen Ländern würden Arbeiter daran gehindert, an gewerkschaftlichen Bildungskursen teilzunehmen. Er bat um die Bereitstellung von mehr Geld, damit die Tätigkeit der ITF auf den gesamten afrikanischen Kontinent ausgedehnt werden könne. Zusätzlich zur gewerkschaftlichen Bildungsarbeit sollten sozialen, gewerkschaftlichen und politischen Fragen mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden. Es freute ihn, daß die Antragsteller ihren Entschließungsantrag über Südafrika zurückgezogen hätten. Die am Kongreß vertretenen afrikanischen Gewerkschaften hätten ihn beauftragt, dem ausscheidenden Generalsekretär, der ein wahrer Freund Afrikas sei, ein Abschiedsgeschenk in der Form einer Büste und einer Trommel zu überreichen. Abschließend bat er die ITF, die Möglichkeit der Veranstaltung ihres nächsten Kongresses in Afrika ernsthaft zu prüfen.

WAHL DER LEITENDEN GREMIEN

(Kongreß-Dokument XXXII C-14)

Generalrat

Das Dokument XXXII C-14/GC/1, Wahl des Generalrates, wurde einstimmig *angenommen*.

Vorstand

Das Dokument XXXII C-14/EB/1, Wahl des Vorstandes, wurde einstimmig *angenommen*.

Mittwoch, 27. Juli 1977
Vormittagssitzung
FINANZBERICHT UND BERICHT DER RECHNUNGSPRÜFER

(Kongreß-Dokument XXXII C-8)

Der **Generalsekretär** legte die Berichte für die Jahre 1974, 1975 und 1976 vor. Mit Bezug auf den in der Bilanz der Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute unter Investitionen angeführten Posten "Grundstücksbesitz - bis zur Zeit verausgabt: £226.446" teilte er dem Kongreß mit, daß die ITF ein Grundstück gekauft habe, auf dem mit der finanziellen Unterstützung des Wohlfahrtsfonds ein neues ITF-Büro gebaut werde. Das neue Gebäude werde es der Föderation ermöglichen, das erforderliche zusätzliche Personal anzustellen und sei eine wertvolle Investition für den Sozialfond. Die Föderation werde für dieses Gebäude eine angemessene Miete an den Wohlfahrtfond zahlen. Das Gebäude werde voraussichtlich nächstes Jahr einzugsbereit sein.

A. Kitson (Britische Transportarbeitergewerkschaft) erklärte im Namen der Laienrechnungsprüfer, daß sie mit der Verwaltung der ITF Finanzen in jeder Hinsicht zufrieden seien.

G. Kiely (USDAW, Großbritannien) pflichtete dem Vorredner bei und beantragte eAnnahme des Berichtes.

Der Finanzbericht wurde einstimmig *angenommen*.

ENTSCHLIESSUNGSANTRÄGE

(Kongreß-Dokument XXXII C-9)

A. Kitson (Britische Transportarbeitergewerkschaft), Vorsitzender des Entschließungsausschusses legte den Bericht des Entschließungsausschusses vor (*Dokument XXXII C-9/Bericht*). Er teilte mit, daß er und der Sekretär des Ausschusses eine Diskussion mit dem Antragsteller des Entschließungsantrags über Internationale Boykotte gehabt hätten. Es sei beschlossen worden, diesen Antrag zurückzuziehen und ihn zurück an den ITF-Vorstand zu verweisen, der ihn mit den afrikanischen Delegierten besprechen werde.

Der **Präsident** empfahl die Annahme des Berichtes des Entschließungsausschusses und schlug vor, daß die an Sektionskonferenzen verwiesenen Entschließungsanträge zusammen mit den Berichten über die Sektionskonferenzen behandelt werden sollte. Der Kongreß sollte sich daher jetzt mit den an die Plenarsitzung des Kongresses gerichteten Anträgen befassen.

Der Bericht des Entschliessungsausschusses wurde *angenommen*.

Der Entschließungsantrag über **Ordnungsmaßnahmen statt Liberalismus im Verkehr** (ein aus zwei von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands unterbreiteten Anträgen zusammengezogener Text) wurde in der vom Entschließungsausschuß empfohlenen revidierten Form einstimmig *angenommen*.

J. Otero (BRAC, USA) erklärte zu dem von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschland unterbreiteten Entschließungsantrag über **Maßnahmen gegen multinationale Konzerne**, daß hier angesprochene Probleme bereits aktuell seien und gelöst werden müßten. Die dem Kongreß vorliegende Entschließung sei die beste Basis für die Planung einer internationalen Gegenoffensive. Aus diesem Grunde unterstütze er den Antrag vorbehaltlos.

Die Entschließung wurde einstimmig *angenommen*.

R. Decoudun (Französische Föderation des Eisenbahn-Aufsichtspersonals) sagte, er unterstütze den von der Gewerkschaft der Eisenbahner eingereichten Entschließungsantrag über eine **IAO-Konvention über Arbeitsbedingungen der Eisenbahner**, erhob jedoch gegen die Formulierung des zweiten Absatzes in der französischen Fassung des Antrags Einspruch.

R. Buckton (Britische Gewerkschaft der Lokführer und Heizer) unterstützte die Bemerkungen des Kollegen Decoudun und gab seiner Besorgnis darüber Ausdruck, daß viele Länder noch immer nicht die bestehenden IAO-Übereinkommen ratifiziert haben. Es sei jetzt Zeit, daß die Gewerkschaften eine gemeinsame Haltung einnehmen, um die Erfüllung der Bestimmungen von IAO-Übereinkommen durch ihre Regierungen zu gewährleisten.

H. Frieser (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) stimmte den beiden Vorrednern zu. Er sagte, die GdED wolle den Eisenbahnern Arbeitsbedingungen sichern, die mit denen der Arbeitnehmer anderer Verkehrsträger vergleichbar seien. Vor allem sei es notwendig, befriedigende Sozialbedingungen für Eisenbahner sicherzustellen, und seine Organisation wolle darauf bestehen, daß die im Entschließungsantrag geforderten Konventionen gesetzlich bindend seien. Sodann empfahl er die Annahme des Entschließungsantrags.

Der **Präsident** schlug eine Änderung des zweiten Absatzes der Entschließung von folgenden Wortlaut vor:

“Eine solche IAO-Konvention über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner ist jenen Konventionen der IAO beiseitezustellen, die zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der anderen im Transport Beschäftigten beigetragen haben.”

Die Entschliessung wurde in der geänderten Form einstimmig *angenommen*.

Der Entschließungsantrag über **jährliche Sitzungen der Sektionsvorsitzenden** wurde einstimmig in der vom ITF-Vorstand nach Rücksprache mit den Antragstellern empfohlenen Form *angenommen*. Der zweite Absatz der Entschließung wurde durch folgenden Wortlaut ersetzt:

“AUS DIESEM GRUNDE WIRD VORGESCHLAGEN, daß der ITF-Kongreß den Vorstand beauftragen sollte, zwischen Kongressen, wenn immer dies notwendig ist, Sitzungen der Sektionsvorsitzenden zusammen mit Mitgliedern des Geschäftsführenden

Ausschusses der ITF einzuberufen."

E. Mackenzie (ASTMS, Großbritannien) beantragte die Annahme des **Entschließungsantrages über Spanien**. Er gab seiner Befriedigung über die demokratischen Tendenzen in Spanien Ausdruck und sagte, es freue ihn sehr, daß die spanische Delegation nunmehr als rechtmäßige Vertreter von Gewerkschaften am Kongreß vertreten seien, die in Spanien selbst aktiv seien. Der Aufbau einer freien Gewerkschaftsbewegung in Spanien sei eine unentbehrliche Voraussetzung für eine echte Demokratie und die ITF müsse die jungen Gewerkschaften Spaniens somit voll unterstützen. Er empfahl die Annahme des Entschließungsantrags.

B. Behan (Britische Transportarbeitergewerkschaft) sagte, die ITF müsse die von ihr in Bezug auf Spanien zu unternehmenden Schritte sorgfältig planen. In diesem Zusammenhang erwähnte er die spanische Seeleutegewerkschaft SLMM, die der ITF beizutreten wünsche.

Der **Generalsekretär** sagte, das Beitrittsgesuch der SLMM sei auf der letzten Vorstandssitzung diskutiert worden. Der Vorstand habe seinen Beschluß, über dieses Ansuchen zurückgestellt, bis die antragstellende Organisation mit ausreichendem Grund behaupten könne, daß sie die einzige existenzfähige Seeleutegewerkschaft in Spanien sei. Die ITF wolle nicht die Bildung mehrerer Gewerkschaften im gleichen Beschäftigungssektor ermutigen.

Die Entschließung wurde in der zwischen Entschließungsausschuß und Antragsteller vereinbarten Form einstimmig *angenommen*, d.h. die Worte "*Erwartet eine schleunige Abschaffung des totalitären faschistischen Regimes*" wurden gestrichen, weil sie nicht länger den gegebenen Umständen entsprechen.

J. Mulder (Niederländische Transportarbeitergewerkschaft) sprach zu den von seiner Organisation eigereichten Entschließungsanträgen I und II über **Probleme der weiblichen Arbeitnehmer** und bat darum, daß die Möglichkeit der Diskussionen der Probleme weiblicher Arbeitnehmer auf ITF-Tagungen ernsthaft erörtert werde.

Der Kongreß *beschloß* einstimmig, diese beiden Entschließungsanträge *an den ITF-Vorstand zu verweisen*.

MITGLIEDSBEITRÄGE

(Kongreß-Dokument XXXII C-11)

Der **Generalsekretär** ersuchte den Kongreß, der im Dokument vorgeschlagenen Erhöhung der Mitgliedsbeiträge zuzustimmen, damit die ITF während der nächsten drei Jahre ein volles Programm auf dem Gebiete der sektionalen und regionalen Tätigkeit durchführen könne.

H. Aasarød (Norwegische Seeleutegewerkschaft) sagte, die sich aus dem Schwanken der Wechselkurse ergebenden finanziellen Schwierigkeiten der ITF könnten in Zukunft vermieden werden, wenn die Beiträge in einer stabilen Währung, z.B. in Schweizer Franken, festgelegt würden.

Gegen die vorgeschlagene Beitragserhöhung habe er nichts einzuwenden.

Sodann erklärte er, daß die gegenwärtige Methode der Deckung der Kongreßkosten den gastgebenden Gewerkschaften eine große Belastung auferlege und daher geändert werden müsse. Er schlug die Bildung eines Sonderfonds vor, an den die Mitgliedsverbände während der Zwischenkongreßzeit je einen Penny pro Mitglied und Jahr entrichten sollten. Eine solche Finanzierungsmethode würde der ITF eine viel größere Wahl bei der Festlegung des Kongreßtagungsortes geben.

Der **Generalsekretär** erklärte zu den Ausführungen Aasarøds daß das britische Pfund sich voraussichtlich sehr bald stabilisieren werde. Eine Berechnung der Mitgliedsbeiträge in Schweizer Franken würde für die Gewerkschaften der Entwicklungsländer eine zusätzliche Belastung darstellen. Gegen den vorgeschlagenen Kongreßpenny habe er im Prinzip nichts einzuwenden. Diese Finanzierungsmethode habe den Vorteil, daß der Vorstand den Tagungsort des Kongresses festlegen könne, ohne auf die Einladungen angeschlossener Gewerkschaften warten zu müssen.

A. Kitson (Britische Transportarbeitergewerkschaft) sagte, daß die am Kongreß teilnehmenden Delegierten der Bildung eines solchen Fonds nicht zustimmen könnten, ohne vorher mit den Vorständen ihrer Organisationen Rücksprache zu halten. Falls jetzt auf eine Abstimmung bestanden würde, müsse er gegen den Vorschlag stimmen, obwohl er im Prinzip nicht gegen ihn sei. Aus diesem Grunde wolle er vorschlagen, diese ganze Frage an den ITF-Vorstand zu verweisen.

O. Tennfjord (Norwegische Gewerkschaft der Schiffsoffiziere) unterstützte den Vorschlag des Kollegen Aasarød und ersuchte die Delegierten um ihre Unterstützung. Er war der Ansicht, daß alle Mitgliedsverbände zur Finanzierung des Kongresses beitragen sollten.

S.-E. Nylund (Finnische Schiffsoffiziersgewerkschaft) ersuchte den Kongreß, den Vorschlag zu unterstützen, da der sich daraus ergebende zusätzliche Beitrag unbedeutend sei.

H. Aasarød war der Ansicht, daß der Kongreß selbst entscheiden sollte, ob für oder gegen die Bildung eines solchen Fonds sei.

Der **Präsident** empfahl dem Kongreß, der vorgeschlagenen Erhöhung der Mitgliedsbeiträge zuzustimmen und die Frage der Bildung eines Sonderfonds zur Deckung der Kongresskosten an den Vorstand zu verweisen. Damit würden die angeschlossenen Gewerkschaften Zeit haben, diese Frage ihren Vorständen vorzutragen.

R. Buckton (Britische Gewerkschaft der Lokführer und Heizer) sprach sich für die Verweisung der Frage an den Vorstand aus. Er wolle damit aber nicht sagen, daß er gegen die Bildung eines solchen Fonds sei.

J. Otero (BRAC, USA) pflichtete den Ausführungen des Präsidenten bei. Die Frage sollte an den Vorstand verwiesen werden. Der Kongreß würde den Vorschlag dann auf dem Kongreß 1980 ordnungsgemäß diskutieren können.

K. Kihata (All-japanische Seeleutegewerkschaft) teilte die Meinung des Vorredners.

S. Tidelfelt (Schwedische Gewerkschaft des Aufsichtspersonals) sprach im Namen der schwedischen Mitgliedsverbände für den Vorschlag des Kollegen Aasarød.

A. Caruana (Arbeitergewerkschaft von Malta) teilte die Meinung des Präsidenten.

J.D. Hughes (USDAW, Großbritannien) sagte, der Kongress solle dem Rate des Präsidenten folgen und sich an die Bestimmungen der Geschäftsordnung halten.

J. Slater (britische Seeleutegewerkschaft NUS) bat den Präsidenten, die Diskussion der Frage des Kongreßfonds als geschäftsordnungswidrig zu erklären. Es überraschte ihn, daß die skandinavischen Delegierten so ungewillt seien, die Bedenken der übrigen Mitgliedsverbände gebührend zu berücksichtigen. Falls es zu einer Abstimmung komme, würde sich seine Organisation gezwungen sehen, gegen den Vorschlag zu stimmen.

H. Aasarød (Norwegische Seeleutegewerkschaft) sagte, er könne die vorgebrachten Gegenargumente nicht verstehen. Ein Kongreßbeschuß sei weitaus gewichtiger als ein Beschluß des Vorstandes. Er betrachte es als vollkommen undemokratisch, eine so wichtige Frage an den Vorstand zurückzuverweisen.

Der **Präsident** schlug die Vornahme einer Abstimmung vor.

A. Kitson (Britische Transportarbeitergewerkschaft) sagte, es gebe nur zwei Möglichkeiten. Die Skandinavier müssten ihren Vorschlag entweder zurückziehen oder es müsse eine Abstimmung erfolgen.

H. Aasarød war der Ansicht, daß die Abstimmung auf den nächsten Tag verschoben werden sollte. Bis dahin könne ein Dokument in allen fünf Arbeitssprachen erstellt und dem Kongreß vorgelegt werden.

Der **Generalsekretär** glaubte, daß der Vorstand der Bildung eines Sonderfonds zur Finanzierung der Kongreßkosten zustimmen werde. Er verwies darauf, dass der Vorstand gemäß den ITF-Satzungen bereits bevollmächtigt sei, falls notwendig, um zusätzliche Beiträge anzusuchen. Es sei daher sinnlos, auf Vornahme einer Abstimmung zu bestehen, da der Vorschlag dann mit Sicherheit abgelehnt werden würde.

Der **Präsident** wollte wissen, warum der Vorschlag des Kollegen Aasarød dem Vorstand nicht am Vortage zur Kenntnis gebracht worden sei.

J. Slater (britische Seeleutegewerkschaft NUS) sagte, gemäß der Geschäftsordnung müsse über Änderungsanträge abgestimmt werden, bevor eine Abstimmung über die eigentliche Erhöhung der Mitgliedsbeiträge erfolgen könne.

Das Kongreßdokument XXXII C-11 (Mitgliedsbeiträge) wurde *angenommen*.

S. Slater (britische Seeleutegewerkschaft NUS) gab zu Protokoll, daß er das Geschäftsverfahren nicht akzeptieren könne. Seine Gewerkschaft habe sich daher bei der Abstimmung ihrer Stimme enthalten.

W.S. Powell (Britische Transportarbeitergewerkschaft) beantragte die Beendigung der Diskussion und die sofortige Vornahme einer Abstimmung über den vorgeschlagenen Kongreßfonds.

F. Walcott (Arbeitergewerkschaft von Barbados) drohte den Kongreß zu erlassen, falls man ihn nicht sprechen lasse. Er bezeichnete die Art und Weise der Behandlung der Kongreßgeschäfte in der vorliegenden Frage als vollkommen unrichtig. Wie könne man über eine Abänderung eines Dokumentes entscheiden, das vom Kongreß bereits angenommen worden sei?

Es erfolgte eine Abstimmung über den Vorschlag, daß die ITF die Mitgliedsbeiträge in Schweizer Franken anstatt in Pfund Sterling berechnen sollte. Der Vorschlag wurde abgelehnt. Sodann erfolgte eine weitere Abstimmung über den Vorschlag, daß ein Fond zur Deckung der Kosten künftiger Kongresse gebildet werde, an den die angeschlossenen Gewerkschaften einen Beitritt in Höhe von einem Penny pro Mitglied und Jahr entrichten. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt.

TÄTIGKEITSBERICHT

(Fortsetzung)

Der **Generalsekretär** sagte, er wolle kurz einige der Diskussionsbeiträge zum Tätigkeitsbericht beantworten.

In Sachen Chile habe die ITF während der Berichtszeit intensive Bemühungen unternommen. Zwei aus Spitzenfunktionären bestehende Delegationen seien nach Chile entsandt worden, und die ITF habe chilenische Gewerkschafter sowohl in Chile als auch im Exil unterstützt. Vielleicht würden alle diese Bemühungen eines Tages Früchte tragen wie dies im Falle des Kollegen George Fernandes geschehen sei und es ungelungen sei, zur Wiederherstellung der Demokratie in Indien beizutragen.

In Beantwortung der Beiträge jener Delegierten, die über das zunehmende Eindringen multinationaler Unternehmen in den Transportsektor besorgt waren, erklärte der Generalsekretär, daß sich die ITF der Notwendigkeit einer konsequenten und praktischen Politik bewußt sei. Die Mitgliedsverbände würden jedoch ihren Teil zur Durchführung dieser Politik beitragen müssen. Er könne den Delegierten mitteilen, daß das Sekretariat gegenwärtig eine breit angelegte Studie der Tätigkeit multinationaler Unternehmen vornehme. Auf den Diskussionsbeitrag der Kollegin Liselotte Raupp von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands erwiderte er, daß die ITF fest entschlossen sei, zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der weiblichen Transportarbeiter beizutragen. Auch werde sie die im Transport und Verkehr beschäftigten Frauen ermutigen, sich intensiver an der Arbeit der ITF zu beteiligen. Die Mitgliedsverbände müßten ihrerseits dafür sorgen, daß die

Interessen der Frauen innerhalb der nationalen Transportarbeitergewerkschaft ausreichend vertreten werden.

Niemand werde bestreiten können, daß die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen der erfolgreichste Aspekt der ITF-Tätigkeit während der letzten drei Jahre war. Mit dieser Kampagne habe die ITF auch die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf sich gelenkt. Natürlich wäre es vorzuziehen, wenn alle der ITF-Sondersektion für Seeleute angehörenden Besatzungsmitglieder auf Schattenflaggenschiffen, Mitglieder starker nationaler Gewerkschaften wären. Dies sei jedoch nicht immer möglich und die ITF nehme individuelle Seeleute nur in der Sondersektion auf, wenn keine nationalen Organisationen bestehen, die ihre Interessen angemessen schützen und verteidigen können.

Während der Berichtszeit habe die ITF ihre Sektionstätigkeit ausgedehnt, um den sozialen Auswirkungen der internationalen Vereinheitlichung von Beförderungs- und andere Methoden gebührende Aufmerksamkeit zu widmen. Sonderprobleme dieser Art würden in den kommenden Jahren mehr und mehr in den Vordergrund treten. Ganz offensichtlich sei es notwendig, auch die Gewerkschaften der dritten Welt in diese Diskussion einzubeziehen.

Leider würden den Arbeitern der dritten Welt oft grundlegende Gewerkschaftsrechte vorenthalten. Ein großer Teil Lateinamerikas werde bereits von autoritären Regimen regiert und er betrachte es als zeitgemäß, einen Teil unserer Aufmerksamkeit von Chile auf Argentinien zu verlegen, weil die Unterdrückung nicht weniger stark sei, um den dortigen Gewerkschaftern zumindest die Hoffnung eines Schutzes vor Verhaftung und anderen Strafmaßnahmen zu geben. Eine ähnliche Situation bestehe in vielen Teilen Afrikas. In Uganda z.B. seien Gewerkschafter verfolgt worden. Einigen von Ihnen sei es gelungen zu entfliehen, so daß sie jetzt auf die Mildtätigkeit anderer Länder, wie z.B. Kenya angewiesen seien. Er sehe dem Tage entgegen, an dem es der ITF wieder möglich sein werde, ihre Beziehungen zu dem ehemaligen Mitgliedsverbänden in Uganda wieder aufzunehmen. Im südlichen Teil des afrikanischen Kontinents sei die ITF einem verhältnismäßig neuen Mitgliedsverband der Transport and Allied Workers' Union behilflich gewesen. Die Bildung schwarzer Gewerkschaften in Südafrika sei die schwierige Aufgabe mutiger Menschen wie Clement Montsho, Generalsekretär der TAWU.

Die Haltung des ITF-Vorstandes in Sachen Indien sei das Ergebnis einer langen und gründlichen Diskussion gewesen, da der Vorstand gewußt habe, daß einige indische Mitgliedsverbände es schwierig finden würden, Verständnis für diese Haltung aufzubringen. Inzwischen sei diese Haltung durch die jüngsten Ereignisse in Indien gerechtfertigt worden und die ITF müsse ihre Beziehungen zu ihren indischen Mitgliedsverbänden wieder aufbauen. Auch werde sie den Kampf der japanischen Arbeitnehmer der öffentlichen Dienste um die Wiedererlangung des Streikrechts weiterhin mit aller Energie unterstützen.

Abschließend sprach der Generalsekretär über seinen bevorstehenden Rücktritt. Er sagte, es freue ihn, daß er sich in seinem neuen Amt als Vorsitzender der britischen Behörde für die Hafendarbeit weiterhin mit Transportarbeiterproblemen befassen werde. Er dankte im Namen der Föderation allen seinen Mitarbeitern für ihre tatkräftige Unterstützung und sprach tief gerührt über die zahllosen Freundlichkeiten, die man ihm während seiner Amtszeit erwiesen hatte. Es sei eine Erfahrung gewesen wie man sie nur einmal im Leben haben kann.

ÄNDERUNG DER ITF-SATZUNGEN

(Kongreß-Dokument XXXII C-10)

Das Dokument (revidierter Wortlaut) wurde einstimmig *angenommen*.

Donnerstag 28. Juli 1977
Vormittagssitzung

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN

Der Bericht über die Konferenz der Sektion Straßentransport (Dokument XXXII C-13/Rt/Bericht) wurde einstimmig *angenommen*.

Der Bericht über die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt (Dokument XXXII C-13/IN/Bericht) wurde einstimmig *angenommen*.

SITZ DES ITF-HAUPTBÜROS

Der Kongreß *beschloß*, daß das ITF-Hauptbüro in London bleiben sollte.

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN

(Fortsetzung)

W. Murche (ÖTV, Deutschland und Berichterstatter) legte den Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt vor. Er bat die Delegierten sich in Erinnerung an den niederländischen Flugingenieur Willy Schreuder zu erheben, der am 27. März in einem Flugzeugunglück in Teneriffa sein Leben verloren hatte.

Der **Generalsekretär** erklärte mit Bezug auf Absatz sechs des Berichtes, daß die Ernennung eines neuen stellvertretenden Generalsekretärs ausschließlich Sache des ITF-Vorstandes sei.

R. Deseau (Französische Gewerkschaft der Flug-Ingenieure) begründete den von seiner Organisation eingereichten Entschliessungsantrag über die Gefahren der Verwendung von Kunststoffen für die Innenausstattung von Personenfahrzeugen. Er verwies auf einen von seiner Organisation erstellten Bericht über dieses Problem, der auf Anfrage erhältlich sei. Er schlug vor, daß die Sektion Zivilluftfahrt in Zusammenarbeit mit anderen ITF-Fachsektionen das Problem der Beförderung gefährlicher Güter erörtern sollte.

Der Bericht über die Konferenz Zivilluftfahrt (Dokument XXXII C-13/CA/Bericht) wurde daraufhin einstimmig *angenommen*.

V. Sánchez (Transportarbeiterföderation des UFT, Spanien) berichtete über die gewerkschaftliche Lage in seinem Lande. Er sagte, daß die Gewerkschaften seit April 1977 wieder legal seien, obwohl das Streikrecht noch eingeschränkt sei. Der UGT habe in letzter Zeit beachtenswerte Fortschritte erzielt, vor allem was die gewerkschaftliche Erfassung der Arbeitnehmer betreffe. Außerdem seien eine große Anzahl neuer Gewerkschaften gebildet worden. Einige dieser würden sich vielleicht nicht als existenzfähig erweisen; andere wieder würden mit Sicherheit um Beitritt zur ITF

ansuchen. Die Echtheit solcher Gewerkschaften müsse somit sorgfältig untersucht werden.

Er unterstützte die Forderungen anderer Kongreß-Delegierter auf Fortführung eines Boykotts gegen Chile und teilte mit, daß im Hafen von Cadiz Reparaturen an einem chilenischen Schiffe verweigert worden seien. Abschließend dankte er allen Mitgliedsverbänden der ITF für die Unterstützung seiner Organisation während der langen Jahre der Diktatur.

Der **Präsident** versprach, daß die ITF die Bemühungen des UGT in Richtung des Wiederaufbaus einer freien Gewerkschaftsbewegung in Spanien unterstützen werde.

WAHL DER LEITENDEN GREMIEN

(Kongreß-Dokument XXXII C-14)

Generalrat

Das Dokument XXXII C-14/GC/2 (Nominierungen für den Generalrat) wurde *angenommen*, und der Generalrat wurde in der vorgeschlagenen Form gewählt.

WAHL DER LAIENRECHNUNGSPRÜFER

A. Kitson (TGWU, Großbritannien); G. Kiely (USDAW, Großbritannien) und W.H. Johnson (TSSA, Großbritannien) wurden als Laienrechnungsprüfer wiedergewählt.

Vorstand

Das Dokument XXXII C-14/EB/2 (Nominierungen für den Vorstand) wurde *angenommen*, und der Vorstand wurde in der vorgeschlagenen Form gewählt.

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN

(Fortsetzung)

C.H. Fitzgibbon (Australische Hafentarbeiterföderation und Berichterstatter) legte den Bericht über die Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter (Dokument XXXII C-13/SS/Bericht) vor. Er beantragte, daß Australien und Neuseeland zu der Liste der auf der Konferenz vertretenen Länder hinzugefügt werden sollte.

Der Bericht wurde einstimmig *angenommen*.

K. Murphy (Britische Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere, Berichtstatter) legte den Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion (Dokument XXXII C-13/S/Bericht) vor.

E. Vanegas (Kolumbische Seeleutegewerkschaft) beantragte, daß in Absatz sieben des Berichtes erwähnt werden sollte, daß die kolumbische Regierung den Seeleuten während der letzten sechs

Monate zusätzliche 15% Einkommenssteuer abgezogen habe. Seine Organisation verurteile dies.

S.J. Sihvonen (Finnische Funkoffiziersgewerkschaft) verwies auf die auf der Konferenz angenommene EntschlieÙung über die Sicherheit auf See. Er bat die am KongreÙ vertretenen schwedischen Gewerkschaften, Druck auf die schwedischen Behörden auszuüben, um sie zu bewegen, ihren BeschluÙ bezüglich der Gewährung von Ausnahmewilligungen von den Bestimmungen des SOLAS-Abkommens für die zwischen Schweden und Finnland verkehrenden Fahrgast-Fähren rückgängig zu machen. Er befürchtete, daß die finnischen Behörden ebenfalls ähnliche Ausnahmen in Bewilligungen für siebzehn zwischen Finnland und Schweden verkehrende Passagierschiffe erteilen könnten. Dies müsse unter allen Umständen verhindert werden.

W.L. Rich (ILA, USA) teilte mit, daß ein ehemaliger Generalsekretär der IMCO als Vertreter der liberischen Regierung an der kürzlichen Seerechtskonferenz in New York teilgenommen habe. Die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften sollten sich bemühen sicherzustellen, daß so etwas nie wieder vorkommt.

K. Murphy (Britische Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere) sagte, der Diskussionsbeitrag des Kollegen Sihvonen zeige, wie wichtig es sei, KongreÙbeschlüsse voll zu erfüllen. Die letzte konservative Regierung habe auch ein Gesetz erlassen, gemäß dem die in der Küstenschifffahrt zum Einsatz gelangenden Schiffe eine Ausnahmewilligung von der Vorschrift erlangen können, daß auf allen Schiffen ein Funkgerät und ein Funkoffizier zu führen ist. Die britischen Gewerkschaften der Seeleute hätten derartig stark gegen die Ausstellung solcher Ausnahmewilligungen protestiert, daß bis jetzt kein einziger Reeder eine solche Ausnahmewilligung beantragt habe. Er schlug vor, daß der Sektionssekretär ein Schreiben an die schwedischen Schifffahrtsbehörden richten sollte, in dem er diese moralische Verletzung des SOLAS-Abkommens verurteilt und ferner erklärt, daß mit Hilfe der angeschlossenen Gewerkschaften der Hafentarbeiter Maßnahmen gegen Reeder ergriffen werden würden, die von solchen Ausnahmewilligungen Gebrauch machen.

J.L. Jones (Britische Transportarbeitergewerkschaft) berichtete über ein an die britischen Hafentarbeiter gerichtetes schwedisches Ansuchen um Solidarität und fragte, warum die schwedischen Hafentarbeiter nicht bereit seien, ihre eigenen Brudergewerkschafter zu unterstützen.

Å.G. Selander (Sektionssekretär) sagte, daß in der im Bericht angeführten Zusammensetzung des Sektionsbeschlusses folgende Änderungen vorzunehmen seien: Saitis und Kapnissis (Griechenland); Knutsen (Norwegen) und Unanue (Spanien). Auf die Nominierung von zwei Mitgliedern für Mexiko werde er mit dem Lima-Büro der ITF Rücksprache halten.

Der **Generalsekretär** erklärte in Beantwortung der Frage des Kollegen Jones, daß diese Angelegenheit im ITF-Vorstand zur Diskussion gelangen werde. Inzwischen könne vielleicht der nächste Redner eine Erklärung geben.

H. Ericson (Schwedische Transportarbeitergewerkschaft) sagte, Kollege Jones habe seine Frage schlecht formuliert. Die schwedische Transportarbeitergewerkschaft habe bis jetzt keine Maßnahmen in Unterstützung der schwedischen Seeleute ergriffen, weil sie kein Ansuchen um Unterstützung seitens der Hafendarbeiter erhalten habe. Vielleicht sollte Kollege Jones die schwedischen Seeleutevertreter fragen, warum sie keine Konfrontierung mit den Arbeitgebern haben wollten. Die Hafendarbeiter seien gern bereit, ihre Unterstützung zu geben, sobald dieser Konflikt aktiver werde.

K. Rude (Schwedische Schiffsoffiziersgewerkschaft) teilte mit, daß die Reeder der Kurzstrecken-Fähren bereits vor fünf Jahren solche Ausnahmebewilligungen beantragt hätten. Die Gewerkschaften hätten dagegen Einspruch erhoben, jedoch ohne Erfolg. Es sei nicht möglich, Streikmaßnahmen gegen die Schifffahrtsbehörden zu ergreifen, da sie quasi Teil der schwedischen Regierung wären. Die einzige Lösung bestehe darin, bei den Kollektivverhandlungen darauf zu dringen, daß auf jedem Schiff ein ordnungsgemäß befähigter Funker zu führen ist. Er schlug vor, daß die Diskussion über diese Frage jetzt beendet und auf Ebene der Seeleutesektion fortgesetzt werden sollte.

K. Murphy (Britische Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere) sagte, er könne die Ansichten des Kollegen Rude nicht teilen. Es sei notwendig, konkrete Maßnahmen gegen diese Gefährdung der Sicherheit der Seeleute zu ergreifen.

Der Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion (Dokument XXXII C-13/S/Bericht wurde daraufhin *angenommen*).

Donnerstag, 28. Juli 1977
Nachmittagssitzung

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN

(Fortsetzung)

L. Hellman (Schwedische Handelsarbeitergewerkschaft, Berichterstatter) legte den Bericht über die Konferenz der Sektion des Reisebüropersonals vor.

A. Kitson (Britische Transportarbeitergewerkschaft) trug eine Berichtigung zu Absatz 22 des Berichtes vor. Er sagte, der geplante Beitritt der ITF zur Weltorganisation für Tourismus sei nicht einstimmig unterstützt worden. Seine Gewerkschaft habe dagegen gesprochen. Nicht nur gegen den Beitritt sondern gegen eine separate Sektion für Reisepersonal überprüft, da diese Berufsgruppe ohne weiteres von einer bereits bestehenden anderen ITF-Fachsektion betreut werden können. Auch wäre es richtiger gewesen, das Reisebüropersonal erst einmal gewerkschaftlich zu organisieren bevor die Sektion sich um Beitritt zu irgendeiner außenstehenden Organisation bewirbt.

L. Hellman (Schwedische Handelsarbeitergewerkschaft, Berichterstatter) sagte, es sei dringend notwendig das Reisebüropersonal gewerkschaftlich zu erfassen. Es stimme, daß einige Gewerkschaften auf der Konferenz gegen den Beitritt der Sektion zur Weltorganisation für Tourismus (WTO) gesprochen hätten. Er habe nichts dagegen einzuwenden, daß dies im Protokoll erwähnt werde.

J. Otero (BRAC, USA) bezeichnete Kitsons kritische Bemerkungen als unfair und ungerecht. Da die in der Sektion vertretenen Gewerkschaften eine beachtliche Anzahl von Arbeitnehmern im Reisevermittlungssektor organisierte. Im Bericht sei jedoch ein weiterer wichtiger Punkt ausgelassen worden: Kollege Fukudome auf der japanischen KANKOROREN habe an der Konferenz als Beobachter teilgenommen und mitgeteilt, daß seine Organisation beabsichtige, bei der ITF 30.000 Mitglieder anzumelden. Er könne die Meinung des Kollegen Kitson bezüglich des Beitritts zur WTO nicht teilen, da es für die Sektion vorteilhaft wäre, der WTO anzugehören. Der Umstand, daß mehrere Gewerkschaften gegen den Beitritt zur WTO argumentiert hätten, sollte jedoch im Protokoll erwähnt werden.

L. Shorter (Britische Transportarbeitergewerkschaft) widersprach Otero und sagte, die WTO sei eine Arbeitgeberorganisation. Die ITF sollte daher nichts mit ihr zu tun haben. Er pflichtete Kitson bei, der gesagt hatte, daß das Ausmaß der gewerkschaftlichen Organisation unter dem Reisebüropersonal viel zu wünschen übrig lasse.

Y. Kosaka (Japanische Gewerkschaft des Reisebüropersonals) sprach über die Schwierigkeiten der gewerkschaftlichen Erfassung dieser Berufsgruppe. Er sagte, seine Gewerkschaft habe dreizehn Jahre benötigt, um etwa die Hälfte des japanischen Reisebüropersonals zu organisieren.

Der **Präsident** teilte mit, daß in der im Bericht angeführten Zusammen-

fassung des Sektionsausschusses die Kollegen J.P. Maynes und J.D. Cameron von der Australischen Gewerkschaft des Büropersonals als Mitglied bzw. stellvertretendes Mitglied eingetragen werden sollten.

Der Bericht über die Konferenz des Reisebüropersonals (Dokument XXXII C-13/Tr/Bericht) wurde *angenommen*. Bei der Abstimmung wurden vierzehn Stimmen gegen die Annahme des Berichtes abgegeben.

L. Joye (Schweizerischer Eisenbahnerverband, Berichterstatter) legte den Bericht über die Konferenz der Sektion Eisenbahn vor.

R.W. Buckton (Britische Lokführergewerkschaft) sagte, daß die Schlüsselstudie über die menschlichen Auswirkungen des technologischen Wandels bei den Eisenbahnen auch für die restlichen ITF-Fachsektionen nützlich sein könne. Seines Erachtens jedoch sollte den medizinischen Problemen der Einführung neuer Arbeitsmethoden größere Aufmerksamkeit zu Teil werden. Was die Frage der Verkehrspolitik betreffe, so könnten regelmäßige gemeinsame Sitzungen der Sektionsvorsitzenden dazu beitragen, eine intersektionale Behandlung dieses Themas anzustreben.

L. Joye (Schweizerischer Eisenbahnerverband, Berichterstatter) teilte mit, daß die von Kollege Rake erwähnte Schlüsselstudie auch auf das Büro- und Verwaltungspersonal ausgedehnt werden würde.

(XXXII C-13/Rw/Bericht) wurde einstimmig *angenommen*.

H. Rake (ÖTV, Deutschland, Berichterstatter) legte den Bericht über die Konferenz der Fischer vor. Er sagte, in der Liste der auf der Konferenz vertretenen Länder seien die Niederlande hinzuzufügen.

Frau C. Benade (Trawler and Line Fishermen's Union, South Africa) sagte ihre Gewerkschaft gehöre der ITF seit über 20 Jahren an, obwohl sie aufgrund der hohen Teilnahmekosten nur zweimal am Kongreß vertreten gewesen sei. Die während der Zwischenkongreßzeit von der Sektion Fischerei behandelten Probleme wie z.B. Sicherung des Lebens zur See, Seerechte und Fischereigrenzen, seien für ihre Gewerkschaft von großer Bedeutung.

Der Bericht über die Konferenz der Sektion der Fischerei (Dokument XXXII C-13/F/Bericht) wurde einstimmig *angenommen*.

C.H. Fitzgibbon (Australische Hafentarbeiterföderation, Berichterstatter) legte den Bericht über die Konferenz der Hafentarbeitersektion vor. Er sagte im Sektionsausschuß seien folgende Hinzufügungen vorzunehmen: Italien – C. Prevosti (Mitglied), R. Liguori (Stellvertreter); Trinidad – R. Charles (Mitglied).

R. Marquez (Kolumbische Hafentarbeiterföderation) berichtete, daß die kolumbischen Gewerkschaften bei der Regierung mit Nachdruck auf Ratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 127 und IAO-Empfehlung Nr. 127 über das von einer Person zu tragende Höchstgewicht gedrungen hätten. Falls die kolumbische Regierung sich weigere, diese beiden Verwaltungsurkunden zu ratifizieren, würden die zuständigen Arbeit-

nehmer sich ihrerseits weigern, Packungen zu heben und zu tragen, die mehr als 27 kg wiegen. Durch eine solche Aktion könnte der gesamte Kaffeetransport lahmgelegt werden. Sodann bat er alle am Kongreß vertretenen Organisationen, die von der Hafentarbeitersektion beantragte Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32 zu unterstützen. Die kolumbischen Hafentarbeitergewerkschaften hätten eine Arbeitsgruppe gebildet, um sich an diesem Projekt zu beteiligen. Die kolumbische Regierung erwäge gegenwärtig ob sie aus der IAO austreten sollte (da die USA Ihren Austritt bereits angekündigt habe). Die ITF sollte Druck auf die Regierungen beider Länder ausüben, um sie vom Austritt aus der IAO abzuhalten.

Der Bericht über die Konferenz der Hafentarbeitersektion (Dokument XXXII C-13/D/Bericht) wurde einstimmig *angenommen*.

WAHL DES PRÄSIDENTEN

Der **Generalsekretär** teilte mit, daß der ITF-Vorstand einstimmig die Wiederwahl des Kollegen Fritz Prechtl zum Präsidenten der ITF empfehle.

Fritz Prechtl wurde einstimmig als Präsident der ITF wiedergewählt.

Der **Präsident** dankte dem Kongreß für das in ihn gesetzte Vertrauen.

WAHL DER VIZEPRÄSIDENTEN

Der **Präsident** sagte, der Vorstand habe einstimmig beschlossen, die Wiederwahl der Kollegen J.L. Jones (Britische Transportarbeitergewerkschaft); T.W. Gleason (ILA, USA) und J.R. Baiden (Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Ghana) vorzuschlagen.

WAHL DES GENERALSEKRETÄRS

Der **Präsident** teilt mit, daß Charles Blyth beschlossen habe, sich nicht wieder als Generalsekretär zur Wahl zu stellen. Der Vorstand habe einstimmig beschlossen, den gegenwärtig Stellvertretenden Generalsekretär Harold Lewis als seinen Nachfolger zu nominieren.

Harold Lewis wurde einstimmig zum Generalsekretär der ITF gewählt.

Harold Lewis dankte dem Vorstand für seine einstimmige Empfehlung und dem Kongreß für das in ihn gesetzte Vertrauen. Er habe mit dem ausscheidenden Generalsekretär schwere Krisen durchstanden aber mit ihm stets als Freund und nicht nur als Arbeitskollege zusammengearbeitet. Er werde sich bemühen, ein würdiger Nachfolger des Kollegen Blyth zu sein.

WAHL DES GESCHÄFTSFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Der **Präsident** teilte mit, daß der Vorstand in Übereinstimmung mit Artikel VI, Absatz 3 der ITF-Satzungen einstimmig beschlossen habe, daß sich der Geschäftsführende Ausschuß zuzüglich zum Präsidenten, den drei Vizepräsidenten, den Kollegen S. Weighell und dem General-

sekretär aus den Kollegen L. Buonaccorsi, H. Frieser und J. Peterpaul zusammensetzen sollte.

33. KONGRESS

T.W. Gleason (ILA, USA) hoffte, daß der ITF-Vorstand die im Namen der gesamten nordamerikanischen Delegation ausgesprochene Einladung des nächsten ITF-Kongresses nach Miami, Florida, akzeptieren werde.

Der **Präsident** dankte dem Kollegen Gleason für diese freundliche Einladung und sagte, der Vorstand werde auf einer künftigen Sitzung zu ihr Stellung nehmen.

ITF-GOLDABZEICHEN

Der **Präsident** sagte, es freue ihn mitteilen zu können, daß der Vorstand beschlossen habe, dem ehemaligen Vorsitzenden der Norwegischen Eisenbahnergewerkschaft und langjährigem Mitglied des Ausschusses der Eisenbahnersektion, Egil Halvorsen, das Goldabzeichen der ITF zu verleihen.

Ein Gewerkschaftskollege nahm das Abzeichen entgegen und dankte der ITF im Namen des Geehrten.

Der **Präsident** sagte, er habe nunmehr die Ehre, dem Kollegen Jack Jones, ITF-Vizepräsident und Generalsekretär der britischen Transportarbeitergewerkschaft, der demnächst in den Ruhestand treten werde, das Goldabzeichen zu verleihen.

Jack Jones dankte der ITF für diese Ehrung. Er verwies auf die Forderung des Kollegen Fernandes, daß die ITF die Armen der Welt unterstützen und weiterhin mit aller Entschlossenheit grundlegende Menschenrechte verteidigen müsse.

J.R. Baiden (ITF-Vizepräsident) begab sich ans Rednerpult, um ITF-Präsident Fritz Prechtl in Anerkennung seiner großen Verdienste als Präsident der Föderation während der letzten sechs Jahre das Goldabzeichen der ITF zu verleihen.

Der **Präsident** sagte, er freue sich sehr, diese Ehrung anzunehmen, obwohl er in seiner Eigenschaft als ITF-Präsident lediglich seine Pflicht getan habe.

Sodann erwähnte Kollege Prechtl, daß der ausscheidende Generalsekretär der Föderation sich nicht vom Arbeitsleben zurückziehen werde. Er erinnerte den Kongreß daran, daß Charles Blyth viele Jahre lang in der Handelsmarine verbracht habe. Das habe ihn gelehrt, mit anderen Menschen zusammenzuleben und ihnen zu vertrauen. Diese Lehre habe er während seiner Amtszeit als Generalsekretär der Föderation nie vergessen. Charlie habe das Glück, mit einer Frau verheiratet zu sein, die ihm während seiner langjährigen Tätigkeit für die Gewerkschaftsbewegung stets treu zur Seite gestanden habe. In Anerkennung der lebenslangen treuen Verdienste um die Transport-

arbeiterbewegung verlieh er dem Kollegen Blyth das Goldabzeichen der ITF.

Der **Generalsekretär** dankte allen seinen Freunden in der ITF für ihr Verständnis und ihre Freundlichkeit. Sodann sagte er, er wolle sich von allen Delegierten verabschieden, die er nach dem Kongreß nicht mehr sehen werde.

K. Mols Sørensen (Vorsitzender der Seeleutesektion) dankte dem ausscheidenden Generalsekretär für seine langjährigen Bemühungen um die Seeleute der Welt. Er habe sehr wertvolle Arbeit geleistet und sei stets aufrichtig und fair gewesen. Sodann überreichte er dem Kollegen Blyth als Dankeszeichen der Seeleute eine Statuette eines Fischers.

AUSSCHIEDENDE VORSTANDSMITGLIEDER

Der **Präsident** teilte mit, daß die Kollegen D. Beattie (USA); K. Kihata (Japan); C.S. Nair (Singapur); M. Ramirez (Peru); E. Tolosa (Argentinien) und Ph. Seibert (Deutschland) aus dem Vorstand ausscheiden würden. Er dankte ihnen im Namen der Mitgliedsverbände für ihre beispielhafte Arbeit und ihre langjährigen Verdienste.

SCHLUSSANSPRACHE

Der **Präsident** begann seine Schlußansprache mit einem Dank an die Dolmetscher, die während des Kongresses sehr schwer gearbeitet hatten. Sodann dankte er den gastgebenden irischen Gewerkschaften recht herzlich für die Organisation dieses 32. ITF-Kongresses und dem irischen Kongreßpersonal sowie den Artisten, die am Kongreßfestessen vom Vortage zur Unterhaltung der Delegierten und Gäste beigetragen hatten. Den britischen und nordamerikanischen Gewerkschaften dankte er für ihren großzügigen Beitrag zu den Kongreßkosten. Sein letzter Dank galt dem ITF-Personal, daß während des Kongresses, wenn auch hinter den Kulissen, unentbehrliche Arbeit geleistet habe.

Er bat alle Delegierten und Mitgliedsverbände, sich für die Erfüllung der Kongreßbeschlüsse einzusetzen und forderte sie abschließend auf, den Kampf um die Rechte der Transportarbeiter aller Länder gemeinsam weiterzuführen. Trotz der Wiederherstellung der Demokratie in Indien und Spanien sei es wichtig, nicht zu vergessen, daß es in vielen Teilen der Welt weiterhin Militärregierungen gibt. Letztens wünschte der Kongreß allen Delegierten eine angenehme und sichere Heimreise.

Daraufhin erklärte der Präsident den 32. Kongreß der ITF als geschlossen.

MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSS

(Kongreß-Dokument XXXII C-6/a/Bericht)

1. Der Mandatsprüfungsausschuß tagte am 21. Juli.
2. W.C.Y. McGregor (Kanada) wurde zum Vorsitzenden gewählt, und der Ausschuß beschloß, daß der Vorsitzende auch als Berichterstatter handeln sollte.
3. Der Ausschuß beschloß als allgemeinen Grundsatz, dem Kongreß zu empfehlen, daß die Mandate aller Mitgliedsverbände, die ihre Beiträge für die erste Hälfte des Jahres 1977 gezahlt haben, zugelassen werden sollten. Der Ausschuß war sich ferner bewußt, daß die Überweisung von Geld von einem Land in ein anderes oft mit Verzögerungen und Schwierigkeiten verbunden ist, auf die ein Mitgliedsverband keinerlei Einfluß hat, so daß es unvernünftig wäre, den Artikel IV, Abs. 3 der ITF-Satzungen, der besagt daß Mitgliedsverbände ihre Beiträge zumindest für die ersten neun Monate des Kongreßjahres gezahlt haben müssen, zu unbiegsam anzuwenden.
4. Gestützt auf die Annahme, daß der Kongreß diese Empfehlung gutheißt, prüfte der Ausschuß danach die Mandate aller Delegierten, die sich am 20. und 21. Juli angemeldet hatten. Diese Prüfung zeigte, daß nur im Falle von 7 Organisationen eine zusätzliche Rücksprache mit den betreffenden Delegierten erforderlich war. Der Ausschuß beschloß, daß der Vorsitzende die noch zweifelhaften Fälle untersuchen und dem Ausschuß auf seiner nächsten Sitzung Bericht erstatten sollte.
5. Am 22. Juli klärte der Vorsitzende die Mandate von sechs der unter Punkt 4 oben erwähnten sieben Organisationen. Im Falle der siebenten Organisation, bei der es sich um die Vertretung einer nicht anwesenden Organisation handelte, war er der Ansicht, daß die betreffende Organisation keinerlei Grund für die Nichtzahlung ihrer Beiträge hatte und somit nicht berechtigt war, eine andere Organisation zu ersuchen, sie am Kongreß zu vertreten.
6. Eine sich auf die Empfehlungen des Ausschusses stützende Delegiertenliste wird während des Kongresses zur Verteilung gelangen. Sie zeigt, daß am Kongreß 350 Delegierte und 101 Berater von 176 Organisationen aus 55 Ländern teilnehmen. Die Gesamtzahl der Stimmen, auf die diese Organisationen bei Abstimmungen nach Mitgliedschaft Anspruch haben, beträgt 3.255.000.
7. Eine ergänzende Delegiertenliste wird zur Verteilung gelangen, auf der die Delegierten angeführt sind, die sich nach dem 21. Juli angemeldet haben und deren Mandate vom Vorsitzenden gutgeheißen wurden.

W.C.Y. McGREGOR,

Vorsitzender

ENTSCHLIESSUNGSAUSSCHUSS

(Kongreß-Dokument XXXII C-9/Bericht)

Die Zusammensetzung des Entschließungsausschusses ist wie folgt:

A. Kitson (Großbritannien)	M. M. Rygus (Kanada)
C. Iddon (Deutschland)	J. F. Otero (USA)
L. Joye (Schweiz)	H. Hernandez (Venezuela)
E. Halevi (Israel)	D-Din-Gabisi (Sierra Leone)
S. Nylund (Finnland)	U. M. Purohit (Indien)
O. Bach (Norwegen)	

Der Ausschuß tagte am 21. Juli 1977 um 17.00 Uhr. A. Kitson wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter bestimmt. Der Ausschuß prüfte die im Kongreßdokument XXXII C-9 enthaltenen Anträge und empfahl, daß diese wie folgt behandelt werden sollten:

Dokument XXXII C-9

ITF-Verkehrspolitik – eingereicht von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands. Der Ausschuß war der Ansicht, daß dieser Antrag mit dem Antrag: Ordnungsmassnahmen statt Liberalismus im Verkehr (ebenfalls von der GdED eingereicht) vereint werden sollte. Das deutsche Mitglied des Entschließungsausschusses sagte, seine Organisation könne dem zustimmen. Der Ausschuß empfiehlt, daß dieser neue Test von der Plenarsitzung des Kongresses behandelt werden sollte.

Massnahmen gegen multinationale Konzerne – eingereicht von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands – von der Plenarsitzung des Kongresses.

IAO-Konvention über Arbeitsbedingungen der Eisenbahner – eingereicht von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands – von der Plenarsitzung des Kongresses.

Streckenschließung von Eisenbahnen – eingereicht von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands – von der Sektionskonferenz der Eisenbahner.

Sitzungen der Sektionsvorsitzenden – eingereicht von der Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft.

Dem Ausschuß wurde mitgeteilt, daß der Vorstand mit Zustimmung des Antragstellers empfohlen hat, den zweiten Absatz der Antrages durch folgenden Wortlaut zu ersetzen:

“AUS DIESEM GRUNDE WIRD VORGESCHLAGEN, daß der ITF-Kongreß den Vorstand beauftragen sollte, zwischen Kongressen, wenn immer dies notwendig ist, Sitzungen der Sektionsvorsitzenden zusammen mit Mitgliedern des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF einzuberufen.”

Der Entschließungsausschuß empfiehlt, daß der Antrag in seiner geänderten Form auf der Plenarsitzung des Kongresses behandelt werden sollte.

Flaggenwechsel – eingereicht von der Schwedischen Seeleutegewerkschaft – auf der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter und der Seeleutekonferenz.

Ausdehnung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen – eingereicht von der Allgemeinen Dänischen Arbeitergewerkschaft (SiD) und der Dänischen Gewerkschaft der Gehaltsempfänger – auf der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter.

Schattenflaggen – eingereicht von der Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia – auf der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter.

Sicherheit auf See – eingereicht von der Dänischen Gewerkschaft der Kapitäne, der Dänischen Gewerkschaft der Steuerleute, der Dänischen Gewerkschaft der Schiffsingenieure, der Dänischen Gewerkschaft der Funkoffiziere, der Dänischen Gewerkschaft der Köche und Stewards und der Dänischen Gewerkschaft der Heizer – auf der Sektionskonferenz der Seeleute.

Verbot von Handelsschiffen mit Atomantrieb – eingereicht von der Schwedischen Seeleutegewerkschaft.

Es wird empfohlen, daß im Absatz (a) des letzten Absatzes hinter dem Wort "durchzuführen" die Worte "die nicht über vorschriftsmäßige Sicherheitsnormen verfügen" eingefügt werden sollten und daß dieser Antrag auf der Sektionskonferenz der Seeleute behandelt werden sollte.

Internationale Handelsschifffahrt – eingereicht von der US International Longshoremen's Association – auf der Sektionskonferenz der Seeleute und Rückverweisung an den ITF-Vorstand zwecks weiterer Prüfung.

Nationale Schifffahrt – eingereicht von der Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia – auf der Sektionskonferenz der Seeleute.

Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32 – eingereicht von der Italienischen Transport- und Hafenarbeitergewerkschaft (UILTATEP) – auf der Sektionskonferenz der Hafenarbeiter.

Abkommen über Normen für den Internationalen Strassengüterverkehr – eingereicht von der Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft – auf der Sektionskonferenz der Strassentransportarbeiter.

Schadenersatzforderung gegen die Japanischen Eisenbahner – eingereicht von der National Railway Workers' Union (KOKURO), Japan und der Nihon National Railway Motive Power Union (DORO), Japan – auf der Sektionskonferenz der Eisenbahner.

Modernisierung der Ekuadorianischen Eisenbahnen – eingereicht von der Ekuadorianischen Eisenbahnergewerkschaft – auf der Sektionskonferenz der Eisenbahner.

Spanien – eingereicht von der Vereinigung des wissenschaftlichen, technischen und aufsehenden Personals (ASTMS, Großbritannien).

Nach Rücksprache mit dem Antragsteller wird empfohlen, daß die Worte "ERWARTET eine schleunige Abschaffung des totalitären faschistischen Regimes" gestrichen werden sollten und daß der geänderte Antrag von der Plenarsitzung des Kongresses behandelt werden sollte.

Internationale Boykotte – eingereicht vom South African Council of Transport Workers. Über die möglichen Konsequenzen dieses Antrages erfolgte eine lange Diskussion. Der Vorsitzende des Entschliessungsausschusses wurde beauftragt, den Antragstellern zu empfehlen, ihren Antrag zurückzuziehen, da er zweifellos auf großen Widerstand stossen werde. Die Antragsteller haben nunmehr beschlossen, dies zu tun und den Antrag zurück an den ITF-Vorstand zu verweisen, unter der Bedingung, daß zwischen dem Vorstand und den südafrikanischen Delegierten ein Gespräch über die gewerkschaftliche Lage in Südafrika erfolgt.

Der Entschliessungsausschuss empfiehlt die Rückverweisung des Antrages an den Vorstand.

Verteidigung der Gewerkschafts- und Bürgerrechte – eingereicht von der Peruanischen Strassentransportarbeiter-Föderation und der Argentinischen Transportarbeiterföderation. Der Ausschuss war der Ansicht, daß dieser Antrag besser wäre, wenn er sich auf alle Länder mit totalitären Regimen beziehen würde. Der Vorsitzende des Ausschusses wurde beauftragt, die Antragsteller zu fragen, ob sie bereit seien, der Streichung des Wortes "lateinamerikanischen" im ersten und im dritten Absatz der Entschliessung zuzustimmen. Die Antragsteller erklärten sich damit einverstanden.

Der Ausschuss empfiehlt dem Kongreß, diesen Antrag an den ITF-Vorstand zurückzuverweisen.

Erklärung von Caracas – eingereicht von der Peruanischen Straßentransportarbeiterföderation und der Argentinischen Straßentransportarbeiterföderation. Von der Plenarsitzung des Kongresses mit der Empfehlung, den Antrag zwecks Weiterverfolgung an den ITF-Vorstand zu verweisen.

Probleme der weiblichen Arbeitnehmer (I) und (II) – eingereicht von der Niederländischen Transportarbeitergewerkschaft (NVV). Der Ausschuss empfiehlt die Rückverweisung beider dieser Anträge an den ITF-Vorstand.

A. KITSON
Berichterstatter

KONFERENZ DER SEKTION EISENBAHN

Am 25. Juli 1977 fand die Eisenbahner-Sektionskonferenz statt. An ihr nahmen rund 150 Delegierte, Berater und Beobachter aus über 25 Ländern teil.

L. Buonaccorsi (FO, Frankreich) stellvertretender Sektionsvorsitzender, führte den Vorsitz.

1. Wahl des Berichterstatters

L. Joye (SEV, Schweiz) wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht wurde vorgelegt und *angenommen*.

Gemeinsam mit dem Tätigkeitsbericht wurden a) eine Schlüsselstudie über die menschlichen Auswirkungen des technologischen Wandels im Eisenbahnwesen und b) eine Broschüre "Argumente der ITF-Eisenbahner für eine bessere Verkehrspolitik" vorgelegt. In einer angeregten Diskussion wurden diese Dokumente besprochen, und es wurde festgestellt, daß diese eine nützliche Grundlage für die Arbeit der Sektion sowie auch der einzelnen nationalen Gewerkschaften seien. Die Schlüsselstudie wird von den Mitgliedsverbänden einer eingehenden Prüfung unterzogen werden, und die Resultate dieser Prüfung sowie daraus folgende nationale Studien werden dem Sekretariat gemeldet werden. Bestätigt wurde der auf der Sektionskonferenz in Harrogate, 1975, gefaßte Beschluß, eine Studie über die Auswirkung des technologischen Wandels für das Büropersonal bei den Eisenbahnen durchzuführen. Ebenfalls sollte sich die Sektion Eisenbahn in Zukunft mehr mit Gesundheitsfragen des Eisenbahnpersonals beschäftigen. Zur Broschüre über Verkehrspolitik wurde festgestellt, daß es notwendiger denn je sei, zu einer einheitlichen und modernen Verkehrspolitik innerhalb der Sektion als auch im Rahmen der ITF zu gelangen. Diese hätte auch beschäftigungspolitische Aspekte zu beachten. Die amerikanischen Kollegen machten die Konferenz darauf aufmerksam, daß sie unter Umständen in der nächsten Zukunft einen landesweiten Streik durchführen könnten und dann die volle Unterstützung der ITF benötigen würden.

3. Eingereichte Anträge

Drei vom Entschließungsausschuß an die Sektion verwiesene Anträge wurden von der Konferenz *angenommen* (sh. Anhang: Kongreßentschlüssungen Nr 16, 17 und 18).

4. Arbeitsprogramm

Das dem Dok. XXXII C-7/Rw. angefügte Arbeitsprogramm wurde *angenommen*. Die Kollegen aus Lateinamerika, Indien und Afrika ersuchten um verstärkte Sektionstätigkeit in ihren jeweiligen Ländern. Die holländischen Kollegen machten auf das Problem der Zugentführungen aufmerksam. Verstärkte Kommunikation innerhalb der Sektion sowie der bestehenden Unterausschüsse wurde angeregt.

5. Wahlen

L. Joye (SEV, Schweiz) wurde zum Sektionsvorsitzenden, J. G. Mollo (Railways and Harbours Union, Kenia) zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Der neue **Sektionsauschuß** setzt sich wie folgt zusammen:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Ersatzmitglied</i>
(a) Afrika		
Nordafrika	A. Ayoub <i>(Tunesien)</i>	M. Klila <i>(Tunesien)</i>
Westafrika	D. Oyeyemi <i>(Nigeria)</i> A. E. Forson <i>(Ghana)</i>	R. F. Balogun <i>(Nigeria)</i>
Ostafrika	J. G. Mollo <i>(Vizevorsitzender)</i> <i>(Kenia)</i>	
(b) Asien		
Taiwan	Ling Chih-Chung	Liu Chia-Yu
Indien	U. M. Purohit	D. D. Vashist
Japan	Y. Murakami	M. Nakae
Korea	Chong-Wook Kim	Hun-Ki Lee
(c) Europa		
Österreich	H. Schmölz	E. Schmid
Benelux	P. L. Hérin <i>(Belgien)</i> J. Mulder <i>(Niederlande)</i> J. Schneider <i>(Luxemburg)</i>	P. Potums <i>(Belgien)</i> C. Kuypers <i>(Niederlande)</i> J. Konz <i>(Luxemburg)</i>
Dänemark	B. Aanaes	K. K. Jensen
Finnland	L. Syrjänen	U. Keijonen
Frankreich	D. Iarovay	R. Decoudun
Deutschland	H. Vomberg H. Wittkopp	R. Bühler
Großbritannien	S. Weighell	R. W. Buckton T. Jenkins
Irland (Rep.)	F. H. Smyth C. Kirwan	
Italien	S. Bianchini F. Salerno	F. V. Scimò A. Bisegni
Norwegen	S. Kortvedt	G. Tønder
Spanien	V. Sanchez	A. Rodriguez
Schweden	S. Petersson	I. Andersson
Schweiz	L. Joye <i>(Vorsitzender)</i>	H. Nydegger
Türkei	S. Akova	
(d) Lateinamerika		
Argentinien, Chile, Uruguay	A. A. Puebla <i>(Argentinien)</i>	
Bolivien, Peru	A. Jiménez <i>(Bolivien)</i>	J. Aredo <i>(Peru)</i>
Kolumbien, Ekuador Venezuela	H. R. Tamayo <i>(Ekuador)</i> A. Salinas <i>(Venezuela)</i>	C. Andrade <i>(Venezuela)</i>
Zentralamerika	T. Alvarado B. <i>(Costa Rica)</i> A. Caballero O. <i>(Honduras)</i>	O. Muñoz D. <i>(Costa Rica)</i>
(e) Nordamerika		
Kanada	R. A. Gingerich	F. A. Hardin
USA	J. F. Peterpaul J. F. Otero H. C. Crotty	R. W. Smith A. Terriego

Unterausschuß für Verkehrspolitik

Der Unterausschuß für Verkehrspolitik setzt sich wie folgt zusammen:

Fritz Prechtl (<i>Vorsitzender</i>)	Österreich
P. Potums	Belgien
D. Langendorf	Deutschland
J. Schneider	Luxemburg
J. Mulder	Niederlande
H. Nydegger	Schweiz

Dies ist ein deutschsprachiger Unterausschuß. Es steht Vertretern von Mitgliedsverbänden anderer Länder frei, diesem Unterausschuß beizutreten, sofern sich dadurch keine zusätzlichen administrativen Arbeiten (Übersetzen/Dolmetschen usw.)

Unterausschuß für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals

Der Unterausschuß für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals setzt sich wie folgt zusammen:

H. Nydegger (<i>Vorsitzender</i>)	Schweiz
H. Schmölz	Österreich
P. L. Hérim	Belgien
T. Tirkkonen	Finnland
R. Schäfer	Deutschland
H. Wittkopp	Deutschland
R. W. Buckton	Großbritannien
S. Weighell	Großbritannien
F. H. Smyth	Irland
J. Schneider	Luxemburg
C. Kuypers	Niederlande
J. Mulder	Niederlande
G. Tønder	Norwegen
S. Kvilekval	Norwegen
S. Petersson	Schweden
S. Akova	Türkei

6. Verschiedenes

Von den spanischen Kollegen wurde ein Resolutionsentwurf vorgelegt, welcher von der Konferenz *angenommen* wurde (sh. Anhang: Kongreßentschliessung Nr 19).

L. JOYE
Berichterstatter

KONFERENZ DER SEKTION STRASSENTTRANSPORT

Die Konferenz der Sektion Straßentransport fand am 23. Juli 1977 statt. An ihr nahmen 87 Delegierte, Berater sowie Beobachter aus 26 Ländern teil.

H. Ericson (Schwedischer Transportarbeiterverband), Sektionsvorsitzender, führte den Vorsitz.

1. Wahl des Berichterstatters

H. Ericson (Schwedischer Transportarbeiterverband), Sektionsvorsitzender, wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitbericht

Der Tätigkeitsbericht wurde vom Sektionsvorsitzenden sowie vom Sektionssekretär enigeführt und *angenommen*.

In der anschließenden Diskussion beantragten die britischen Vertreter, daß die Sektion dem Problem der Arbeitsbedingungen im Straßen-transport im Hinblick auf die veränderte Situation in der EWG erhöhte Bedeutung beimessen möge.

3. Eingereichte Anträge

Unter diesem Tagesordnungspunkt wurde ein Entschließungsantrag mit dem Titel "Vertrag betreffend Normen für den Internationalen Straßen-gütertransport" vorgelegt und *gugeheiß*en (sh. Anhang: Kongreßent-schliessung Nr 20).

4. Arbeitsprogramm

Das vorgelegte Arbeitsprogramm wurde *angenommen*.

5. Wahlen

Der Vorsitzende, **H. Ericson**, sowie der Vizevorsitzende, **Kurt Haussig**, wurden wiedergewählt.

Der neue **Sektionsauschuß** setzt sich wie folgt zusammen:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Ersatzmitglied</i>
Argentinien	R. M. Perez	O. Villegas
Australien	T. W. Sullivan	J. D. Cameron
	J. L. Waters	
Österreich	W. Follrich	E. Strasser
	E. Steinbach	
Barbados	F. L. Walcott	L. Trotman
Belgien	A. De Kie	M. Vergracht
Kanada	R. A. Gingerich	
Dänemark	E. Nielsen	H. Olsen
Finnland	M. Veirto	E. Vahter
Frankreich	G. Doriat	J. Vandecasteele
Deutschland	K. Haussig	W. Murche
	(<i>Vizevorsitzender</i>)	
	H. Wittkopp	
	J. Quadflieg	
Großbritannien	A. Kitson	J. Ashwell
	T. Jenkins	L. Smith
	J. Moore	C. A. Lyons
	G. Kiely	
Irland (Rep.)	C. Kirwan	J. Cullen
Kenia	P. Mbinda	
Luxemburg	J. Konz	M. Schlechter
Niederlande	G. C. Hoekstra	W. Snijder
Norwegen	M. A. Bakke	W. Kolstad
Spanien	E. Marchena	L. Somolinos
Schweden	H. Ericson	A. Åslund
	(<i>Vorsitzender</i>)	R. Nilsson
	O. Jansson	
Schweiz	P. W. Küng	E. Beiner
Tunesien	C. Yourès	H. Beloud

USA

Venezuela
Westafrika

W. E. Granlund
J. F. Peterpaul
J. J. González
M. A. Bakare
(Nigeria)

D. A. Bobo
A. Kenopensky
D. Din-Gabisi
(Sierra Leone)

Planungsausschuß

Der Planungsausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

H. Ericson (<i>Vorsitzender</i>)	Schweden
K. Haussig (<i>Vizevorsitzender</i>)	Deutschland
P. W. Küng	Schweiz
A. Kitson	Großbritannien

6. Verschiedenes

Unter diesem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

H. ERICSON,
Berichterstatter

KONFERENZ DER SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

Die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt fand am 23. Juli 1977 statt. An ihr nahmen 21 Delegierte, Berater und Beobachter aus 10 Ländern teil.

P.Mol (NVV, Niederlande), Sektionsvorsitzender, führte den Vorsitz.

1. Wahl des Berichterstatters

P.Mol (NVV, Niederlande), Sektionsvorsitzender, wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht wurde vom Sektionsvorsitzenden sowie vom Sektionssekretär eingeführt und von der Sektion *angenommen*.

In der anschließenden Diskussion nahmen die EWG-Beobachter **P. W. Seton** und **M. Vanistendael** zur Situation der Binnenschifffahrt innerhalb der EWG Stellung. **Jack Ashwell** (TGWU, Großbritannien) bedauerte die unzureichende Kommunikation zwischen Großbritannien und der EWG-Kommission und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt Großbritanniens. **R. Gingerich** (CBRT & GW, Kanada) schilderte die Situation in der Binnenschifffahrt Kanadas und stellte fest, daß es wünschenswert wäre, eine Arbeitskonferenz über Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt durchzuführen. **Konrad Barth** (OeTV, B.R. Deutschland) berichtete über die schwierige Situation der westdeutschen Donau-Schifffahrt in bezug auf den Ost/West-Verkehr. Kollege **Ahmed Protapuddin** (Bangladesh Launch Workers' Association) berichtete über die oft sehr menschenunwürdigen Verhältnisse in der Binnenschifffahrt von Bangla Desch und bat die ITF um aktive Hilfe.

3. Anträge

Es lagen keine formellen Anträge an die Konferenz vor.

4. Arbeitsprogramm

Das vorgeschlagene Arbeitsprogramm wurde *angenommen*.

5. Wahlen

Der Vorsitzende, **P. Mol**, sowie der Vizevorsitzende, **Karl Rebsamen**, wurden wiedergewählt.

Der neue **Sektionsauschuß** setzt sich wie folgt zusammen:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Ersatzmitglied</i>
Argentinien	M. Altamirano J. Luciani	P. Togni E. O. Venturini
Österreich	W. Darmstädter	G. Gesek
Bangla Desch	A. Protapuddin	
Belgien	L. Eggers	
Kanada	R. A. Gingerich	
Finnland	L. Heinonen	V. Trast
Frankreich	J. Duniau	A. Mosthoff
Deutschland	M. Rosenberg	H. Peifer W. Murche
Großbritannien	T. Cronin	
Niederlande	P. Mol (<i>Vorsitzender</i>)	
Schweiz	K. Rebsamen (<i>Vizevorsitzender</i>)	

Arbeitsgruppe "Rhein/Main/Donau"

Die Arbeitsgruppe "Rhein/Main/Donau" setzt sich wie folgt zusammen:

P. Mol (<i>Vorsitzender</i>)	Niederlande
K. Rebsamen (<i>Vizevorsitzender</i>)	Schweiz
W. Darmstädter	Österreich
M. Rosenberg	Deutschland
J. Hauf (<i>Sektionssekretär</i>)	

6. Verschiedenes

Venturini (Argentinien) beantragte die Einberufung einer latein-amerikanischen Regionalkonferenz für die Binnenschifffahrt

P. MOL,
Berichterstatter

KONFERENZ DER HAFENARBEITERSEKTION

An der Konferenz nahmen 57 Delegierte und Berater von 28 Mitgliedsverbänden teil. Den Vorsitz führte C.H. Fitzgibbon, Australien (Sektionsvorsitzender).

1. Wahl des Berichterstatters

Die Konferenz beschloß, daß der Vorsitzende als Berichterstatter handeln sollte.

2. Tätigkeitsbericht

Der Stellvertretende Generalsekretär verwies auf Punkt 216 des Tätigkeitsberichtes für die Jahre 1974-1976 (Dok. XXXII C-7). Er teilte mit, daß das IAO-Handbuch über Sicherheit und Gesundheit der Hafendarbeiter noch immer nicht veröffentlicht worden sei. Ferner berichtete er über Schwierigkeiten, die im Zusammenhang mit der Formulierung von Vorschriften über die zulässige Länge der zu Laderäumen führenden Leitern aufgetreten waren.

Mit Bezug auf die im Februar 1977 abgehaltene Konferenz der Hafendarbeitersektion (Dok. XXXII C-7, Punkt 217) teilte der Stellvertretende Generalsekretär mit, daß die Mitgliedsverbände ersucht worden seien, Informationen über grundlegende Arbeitsbedingungen bereitzustellen. Das Sekretariat beabsichtige, zu einem späteren Zeitpunkt das Ergebnis dieser Umfrage in einer Übersicht zusammenzufassen.

Die Konferenz befaßte sich sodann mit dem Ergänzenden Tätigkeitsbericht (Dok. XXXII C-7/D), der eine Skizze des vorgeschlagenen Inhalts eines neuen IAO-Übereinkommens enthielt, das an die Stelle des nunmehr veralteten Übereinkommens Nr. 32 betreffend den Unfallschutz der Hafendarbeiter (1932) treten soll. Die Konferenz nahm an der genannten Skizze eine Reihe von Änderungen und Hinzufügungen vor. Die Skizze wird nunmehr die Grundlage bei der Erstellung eines detaillierten Übereinkommensentwurfes sein, mit der eine auf der Sektionskonferenz im Februar 1977 gebildete Arbeitsgruppe besonders beauftragt wurde.

3. Bericht über die Sondersektion der Seeleute

Es wurde beschlossen, diesen Tagesordnungspunkt nicht zu behandeln, da er auf der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafendarbeiter gleichfalls zur Diskussion steht.

4. Anträge

Ein Entschließungsantrag betreffend die Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32 (eingereicht von der Italienischen Transport- und Hafendarbeitergewerkschaft - UILTATEP) war vom Entschließungsausschuß an die Konferenz der Hafendarbeitersektion verwiesen worden. Im letzten Absatz der Entschließung wurde eine geringfügige Änderung vorgeschlagen, um klarzustellen, daß bereits bestehende nationale Normen, die besser sind als die vom gegenwärtigen oder revidierten Übereinkommen vorgesehenen, nicht beeinträchtigt werden sollten. Der Vertreter der UILTATEP stimmte dieser Änderung zu, und die Entschließung wurde in geänderter Form einstimmig angenommen (sh. Anhang: Kongreßentschließung Nr. 6).

5. Arbeitsprogramm

Die Konferenz beschloß, daß sich die Sektion in erster Linie mit der Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32 befassen sollte.

6. Wahlen

C.H. Fitzgibon (Australien) und **T.W. Gleason** (USA) wurden einstimmig zum Vorsitzenden bzw. Vizevorsitzenden gewählt.

Der neue **Sektionsausschuß** setzt sich wie folgt zusammen:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Ersatzmitglied</i>
Australien	C.H. Fitzgibon (<i>Vorsitzender</i>)	P. O'Toole
Österreich	R. Gryc	W. Darmstädter
Barbados	F.L. Walcott	
Belgien	A. Vervliet	
Bermuda	E.A. Blakeney	
Kanada	D. Nicholson	J.A. Levia
Kolumbien	R. Marquez I.	
Finnland	P. Teikari	M. Veirto
Deutschland	F. Mahlstedt	M. Rosenberg
Ghana	J.R. Baiden	S.K. Agboh
Großbritannien	J.L. Jones	T. Cronin
Irland (Rep.)	C. Kirwan	J. McBrinn
Italien	C. Prevosti	R. Liguori
Malaysia	S. Constantine	
Malta	A. Caruana	
Niederlande	P.M. van Keulen	
Neuseeland	E.G. Thompson	S.P. Jennings
Norwegen	O. Bach	V. Folvik
Singapur	V. Jayakody	
Spanien	L. Ma. Tellaeche	L. Amor
Schweden	P. Goñi	
Schweiz	H. Ericson	H. Wahlström
Trinidad	K. Rebsamen	
USA	R. Charles	
	T.W. Gleason Sr. (<i>Vizevorsitzender</i>)	V. Colucci

7. Verschiedenes: Fidschi

Die Neuseeländische Seeleutegewerkschaft reichte einen an die Sektionskonferenz der Hafentarbeiter gerichteten Entschließungsantrag ein, da Mitglieder der neuseeländischen Gewerkschaft in Fidschi verhaftet worden waren, weil sie sich weigerten, während eines Hafentarbeiterstreiks den Einsatz von Streikbrechern zu gestatten. Der genannte Entschließungsantrag wurde einstimmig angenommen (sh. Anhang: Kongreßentschließung Nr 7).

C.H. FITZGIBBON,

Berichterstatter

KONFERENZ DER SEELEUTESEKTION

Die Konferenz fand am 22. Juli 1977 statt und begann um 9.00 Uhr vormittags. An ihr nahmen rund 120 Delegierte und Berater von Mitgliedsverbänden der folgenden 35 Ländern teil: Argentinien, Australien, Belgien, Bermuda, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Ghana, Gilbert-Inseln, Griechenland, Großbritannien, Indien, Irland, Island, Israel, Italien, Japan, Kanada, Kolumbien, Korea, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Österreich, Philippinen,

Schweden, Schweiz, Singapur, Spanien, Taiwan, (Republik China), Trinidad & Tobago, Tunesien, USA und Zypern. Ferner waren mehrere Beobachter von verschiedenen internationalen Organen anwesend, die sich mit maritimen Fragen befassen.

Den Vorsitz führte K. Mols Sørensen (Dänemark).

1. Wahl des Berichterstatters

K.A. Murphy (Großbritannien) wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Während der Diskussion des Tätigkeitsberichtes (Punkt 218-262 in Dok. XXXII C-7 und Punkt 1-18 in Dok. XXXII C-7/S) wurde mit Besorgnis auf die schwache gewerkschaftliche Organisation der im Offshore-Sektor beschäftigten Seeleute sowie auf die zunehmende Verwendung von Schattenflaggen in diesem Beschäftigungsbereich verwiesen. Es wurde vorgeschlagen, daß die zuständigen Mitgliedsverbände sich mit aller Energie um die gewerkschaftliche Erfassung der betreffenden Arbeitnehmer bemühen sollten und daß die ITF eine Sondersitzung einberufen sollte, um diese Bemühungen auf weltweiter Basis zu koordinieren.

Es wurde beschlossen, die nächste Sitzung des ITF-Bemannungsausschusses so bald wie möglich einzuberufen.

Ferner wurde beschlossen, daß zu einem baldigen Zeitpunkt eine Sitzung über Seeleutewohlfahrt stattfinden sollte.

Im Zusammenhang mit dem Problem der nichtnormengemäßen Schiffe wurden alle Delegierten aufgefordert, bei ihren Regierungen auf Ratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 147 über Mindestnormen für Handelsschiffe zu dringen, damit dieses Übereinkommen so bald wie möglich in Kraft treten kann.

Gleichzeitig wurde darauf verwiesen, daß die von der staatlichen Reederei Kolumbiens vorgenommene willkürliche Herabsetzung der Bemannungsnormen zu mehreren ersten Unfällen geführt hat. Die Sektion beschloß, daß die ITF die ihr angeschlossene Kolumbische Seeleutegewerkschaft in ihrem Kampf gegen die regressive Bemannungspolitik der kolumbischen Staatsreederei weiterhin unterstützen sollte.

Mit Bezug auf die IMCO vertraten viele Delegierte die Ansicht, daß das ITF-Sekretariat untersuchen sollte, wie die ITF wirksamer auf den verschiedenen IMCO-Unterausschüssen (z.B. dem Unterausschuß über die Konstruktion und Ausrüstung von Schiffen) vertreten sein könnte. In diesem Zusammenhange wurde erklärt, daß die Mitgliedsverbände ermutigt werden sollten, sich an der Arbeit der IMCO aktiver zu beteiligen.

Nachdem der Sektionssekretär mitgeteilt hatte, daß die Delegation des IAO-Verwaltungsrates zu der im Jahre 1978 stattfindenden Internationalen Konferenz über die Ausbildung und Befähigung von

Seeleuten fünf Arbeitnehmer-Vertreter angehören werden, beschloß die Sektion, daß das ITF-Sekretariat diese fünf Vertreter bei Rücksprache mit den Seeleutemitgliedern des Gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschusses für Seeleuteausbildung nominieren sollte.

Nach einem Meinungs- und Informationsaustausch über die ITF/ISF-Vereinbarung betreffend die Beschäftigung asiatischer Seeleute wurde beschlossen, daß diese Vereinbarung neu ausgehandelt werden sollte, da die von der IAO empfohlene Mindeststeuer eines Vollmatrosen nunmehr US Dollars 187,— beträgt. Der Delegierte aus Trinidad erklärte, daß einige Reeder von Schiffen unter traditionellen Flaggen in seinem Land billige Arbeitskräfte anzuheuern versuchten. Seine Gewerkschaft habe sich immer kategorisch geweigert, billige Besatzungen bereitzustellen. Im nächsten Hafen jedoch gelänge es den Reedern oft, billige Arbeitskräfte zu finden. Es wurde vorgeschlagen, daß das ITF-Sekretariat dieses Problem untersuchen sollte.

3. Bericht über die Sondersektion der Seeleute

Die Konferenz beschloß, diesen Tagesordnungspunkt nicht zu diskutieren, da der genannte Bericht auf der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter zur Diskussion stehen wird.

4. Anträge

Folgende Anträge waren vom Entschließungsausschuß an die Seeleutesektion verwiesen worden: Flaggenwechsel; Schattenflaggen; Sicherheit auf See; Verbot von Handelsschiffen mit Atomtrieb; Internationale Handelsschiffahrt; Nationale Schiffahrt.

Mit Ausnahme des Antrages über Schattenflaggen wurden die obigen Anträge *angenommen* und sind in ihrer revidierten Form im Anhang: Kongreßentschlüssungen Nr. 8-12) wiedergegeben. Der Antrag über Schattenflaggen wurde nicht behandelt, da die Sektion der Ansicht war, daß er auf der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafenarbeiter diskutiert werden sollte. Außerdem wurde der Konferenz zur Information der vom Entschließungsausschuß an die Plenarsitzung des Kongresses verwiesene Entschließungsantrag über "Sitzungen der Sektionsvorsitzenden" vorgelegt.

5. Arbeitsprogramm

Im Zusammenhang mit dem vorgeschlagenen Arbeitsprogramm lagen zwei weitere Anträge vor, und zwar über: Die strukturelle Sicherheit von Schiffen; Die Anerkennung der von der IAO und IMCO ergriffenen Maßnahmen zwecks Festlegung einer internationalen Norm über die medizinische Betreuung an Bord von Schiffen. Beide Anträge wurden *angenommen* (sh. Anhang: Kongreßentschlüssungen Nr 13 und 14).

Das in Dok. XXXII C-7/S angeführte Arbeitsprogramm wurde nach Hinzufügung eines weiteren Punktes über den Einsatz von Kreuzfahrts- und Fahrgastschiffen *gutgeheißen*.

6. Wahlen

Der Sektionsvorsitzende **K. Mols Sørensen** (Dänemark) und der Vizevorsitzende **S. Wall** (USA) wurden einstimmig wiedergewählt. Ein Vorschlag, daß der Vorsitz der Sektion zwischen Vertretern der Mannschaftsdienstgrade und Schiffsoffiziere wechseln sollte, wurde diskutiert, aber später zurückgezogen.

Der neue **Sektionsauschuß** setzt sich wie folgt zusammen:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Ersatzmitglied</i>
Argentinien	A. Ferrero	P. Togni O. Real
Australien	L. Mullens M. Fleming	
Österreich	W. Darmstädter	E. Strasser
Belgien	R. van Cant	
Kanada	R. Gralewicz D. Nicholson	
Dänemark	P. Møller Hansen K. Mols Sørensen (<i>Vorsitzender</i>)	
Estland	N. Metslov	K. Matson
Finnland	S-E. Nylund R. Anttila	
Deutschland	H. Rake	W. Murche
Griechenland	E. Saitis	
Indien	A. Mitra L. Barnes	Y. Serang
Israel	A.A. Chisik	
Italien	F. Giorgi	P. Pieve
Japan	Y. Nohira M. Yamamoto	
Korea	K.P. Hong	M.O. Suh
Niederlande	W.Ch. van Zuylen	
Neuseeland	D. Morgan	
Norwegen	H. Aasarød O. Tennfjord K. Knutsen	
Philippinen	G. Oca	L. Mansueto
Singapur	C.S. Nair	
Spanien	M. Herranz J.M. Unanue	
Schweden	G. Karlsson K. Rude F. Havik	
Schweiz	K. Rebsamen	
Taiwan	D.I. Hong	
Tunisien	I. Lejri	
Großbritannien	S. McCluskie E. Nevin	K.A. Murphy
USA	A.P. Begg E. Shepard S.J. Wall (<i>Vizevorsitzender</i>) R.T. McKay	

7. Verschiedenes

Der Konferenz wurde mitgeteilt, daß die isländischen Seeleute eine Forderung auf wesentliche Erhöhung ihrer Heuern gestellt haben, die bis

jetzt von den Reedern glatt abgelehnt worden ist. Die zuständige Gewerkschaft hat beschlossen, in Unterstützung ihrer Forderung einen Streik auszurufen. Sie erwartet, daß die bestreikten Reeder versuchen werden, ausländische Schiffe zu chartern, um diesen Streik zu beeinträchtigen. Die Konferenz beschloß, den Arbeitskampf der isländischen Seeleute voll zu unterstützen. Ferner nahm die Konferenz einen Bericht entgegen, gemäß dem kolumbische Seeleute ungerechterweise verpflichtet sind, zusätzliche Einkommensteuer zu zahlen.

K.A. MURPHY,

Berichterstatter

GEMEINSAME KONFERENZ DER SEELEUTE UND HAFENARBEITER

Die Konferenz fand am 23. Juli 1977 statt und begann um 14.00 Uhr. An ihr nahmen 150 Delegierte und Berater aus folgenden 33 Ländern teil: Argentinien, Australien, Belgien, Bermuda, Dänemark, Deutschland, Finnland, Ghana, Gilbert-Inseln, Griechenland, Indien, Irland, Island, Italien, Japan, Kanada, Malaysia, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Panama, Philippinen, Neuseeland, Schweden, Schweiz, Singapur, Spanien, Taiwan (Republik China), Trinidad & Tobago, USA, Vereinigtes Königreich (Großbritannien) und Zypern.

C.H. Fitzgibbon führte den Vorsitz.

1. Wahl des Berichterstatters

C.H. Fitzgibbon wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Bericht über die Tätigkeit der ITF-Sondersektion für Seeleute wurde *angenommen*.

Brian Laughton führte den Ergänzenden Tätigkeitsbericht ein und erklärte unter Verweis auf Punkt 7, daß das Gericht der Besatzung des Schiffes **ORIENTAL VICTORY** Anspruch auf ausstehende Heuern in Höhe von 185.000 US Dollars zugesprochen habe. Damit seien alle Forderungen, wegen denen das Schiff ursprünglich festgehalten wurde, erfüllt worden. Es stehen jedoch noch einige weitere Forderungen aus, und die Mitgliedsverbände sind ersucht worden, nach dem Schiff Ausschau zu halten. Er freute sich mitteilen zu können, daß bereits viele Regierungen beabsichtigten, das IAO-Übereinkommen Nr. 147 über Mindestnormen für Handelsschiffe zu ratifizieren.

Internationaler Hilfs-, Sozial- und Wohlfahrtsfonds für Seeleute

Die Konferenz beschloß, Zuwendungen in folgender Höhe zu gewähren:

Schiffsapostolat, New Orleans, USA

Für den Kauf eines Filmprojektors und einer Lautsprecheranlage mit Verstärkern (US\$5.000) £2.924

<i>Seeleutemission, Halifax, Kanada</i>	
Kauf eines Minibusses (US\$10.000)	£5.848
<i>Club der Seeleutemission Fowey, Großbritannien</i>	
Beitrag zur Ausstattung eines neuen Clubs	£7.000
<i>Seeleutemission Swansea, Großbritannien</i>	
Kauf eines Minibusses	£3.500
<i>Seeleutemission, Pusan, Südkorea</i>	
Kauf eines Minibusses	£5.000
<i>Stella Maris Seeleuteheim, Southampton, Großbritannien</i>	
Kauf eines Minibusses (£4.000) und Mobiliar (£2.000)	£6.000
<i>Seeleuteheim, Alexandria, Ägypten*</i>	
Beitrag zu den Baukosten	£10.000
<i>Kirchliches Seeleuteinstitut, New York</i>	
Kauf eines Autobusses	£10.000
<i>Royal National Mission für Hochseefischer, Großbritannien</i>	
Ausstattung eines neuen Heims	£10.000
<i>Schiffsoffiziers- und Seeleutegewerkschaft, Philippinen**</i>	
Für den Kauf eines Röntgenapparates für das medizinische Zentrum der Gewerkschaft	£20.000
<i>Internationales Seeleuteheim "De Beer" Europoort, Rotterdam, Niederlande</i>	
Reparaturen am Schwimmbad, zusätzliche Transportmittel und Instand- haltung der Sportplätze	£15.000
<i>Seeleuteheim, Glasgow, Großbritannien†</i>	
Für neues Linoleum	£300
<i>Seeleuteheim, Vääksy, Finnland</i>	
Beitrag zu Baukosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung zusätz- licher Unterhaltsräume	£10.000
<i>Erholungsheim der Merchant Seamen's War Memorial Society, Alford, Großbritannien</i>	
Für die Bereitstellung zusätzlicher Einrichtungen	£15.000
<i>Internationales Seeleuteheim, Kopenhagen</i>	
Beitrag zu Baukosten	£20.000
<i>Seeleuteheim, Stavern, Norwegen</i>	
Beitrag zu Anbaukosten	£10.000
<i>Seeleutezentrum, Leangkollen, Norwegen</i>	
Für Bereitstellung von Sporteinrichtungen	£10.000
<i>Seeleuteheim, Quebec, Kanada</i>	
Mobiliar und Ausstattung	£6.000

*Da der kleine Ausschuß des Seeleute-Wohlfahrtsfonds nicht hundertprozentig davon überzeugt war, daß diese Zuwendung zum richtigen Zeitpunkt gewährt wurde, sind diese £10.000 bis jetzt nicht überwiesen worden.

**Seit dem Beschluß, abhängig von der endgültigen Zustimmung der beiden Vorsitzenden eine Zuwendung in Höhe von £20.000 zu gewähren, sind weitere Entwicklungen eingetreten. Aus diesem Grunde ist diese Zuwendung weiterhin Gegenstand von Diskussionen zwischen dem Generalsekretär und den beiden Vorsitzenden des Fair-Practices-Ausschusses.

†Die dem Seeleutehotel in Glasgow gewährte Zuwendung von £300 für die Neuanschaffung von Linoleum ist zurückerstattet worden, da es nicht länger also ein existenzfähiges Projekt zu betrachten ist.

Die Konferenz beschloß, daß die an die Seeleutemission, Pusan, Südkorea, gemachte Zuwendung in Höhe von 5.000 Pfund aus den Wohlfahrtsfondsgeldern gezahlt werden sollte, die sich gegenwärtig im diesbezüglichen Konto der Koreanischen Seeleutegewerkschaft befinden.

Die von der Konferenz genehmigten Zuwendungen belaufen sich auf insgesamt 166.572 Pfund.

Die Konferenz beschloß, daß das Sekretariat die von Kollege **McKay** gemachten Vorschläge: a) daß der Name der Gewerkschaften angeführt werden sollte, die Ansuchen unterstützen, b) daß im Falle einiger Länder Ansuchen die vorherige Zustimmung der zuständigen Mitgliedsverbände benötigen sollten und c) daß der Fair-Practices-Ausschuß eine Weiterverfolgung von Ansuchen genehmigen sollte, untersuchen sollte.

Der Vorschlag des Kollegen **Jones**, daß das Sekretariat bei der Genehmigung von Zuwendungen vielleicht diskriminierender sein sollte, wurde zur Kenntnis genommen. Jones war ferner der Ansicht, daß der Finanzierung der gewerkschaftlichen Organisierung in der Schifffahrt und Hafenwirtschaft größere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte.

3. Anträge

Der Entschließungsantrag über Flaggenwechsel wurde in der von der Seeleutesektion geänderten Form *angenommen* (sh. Anhang: Kongreßentschliessung Nr. 8).

Der Entschließungsantrag über die Ausdehnung der ITF-Kampagne über Schattenflaggen wurde in geänderter Form *angenommen* (sh. Anhang: Kongreßentschliessung Nr. 15).

Nach einer Diskussion beschloß die Konferenz, daß der Entschließungsantrag über Schattenflaggen zurückgezogen werden sollte.

4. Arbeitsprogramm

Kollege **Morgan** schlug vor, daß Tonga auf die Liste der Schattenflaggenländer gesetzt werden sollte. Dieser Vorschlag wurde zwecks näherer Untersuchung und geeigneter Weiterverfolgung an das Sekretariat verwiesen.

Sodann berichtete Morgan über die Unterstützung der streikenden Hafentarbeiter von Fidschi durch Mitglieder der Neuseeländischen Seeleutegewerkschaft. Der **Vorsitzende** teilte mit, daß diese Frage auf der Sektionskonferenz der Hafentarbeiter diskutiert worden sei, die eine EntschlieÙung hierüber angenommen habe.

Kollege **Heinonen** berichtete über die Tätigkeit der finnischen Gewerkschaften und betonte die Bedeutung der internationalen Solidarität. Er schlug vor, daß vor jeder Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses eine Sitzung der ITF-Inspektoren stattfinden sollte und daß Seminare abgehalten werden sollten. Er bat die Konferenz, diese Vorschläge zu unterstützen und lud alle Inspektoren zu einem Seminar im finnischen Seeleuteheim in Vääksy ein.

Kollege **Karlsson** stimmte den Vorschlägen des Kollegen Heinonen im Namen der schwedischen Gewerkschaften der Seeleute und Transportarbeiter zu.

Die Kollegen **Møller Hansen** und **Ellegaard** berichteten über die rechtliche Lage in Dänemark im Zusammenhang mit der Ergreifung von Maßnahmen gegen Schattenflaggenschiffe und verwiesen auf die von den dänischen Gewerkschaften SID und HK eingereichte EntschlieÙung Nr. 8.

Slater stellte die in Zusammenhang mit der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen gemachten Fortschritte in Frage und beantragte intensivere Bemühungen der Mitgliedsverbände in Zusammenarbeit mit dem ITF-Sekretariat, um auf Schattenflaggenschiffen eine starke gewerkschaftliche Mitgliedschaft zu erreichen und aufrechtzuerhalten, und zwar durch Verhandlungen auf Ebene der nationalen Gewerkschaftsbünde mit verantwortungsbewußten Schattenflaggenreedern.

Kollege **Giorgi** berichtete über die ihm von anderen Gewerkschaften und vom Sekretariat geleistete Hilfe sowie über ein vor kurzem in Italien verabschiedetes Gesetz, das ausländischen Arbeitnehmern größeren Schutz bietet. Er war der Ansicht, daß die ITF-Gewerkschaftsseminare in Ländern organisieren sollte, in denen die Schattenflaggenreeder Besatzungen anheuern, und daß der ITF-Kampagne die größtmögliche Publizität zuteil werden sollte.

Kollege **González** berichtete über organisatorische Probleme seiner Gewerkschaft, aber betonte, daß sie die ITF-Kampagne weiterhin unterstütze.

Kollege **Bull** schlug eine Überprüfung der Fernost-Heuer durch den Fair-Practices-Ausschuß vor, da die Lebenshaltungskosten in Australien, Japan, und Neuseeland sehr hoch seien. Er gab zu, daß es notwendig sei, die vorgeschlagenen Seminare abzuhalten. Ebenso notwendig aber sei es, daß die Inspektoren von bereitwilligen Gewerkschaften unterstützt werden. Er bestritt, daß die Kamapagne nicht erfolgreich gewesen sei, und verwies in diesem Zusammenhange auf die Zahl der seit dem Jahre 1970 unter Vertrag gebrachten Schiffe. Er sagte, die bestehende Politik müsse ausgebaut, aber nicht grundsätzlich geändert werden. Die Politik sei eher zu biegsam als zu unbiegsam. Er war der Meinung, daß es an der Zeit sei, noch schärfer gegen die Schattenflaggenreeder vorzugehen.

In Beantwortung der Diskussionsbeiträge erklärte der **Generalsekretär**, daß er nicht gegen Inspektoren-Sitzungen sei. Solche Sitzungen sollten jedoch nach Ermessen des Generalsekretärs bei Rücksprache mit dem Sektionssekretär einberufen werden. Dem Vorschlag des Kollegen Giorgi stimmte er zu. Die Konferenz *beschloß*, daß alle während der Diskussion gemachten Vorschläge vom Sekretariat behandelt und auf der nächsten Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses diskutiert werden sollten.

5. Wahlen

Das an die Konferenz verteilte Dok. XXXII C-7/SS/5 wurde

gutgeheißen, nachdem Abs. 3 des Dokumentes auf folgenden Wortlaut abgeändert worden war: “. . . to invite ITF Inspectors, through their respective Headquarters and/or representatives of other affiliated organisations . . .”

Der Fair-Practices Ausschuß

Die Zusammensetzung des Fair-Practices Ausschusses blieb, abgesehen von einigen unbedeutenden Änderungen, die gleiche wie am Ende des Jahres 1976, und ist wie folgt:

<i>Land</i>	<i>Seeleute</i>	<i>Hafenarbeiter</i>
Argentinien	A. Giovenco	—
Australien	—	T.I. Bull
Belgien	R. van Cant	A. Vervliet
Kanada	R. Gralewicz	D. Nicholson
Finnland	R. Herdin	M. Veirto
Frankreich	—	J. Duniau
Deutschland	H. Rake	H. Diers
Israel	A.A. Chisik	—
Italien	F. Giorgi	L. Betti
Japan	K. Kihata	—
Niederlande	W.Ch. van Zuylen	P.M. van Keulen
Neuseeland	J. Woods	E.G. Thompson
Norwegen	E. Tollerud	—
Schweden	G. Karlsson	H. Ericson
Schweiz	K. Rebsamen	—
Großbritannien	E. Nevin	J.L. Jones
USA	J. Slater	T.W. Gleason Sr.
	E. Shepard	
	S.J. Wall	

C.H. Fitzgibbon (Australische Hafentarbeiterföderation) und **K. Mols Sørensen** (Dänische Decksoffiziersgewerkschaft) wurden als Co-Vorsitzende des Ausschusses bestätigt.

6. Verschiedenes

Kollege **Behan** berichtete über die Unterstützung einer spanischen Schiffsbesatzung durch seine Organisation. Die betreffenden Seeleute seien Mitglieder der spanischen Seeleutegewerkschaft SLMM gewesen. Er war der Ansicht, daß die Frage des eventuellen Beitritts der SLMM zur ITF geprüft werden sollte.

Der **Generalsekretär** sagte, die Frage der spanischen Seeleutegewerkschaften sei vom ITF-Vorstand auf seiner unmittelbar vor dem Kongreß abgehaltenen Sitzung diskutiert worden und werde vom neuen Vorstand in der nahen Zukunft weiterdiskutiert werden.

C.H. FITZGIBBON,

Berichterstatter

SEKTIONSKONFERENZ DER FISCHER

Die Konferenz fand am 25. Juli 1977 statt und begann um 9.00 Uhr. An ihr nahmen rund 30 Delegierte und Berater von Mitgliedsverbänden der folgenden zwölf Länder teil: Argentinien, Dänemark, Deutschland, Färöer Inseln, Finnland, Großbritannien, Island, Japan, Niederlande, Norwegen, Spanien und USA. Ferner waren Beobachter von der IAO und IUW anwesend.

1. Wahl des Berichterstatters

H. Rake (ÖTV, Deutschland) wurde zum Berichterstatter gewählt und führte den Vorsitz.

2. Tätigkeitsbericht

Bei der Diskussion des Tätigkeitsberichtes (Dok. XXXII C-7, Punkt 263-278 und Dok. XXXII C-7/F, Punkt 1-3) wurde mitgeteilt, daß die IAO in Vorbereitung für die nächste Sitzung des IAO-Ausschusses über Arbeitsbedingungen in der Fischerei einen Fragebogen an die Mitgliedsstaaten ausgesandt hat. Die angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer wurden ersucht, ihre Regierungen aufzufordern, diesen Fragebogen so ausführlich wie möglich zu beantworten. Der Sektionssekretär deutete an, daß der auf der letzten Sektionskonferenz ernannte Kleine Ausschuß demnächst zusammentreten werde, um die erforderlichen Vorbereitungen für die IAO-Sitzung zu treffen. Er schlug ferner vor, daß am Vortage der IAO-Sitzung eine Tagung der Sektion der Fischer stattfinden sollte.

In Ergänzung des Tätigkeitsberichtes berichtete der Vorsitzende über die kürzliche Internationale Konferenz über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen. Er teilte u.a. mit, daß die von den Flaggenstaaten ausgestellten Sicherheitszeugnisse als Beweis für die Erfüllung des neuen Übereinkommens akzeptiert werden würden. Falls jedoch Grund bestehe zu vermuten, daß der eigentliche Zustand eines Schiffes nicht den im Zeugnis angeführten Einzelheiten entspricht, könne von den Behörden des Hafenstaates eine Inspektion angeordnet werden, die gegebenenfalls zur Festhaltung des Schiffes führen könnte, bis die vorgefundenen Mängel behoben worden sind. Die Auslandsvertretungen des Flaggenstaates sollten von allen solchen vorgefundenen Defekten verständigt werden.

3. Anträge

Es lagen keine Anträge an die Konferenz vor.

4. Arbeitsprogramm (enthalten in Dok. XXXII C-7/F)

Mit Bezug auf Punkt 2 des Arbeitsprogrammes berichtet die spanische Delegation über eine ernste Gefährdung der Beschäftigungssicherheit der spanischen Fischer infolge der Ausdehnung der EWG-Fischereigrenzen. Die spanischen Kollegen schlugen vor, daß die ITF eine Sitzung der europäischen Mitgliedsverbände der Fischer einberufen sollte, um

diese Frage zu diskutieren, damit eine globale Fischereipolitik, die sich auf wissenschaftliche Daten stützt, festgelegt werden kann.

Die britischen Delegierten bekundeten ihr Verständnis für die Probleme der spanischen Kollegen, betrachteten es jedoch als zwecklos, eine solche Sitzung einzuberufen, bevor die betreffenden Gewerkschaften stark genug sind und die Fischerei gewerkschaftlich gut organisiert ist. Sie schlugen vor, daß Vertreter der spanischen Fischer eingeladen werden sollten, dieses Problem mit anderen Vertretern der Fischer im Rahmen des Paritätischen Beratenden EWG-Ausschusses über soziale Probleme in der Fischerei zu besprechen.

Der Sektionssekretär versprach, in diesem Sinne an die EWG-Behörden heranzutreten.

Mit Bezug auf Punk 3 des Arbeitsprogrammes betonten die britischen und finnischen Delegierten, daß die ITF sich auch mit der Festlegung angemessener Sicherheitsnormen für kleinere Fischereifahrzeuge befassen sollte.

Die Sektion beschloß, daß sich der Tagesordnungspunkt 5 des Arbeitsprogrammes nur auf das auf See befindliche fischverarbeitende Personal beziehen sollte. Das Sekretariat wurde aufgefordert, im Rahmen einer Umfrage ausfindig zu machen, inwieweit ITF-Mitgliedsverbände auch Arbeitnehmer organisieren, die bei fischverarbeitenden Unternehmen an Land beschäftigt sind.

Des Arbeitsprogramm wurde *gutgeheißen*.

5. Wahlen

H. Rake (Sektionsvorsitzender) und **K. Kristofferson** (Vizevorsitzender) wurden einstimmig wiedergewählt.

Der neue **Sektionsauschuß** setzt sich wie folgt zusammen:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Ersatzmitglied</i>
Argentinien	J. Medigovich	E.O. Venturini
Belgien	H. Dumaray	
Dänemark	E. Olsen	S. Villadsen
Färöer Inseln	O. Jacobsen	C. Olsen
Finnland	L. Lönnroth	R. Herdin
Deutschland	H. Rake	W. Murche
	(<i>Vorsitzender</i>)	
Island	O. Vigfússon	
Japan	H. Aso	
Niederlande	P.M. van Keulen	
Norwegen	K. Kristoffersen	
	(<i>Vizevorsitzender</i>)	
Spanien	J. Lizarraga	
Tunesien	B. Abdelwaheb	
Großbritannien	J.L. Jones	
USA	E. Shepard	

6. Verschiedenes

Keine Wortmeldungen.

H. RAKE,
Berichterstatter

KONFERENZ SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

Die Konferenz Sektion Zivilluftfahrt fand am 23. Juli 1977 statt und begann um 9.00 vormittags. An ihr nahmen 110 Delegierte und Berater aus 28 Ländern teil.

1. Wahl des Berichterstatters

W.A. Gill (Sektionsvorsitzender) führte den Vorsitz und W. Murche (Vizevorsitzender der Sektion) wurde zum Berichterstatter ernannt.

Der Vorsitzende bat die Konferenzteilnehmer zu Beginn der Konferenz, sich in Erinnerung an die Fluggäste und Flugzeugbesatzungsmitglieder zu erheben, die in dem bisher schlimmsten Flugzeugunglück am 27. März 1977 in Teneriffa ihr Leben verloren. Insbesondere erhoben sich die Delegierten in Erinnerung an ihren treuen Freund und Arbeitskollegen Wim Schreuder (Niederlande).

2. Tätigkeitsbericht

Der in Dok. XXXII C-7 und Dok. XXXII C-7/Ca enthaltene Bericht über die Tätigkeit der Sektion wurde mit folgender Feststellung *gutgeheiß*en:

Vertreter der Gewerkschaft des JAL-Kabinenpersonals und der Gewerkschaft der JAL-Arbeitnehmer gaben Erklärungen darüber ab, daß die JAL männliche Büroangestellte auf rotierender Basis als stellvertretende Purser beschäftigt. Zwischen den beiden genannten Gewerkschaften bestanden Meinungsverschiedenheiten.

3. Anträge

R. Deseau (SNOMAC, Frankreich) berichtete ausführlich über die von seiner Organisation und von der ITF-Sektion Zivilluftfahrt geleistete Arbeit im Zusammenhang mit der Verwendung gefährlicher Kunststoffe bei der Konstruktion von Flugzeugen. Er unterbreitete einen Entschließungsantrag, der nach Vornahme einiger Änderungen *gutgeheiß*en wurde (sh. Anhang: Kongreßentschließung Nr. 21).

A. Caruana (GWU, Malta) beantragte, daß Gewerkschaftsfunktionäre, die Luftfahrtspersonal betreuen, auf gleicher Basis Anspruch auf verbilligte Flugreisen haben sollten wie die im Dienste von Luftfahrtsgesellschaften stehenden Arbeitnehmer.

4. Arbeitsprogramm

Das in Dok. XXXII C-7/Ca/(WP) angeführte Arbeitsprogramm wurde mit folgenden Hinzufügungen *gutgeheiß*en:

Die gewerkschaftliche Tätigkeit in Richtung der Harmonisierung der Arbeitsbedingungen innerhalb der Gruppen KSSU und ATLAS sollte verstärkt werden.

Der Sektionsausschuß sollte einen sich aus dem Sektions-

vorsitzenden, dem Sektionsvizevorsitzenden und den Vorsitzenden der einzelnen technischen Unterausschüsse bestehenden Ausschüß ernennen, dessen Aufgabe es sein sollte, Sektionssitzungen und Sektionskonferenzen zu planen und vorzubereiten.

5. Wahlen

W.A. Gill (FEIA, USA) wurde als Sektionsvorsitzender gewählt und **W. Murche** (ÖTV, Deutschland) als Vizevorsitzender der Sektion.

Der neue **Sektionsausschüß** setzt sich wie folgt zusammen:

Bodenpersonal

J.P. Maynes – Australien
(Stellvertreter: J.D. Cameron)
F. Kaspar – Österreich
(Stellvertreter: W. Darmstädter)
F.L. Walcott – Barbados
R. Geldof – Belgien
R. Génovès – Frankreich
(Stellvertreter: Y. Lequoy)
C. Kirwan – Irland
R. Galluppi – Italien

T. Ichinosawa – Japan
P. Mbinda – Kenia
B.J. Kok – Niederlande
A. Guthrie – Nicaragua
M. García A. – Peru
P. Muñoz – Spanien
(Stellvertreter: F. Barros)
A. Åslund – Schweden
V. Schiwoff – Schweiz
C.S. Coleman – USA
J.F. Peterpaul – USA

Kabinenpersonal

K.D. Elliott – Australien
S. Poole – Kanada
H.J. Jensen – Dänemark
M. Abraham – Frankreich
W. Murche – Deutschland
(Vizevorsitzender)
H.B. Beyertrt – Deutschland
A. Kitson – Großbritannien
(Stellvertreter: L.O. Shorter)

K. Poutous – Griechenland
V. Toso – Italien
M. Akiyama – Japan
A. Caruana – Malta
O. Johansson – Schweden
E.M. Mitchell – USA
D.E. Puerta C. – Venezuela

Cockpitpersonal

R. Deseau – Frankreich
A.R. Begg – Großbritannien
D. Bergmann – Israel
(Stellvertreter: Z. Dricker)

M. Tirado Campini – Mexiko
W.A. Gill – USA
(Vorsitzender)
J.A. Wahle – USA
(Stellvertretender: F.T. Durkin)

Büro- und Aufsichtspersonal

F.J. Muñoz Gómez – Costa Rica
E. Mackenzie – Großbritannien

Fluglotsen

J.F. Leyden – USA
(Stellvertretender: R.E. Meyer)

Flugleiter

M. Verrecchia – Kanada

Technischer Ausschüß des Cockpitpersonals

F. Van Dijk – Belgien
R. Thiebaut – Frankreich
(Stellvertreter: R. Deseau)
H.B. Beyertrt – Deutschland
A.R. Begg – Großbritannien
(Stellvertreter: R.E. Bricknell)

D. Bergmann – Israel
M. Lavalle – Mexiko
W.J. Buying – Niederlande
(Stellvertreter: J.P. Preyde)
J.A. Wahle – USA
(Stellvertreter: F.T. Durkin)

Technischer Ausschüß der Flugbegleiter

K.D. Elliott – Australien

K. Takita – Japan



ITF-Präsident Fritz Prechil verabschiedet sich vom ausscheidenden Generalsekretär Charles Mvith und dankt ihm für seine beispielhafte Arbeit. Hinter Charles Blyth der neue Generalsekretär Harold Lewis.

Charles Blyth schlägt die "Freiheitstrommel", ein Abschiedsgeschenk der afrikanischen Mitgliedsverbände der ITF.





George Fernandes, ehemaliger Führer der indischen Eisenbahnen und jetzt Minister in der indischen Regierung, spricht zum Kongreß.

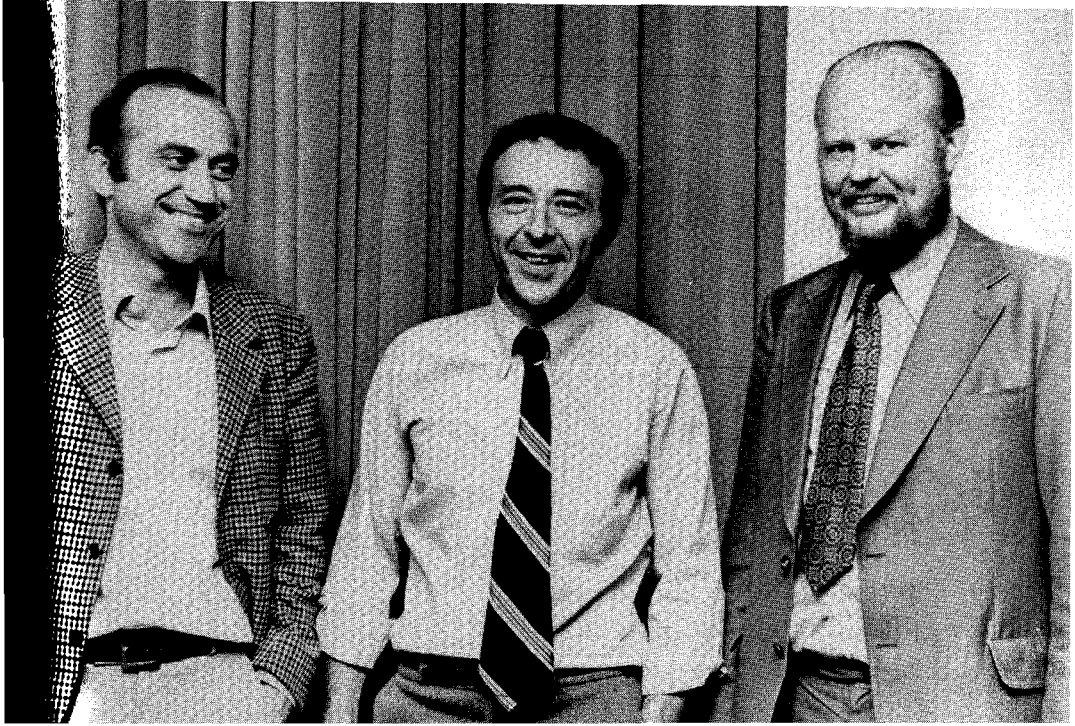
Zwei gute Freunde: der ausscheidende Generalsekretär Charles Blyth übergibt sein Amt an seinen Nachfolger Harold Lewis.





Vizepräsident Richard Baiden verleiht ITF-Präsident Fritz Prechtl das Goldabzeichen der ITF.

Der neugewählte Generalsekretär Harold Lewis mit den beiden stellvertretenden Generalsekretären Johann Hauf und Åke Selander.





Die afrikanische Kongressdelegation. In der Mittelreihe zwischen Vizepräsident Richard Bräiden und dem ITPF-Afrika-Verreter, Ben Udogwu, befindet sich ein Ehrenmitglied des Kongresses, der ehemalige ITPF-Bürochef V. Klantl.

R. van Wolput – Belgien
S. Poole – Kanada
H.J. Jensen – Dänemark
M. Abraham – Frankreich
(Stellvertreter: M. Fuss)
H.B. Beyerrt – Deutschland
L.O. Shorter – Großbritannien
(Stellvertreter: E. McDermott)
K. Poutous – Griechenland
D. Abraham – Israel
V. Toso – Italien
M. Akiyama – Japan

Auschuß des Bodenpersonals

J.P. Maynes – Australien
F. Kaspar – Österreich
(Stellvertreter: W. Darmstädter)
F.L. Walcott – Barbados
R. Verbruggen – Belgien
(Stellvertreter: R. Geldof)
F. Barros – Spanien
(Stellvertreter: R. San Pablo)
B. Ney – Schweden
A. Åslund – Schweden
V. Schiwoff – Schweiz
J.F. Peterpaul – USA
J.F. Leyden – USA
(Stellvertreter: R.E. Meyer)
E.M. Mitchell – USA
(Stellvertreter: J. Kerrigan)
M. García A. – Peru

A. Caruana – Malta
J.F.M. Woltering – Niederlande
(Stellvertreter: J. Kostermans)
M. de Julian – Spanien
(Stellvertreter: M. de las Santos)
O. Johansson – Schweden
D. Lutz – USA
(Stellvertreter: E.M. Mitchell)
D.E. Puerta C. – Venezuela

A. Caruana – Malta
B.J. Kok – Niederlande
A. Guthrie – Nicaragua
(Stellvertreter: M.P. Blanco)
A. Aasmundsen – Norwegen
M. Verecchia – Kanada
D. Renard – Frankreich
(Stellvertreter: Y. Lequoy)
H.B. Beyerrt – Deutschland
A. Kitson – Großbritannien
(Stellvertreter: L.O. Shorter)
E. Mackenzie – Großbritannien
C. Kirwan – Irland
Z. Dricker – Israel
R. Galluppi – Italien
T. Ichinosawa – Japan
J.N. Malii – Kenia

6. Verschiedenes

Die Konferenz sprach dem Sektionssekretär ihre Anerkennung für die von ihm geleistete Arbeit aus und schlug vor, daß der Vorstand ihn wohlwollend für die Position eines Stellvertretenden Generalsekretärs in Betracht ziehen möge.

W. MURCHE,
Berichterstatter

SEKTION DES REISEBÜROPERSONALS

Die Konferenz fand am 25. Juli 1977 statt und begann um 14.30 Uhr. An ihr nahmen 33 Delegierte und Berater aus 11 Ländern teil.

1. Wahl des Berichterstatters

Lars Hellman (HTF, Schweden) wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der in Dok. XXXII C-7 enthaltene Bericht über die Tätigkeit der Sektion des Resisebüropersonals wurde mit folgenden Bemerkungen gutgeheißen:

Ein Vorschlag des Kollegen **Hans Ericson** (Schweden), daß die Sektion erweitert werden sollte, um auch Tankstellenwärter und Wachpersonal unterzubringen, fand keine Zustimmung, aber es wurde beschlossen, den ITF-Vorstand zu ersuchen, diese Arbeitnehmerkategorien in anderen Fachsektionen unterzubringen, damit sie auf internationaler Ebene ordnungsgemäß betreut werden können.

J. Otero (USA) schlug vor, daß der ITF-Vorstand mit Nachdruck ersucht werden sollte, die Frage des Beitritts zur Welt-Reiseorganisation (WTO), an die ein jährlicher Mitgliedschaftsbeitrag in Höhe von 500 US Dollars zu zahlen wäre, wohlwollend zu prüfen. Hierüber erfolgte eine ausführliche Diskussion, an der sich Schweden, Japan, Großbritannien, Australien und Delegierte aus anderen Ländern beteiligten. Oteros Vorschlag fand allgemeine Zustimmung und wurde gutgeheißen.

J. Otero (USA) schlug ferner vor, daß der ITF-Vorstand ersucht werden sollte, der Einberufung eines Internationalen Seminars für Arbeitnehmer im Reisevermittlungssektor zuzustimmen, wie auf der letzten Sitzung des Sektionsausschusses im Dezember 1976 beantragt worden war. Viele Delegierte gaben diesem Vorschlag begeisterte Zustimmung, und er wurde angenommen.

3. Anträge

Es lagen keine schriftlichen Anträge an die Sektion vor.

4. Arbeitsprogramm

Das vorgeschlagene Arbeitsprogramm (Dok. XXXII C-7/Tr(WP)) wurde *gutgeheißen*.

5. Wahlen

K. Haussig (ÖTV, Deutschland) teilte mit, daß er den Vorsitz der Sektion niederzulegen wünsche. Die Delegierten würdigten seine Verdienste um die Sektion.

Lars Hellman (HTF, Schweden) wurde zum Sektionsvorsitzenden und **Y. Kosaka** (JTB, Japan) zum Vizevorsitzenden der Sektion gewählt.

Der neue **Sektionsausschuß** setzt sich wie folgt zusammen:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Ersatzmitglied</i>
Australien	J.P. Maynes	J.D. Cameron
Dänemark	J. Pors	
Deutschland	K. Haussig	W. Murche
Großbritannien	T. Jenkins	C.A. Lyons
	L. Smith	L.O. Shorter
Japan	Y. Kosaka	S. Suzuki
	(<i>Vizevorsitzender</i>)	
Kenia	J.N. Malii	P. Mbinda
Malta	A. Caruana	
Niederlande	P. Diepeveen	
Spanien	D. Moragues	A. Caballos

Schweden

L. Hellman
(Vorsitzender)
J.F. Otero

USA

R.J. Devlin
T. Fitzgibbon

6. Verschiedenes

S. Suzuki (Japan) teilte mit, daß die Japanische Föderation des Reisebüro- und Luftfrachtpersonals (KANKOROREN) beschlossen habe, der ITF beizutreten, wodurch sich die Mitgliedschaft der ITF-Sektion des Reisebüropersonals beachtlich erhöhen werde.

L. HELLMAN,
Berichterstatter

KONGRESSENTSCHLIESSUNGEN

1. Ordnungsmaßnahmen statt Liberalismus im Verkehr

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,

VERURTEILT den in vielen Teilen der Welt festzustellenden Versuch von Staaten, Verkehrsmärkte zu liberalisieren, um den Großverladern in der Wirtschaft durch ungleiche Wettbewerbsbedingungen einseitige Vorteile zu Lasten der im Transportgewerbe Beschäftigten wie der Steuerzahler allgemein einzuräumen;

SPRICHT SICH stattdessen für solche Interventions- und Ordnungsmaßnahmen der Staaten im Verkehr AUS, die in der Lage sind, den Zugang zu den Märkten sowie die Infrastruktur- und Transportkapazitäten nach den Interessen aller Menschen zu steuern;

ERSUCHT den Generalsekretär der ITF, dem 33. Kongreß der ITF 1980 ein umfassendes verkehrspolitisches Dokument vorzulegen, das u.a.

- die Grundlage der heutigen Verkehrsmärkte skizziert und die oben festgelegten Grundsätze erläutert;
- für entwickelte wie auf dem Wege zur Entwicklung befindliche Gesellschaften gültige Forderungen ableitet;
- die Entwicklungstendenzen von den gewerblichen zu den Werkverkehren beleuchtet und die Funktion multinationaler Konzerne im Transport einschließt;
- mit globalen wie speziellen Abwehr-Strategien dazu beiträgt, die Arbeitsbedingungen der im Verkehr Beschäftigten ebenso zu verbessern wie die Lebensbedingungen aller Menschen.

2. Maßnahmen gegen multinationale Konzerne

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,

im Hinblick darauf, daß der Verkehr ebenso ein internationaler Beschäftigungszweig ist wie die multinationalen Gesellschaften und daß diese ihre Gewinne mittels internationaler Warentransporte realisieren,

BEAUFTRAGT den Generalsekretär, sich den Tätigkeiten der multinationalen Konzerne (einschließlich der teils oder ganz in öffentlichem Besitz befindlichen Gesellschaften) verstärkt zu widmen und den ITF-Gremien umfassende Lösungen zu unterbreiten;

BEAUFTRAGT den Generalsekretär FERNER zu untersuchen, welche Maßnahmen auf diesem Gebiet eine bessere Koordinierung zwischen der ITF und anderen internationalen Berufssekretariaten herbeizuführen in der Lage wären, auf daß die Beschäftigungsbedingungen der in Werkverkehren (von Produktionsunternehmen in eigener Regie betriebene oder kontrollierte Transporte) arbeitenden Menschen mit dem Standard und den Prinzipien der ITF in Einklang gebracht werden können; und

ERSUCHT den Generalsekretär, alle zweckdienlichen Schritte zu ergreifen, damit alsbald eine Sonderkonferenz der ITF, die auf diesem Gebiet eine umfassende Politik beschließt, einberufen werden kann.

3. IAO-Konvention über Arbeitsbedingungen der Eisenbahner

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,

BEAUFTRAGT den Generalsekretär der ITF, nachdrücklich darauf hinzuwirken, daß die IAO in Genf bei der 1978/79 anstehenden Behandlung von Eisenbahner-Fragen eine internationale Konvention über die Arbeitsbedingungen vereinbart, die für alle ratifizierenden Staaten rechtsverbindliche Normen zur Sicherstellung grundlegender Arbeitnehmerrechte enthält.

Eine solche IAO-Konvention über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner ist jenen Konventionen der IAO beiseitezustellen, die zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der anderen im Transport Beschäftigten beigetragen haben.

4. Sitzungen der Sektionsvorsitzenden

Die Durchführung einer verkehrspolitischen Zielsetzung erfordert eine regelmäßige Planung solcher Ziele.

AUS DIESEM GRUNDE WIRD VORGESCHLAGEN,
daß der ITF-Kongreß den Vorstand beauftragen sollte, zwischen Kongressen, wenn immer dies notwendig ist, Sitzungen der Sektionsvorsitzenden – zusammen mit Mitgliedern des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF – einzuberufen.

5. **Spanien**

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,
NIMMT mit Befriedigung KENNTNIS von der Bewegung zur Demokratie in Spanien; und

VERSPRICHT, alle spanischen Arbeiter in ihrem Kampf um die Herbeiführung einer freien und demokratischen Gesellschaftsordnung, einschließlich einer unabhängigen Gewerkschaftsbewegung, VOLL ZU UNTERSTÜTZEN.

6. **Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32**

Die Konferenz der ITF-Sektion der Hafentarbeiter, die am 17. und 18. Februar 1977 in London stattfand, befaßte sich u.a. mit der Frage der Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32 (Neufassung 1932) betreffend den Unfallschutz der Hafentarbeiter und beschloß, einen kleinen Unterausschuß zu bilden und zu beauftragen, zuhauendes nächsten Kongresses der ITF eine Reihe von Vorschlägen zu formulieren.

Die Revision des Übereinkommens und die zwecks Durchführung der Revision in den einzelnen Staaten maßgebenden Verfahren werden viel Zeit in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit werden den Hafentarbeitern nicht die neuen Unfallverhütungsnormen zugutekommen, die man in Anbetracht des ständigen technischen Wandels auf dem Gebiete des maritimen Transports vorschlagen wird. Dies wird sich sehr nachteilig auf die Hafentarbeiter auswirken, die – wie aus statistischen Daten ersichtlich ist – eine hohe und teils tödliche Unfallquote zu verzeichnen haben.

Die bisherige Erfahrung hat jedoch ausreichend bewiesen, daß die ITF, über ihre Mitgliedsverbände, sehr wohl in der Lage ist, in den verschiedenen Transportsektoren – besonders in der Schifffahrt und der Hafentarwirtschaft – praktische Initiativen zu ergreifen.

In Anbetracht des Beschlusses, eine Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 32 betreffend den Unfallschutz der Hafentarbeiter zu beantragen, FORDERT der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977, die angeschlossenen Organisationen AUF, in Erwartung der Revision dieses Übereinkommens und der auf nationaler Ebene in diesem Zusammenhang zu befolgenden Verfahren, durch gewerkschaftliche Aktionen in allen geeigneten Gremien eine Kampagne durchzuführen, um sicherzustellen, daß die vorgeschlagenen Normen, wenn immer sie besser sind als die auf nationaler Ebene geltenden, gutgeheißen werden, damit auf internationaler Ebene eine grundlegende Übereinstimmung gewährleistet werden kann.

7. **Streik der Hafentarbeiter von Fidschi**

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,
NACH ENTGEGENNAHME EINES BERICHTES über den kürzlichen Streik der der ITF angeschlossenen Hafentarbeiter- und Seeleutengewerkschaft von Fidschi, während dem eine Anzahl von der Regierung Fidschis veranlaßte Verhaftungen und gerichtliche Verfolgungen zu verzeichnen waren,

STELLT FEST, daß trotz der Verweisung des ursprünglichen Streitfalles an eine Schiedsinstanz neun Mitglieder des Vorstandes der Gewerkschaft unter Anwendung des Gesetzes über Arbeitskonflikte wegen Anführung des Streiks verklagt worden sind und ihnen ein Prozeß bevorsteht, der gegebenenfalls zu ihrer Verurteilung zu einer Gefängnisstrafe führen könnte;

VERURTEILT die gegen die Anführer eines berechtigten Streiks vorgebrachten Beschuldigungen, durch die die Chancen einer Wiederherstellung des Arbeitsfriedens in der Hafentarwirtschaft Fidschis beeinträchtigt werden; und

FORDERT die Regierung von Fidschi AUF, diese Beschuldigungen im Namen der Gerechtigkeit und im Interesse einer Beilegung dieses Konfliktes zurückzuziehen. Die ITF-Sektion der Hafentarbeiter VERSPRICHT der Hafentarbeiter- und See-

leutegewerkschaft von Fidschi und allen anderen Mitgliedsverbänden, die diese Gewerkschaft in ihrer gegenwärtigen, sehr schwierigen Lage solidarisch unterstützt haben, die volle Unterstützung der ITF.

8. Flaggenwechsel

Obwohl die ITF während der letzten Jahrzehnte viel getan hat, um der wirtschaftlichen und sozialen Diskriminierung zu begegnen, der die Seeleute der Welt ausgesetzt sind, wenn immer Handelsschiffe von ihrer nationalen Schiffsflagge auf eine Schattenflagge umzuwechseln, und trotz der Tatsache, daß die internationale Gewerkschaftsbewegung die ITF in ihrem Kampf gegen die Schattenflaggenreder voll unterstützt hat, sind weitere, sich auf eine internationale Zusammenarbeit stützende Maßnahmen erforderlich, um die Lebensbedingungen der Seeleute zu verbessern.

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977, SCHLAGT DAHER VOR, daß die ITF folgende Empfehlung an ihre Mitgliedsverbände richten sollte:

- (a) wenn immer Schiffe auf die Flagge eines anderen Landes als dem der nutznießenden Eigentümerschaft eines Schiffes umregistrieren, in dem die Betriebskosten niedriger sind, sollen die zuständigen Gewerkschaften untersuchen, ob es nicht möglich ist, zu einer Vereinbarung zu gelangen, gemäß der die zuständige Seeleutegewerkschaft des Ursprungslandes weiterhin das Recht hat, Kollektivverträge für die betreffenden Schiffsbesatzungen abzuschließen; und
- (b) die Mitgliedsverbände sollten die ITF auf laufender Basis davon verständigen, wenn immer eine individuelle Reederei beabsichtigt, ihre Schiffe an einen Eigentümer in einem anderen Land zu übertragen.

9. Sicherheit auf See

Kapitel IV des Internationalen Abkommens über die Sicherheit des Lebens zur See (SOLAS 1974) enthält international vereinbarte Anweisungen an Regierungen und Verwaltungen betreffend Funkverbindungsgeräte und Funkpersonal, die auf Schiffen, die unter die Bestimmungen des SOLAS-Abkommens fallen, zu installieren bzw. zu führen sind.

In Übereinstimmung mit der von der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschifffahrt (IMCO) am 20. November 1971 angenommenen Entschließung Nr. A.283 (VIII) haben die vertragschließenden Regierungen die Notwendigkeit einer Verbesserung des bestehenden Notrufverfahrens für die Schifffahrt anerkannt.

Gemäß Regel 5 des Kapitels IV des SOLAS-Abkommens betrachten die vertragschließenden Regierungen es als höchst erwünscht, nicht von der Anwendung der Regeln 3 und 6 abzuweichen. Es ist jedoch erlaubt, auf individueller Basis Ausnahmebewilligungen zu gewähren, wenn dadurch die Seeleute des Schiffes und das Fahrtgebiet keinem Risiko ausgesetzt werden.

Obwohl Schweden ein Mitgliedsstaat der IMCO ist und das SOLAS-Abkommen vom Jahre 1974 sowie die Entschließung Nr. A.283 (VIII) unterzeichnet hat, haben die schwedischen Schiffsbehörden Ausnahmebewilligungen von den Regeln 3 und 6 des Kapitels IV des SOLAS-Abkommens für Schiffe gewährt, die in der Ostsee und der Nordsee verkehren.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Funkoffiziere und die ITF-Seeleutesektion haben diese Beeinträchtigung des Rechtes der Seeleute auf Sicherheit zur See diskutiert, und die ITF und ihre Mitgliedsverbände haben den schwedischen Behörden mehrmals mitgeteilt, daß die Seeleute eine solche Verletzung ihrer Sicherheit nicht dulden würden, aber die schwedischen Behörden haben alle Anträge oder Forderungen auf Wiederherstellung der Funksicherheit, in Übereinstimmung mit den genannten Regeln 3 und 6 des Kapitels IV des SOLAS-Abkommens 1974, ignoriert.

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977, FORDERT die schwedischen Behörden und alle anderen Behörden vertragschließender Regierungen des SOLAS-Abkommens MIT NACHDRUCK AUF, das SOLAS-Abkommen 1974 zu erfüllen und die obengenannten Ausnahmebewilligungen zurückzuziehen.

Falls die zuständigen Behörden nicht sicherstellen, daß die Regeln 3 und 6 voll beachtet werden, ist der Kongreß bereit, gewerkschaftliche Aktionen in Betracht zu ziehen und zu befürworten.

10. Verbot von Handelsschiffen mit Atomantrieb

Die Nutzung der Atomkraft als Energiequelle beschränkt sich nicht auf Unternehmen, die sich an Land befinden, da auch eine Tendenz in Richtung der Einführung großer Handelsschiffe mit Atomantrieb besteht. Diese Tendenz steht in Übereinstimmung mit dem Bestreben der Reeder, aus Kapitalinvestitionen den größtmöglichen Nutzen zu ziehen, ohne dabei die Umwelt und insbesondere die Gesundheit und Sicherheit der Schiffsbesatzungsmitglieder zu berücksichtigen.

Große Schiffe – insbesondere die sogenannten Supertanker – sind an sich schon eine beachtliche Gefahrenquelle. Der Umstand, daß diese Schiffe in Zukunft mit Atomkraft betrieben werden könnten, erhöht die enormen Risiken, denen Besatzungsmitglieder und die Umwelt ausgesetzt sind. Darüber hinaus ist ein beachtlicher Teil der Welt-Handelsflotte unter Schattenflaggen registriert, und die auf Schiffen unter solchen Flaggen beschäftigten Seeleute haben erfahrungsgemäß unzulängliche soziale Schutzbestimmungen, was zusätzlich zur Vergrößerung der Risiken beiträgt, die mit einer umfassenden Nutzung der Atomkraft verbunden sind.

Um diese Risiken im größtmöglichen Maße auszuschalten,

EMPFIEHLT der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977, den ITF-Mitgliedsverbänden:

- (a) einen totalen Boykott gegen alle Handelsschiffe mit Atomantrieb durchzuführen, die nicht über vorschriftsmäßige Sicherheitsausrüstungen verfügen;
- (b) diesen Boykott aufrechtzuerhalten, bis die mit der Verwendung der Atomenergie verbundenen Risiken gründlich untersucht worden sind und die Nutzung der Atomenergie einer befriedigenden Kontrolle unterstellt worden ist; und
- (c) die Regierungen und Schiffsversicherer aufzufordern sicherzustellen, daß solche Schiffe mit Atomantrieb nur von Managern zum Einsatz gebracht werden, die in bezug auf Sicherheit einen guten Ruf genießen.

11. Internationale Handelsschifffahrt

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,

VERWEIST AUF die außerordentliche Ausdehnung von Handelsflotten, die entweder im Staatsbesitz stehen oder vom Staate subventioniert werden, um es den betreffenden Ländern zu ermöglichen, einen wesentlichen Anteil an der Beförderung ihrer eigenen Handelsprodukte sowie auch an der Beförderung der Frachten anderer Länder zu gewinnen. Ferner geschieht diese Ausdehnung staatlicher Handelsflotten aus nationalen und internationalen Gründen der wirtschaftlichen und politischen Strategie;

IST DAVON ÜBERZEUGT, daß dieser Sachverhalt eine offensichtliche Gefährdung der Beschäftigungsbedingungen und Beschäftigungsmöglichkeiten der maritimen Arbeitnehmer der traditionellen Schifffahrtsländer in sich birgt;

IST DER ANSICHT, daß die ungehinderte Ausdehnung dieses Eindringens verheerende Auswirkungen auf die Existenzfähigkeit traditioneller Handelsflotten und wirtschaftlicher Handelsstrukturen haben wird sowie auf die Fähigkeit dieser wirtschaftlichen Strukturen, die Handelsflotten aufrechtzuerhalten, die notwendig sind, um im Falle einer nationalen Krise den notwendigen Verkehr auf dem Seewege zu gewährleisten;

FORDERT das ITF-Sekretariat AUF, jede Gelegenheit zu nutzen, um die Regierungen der Welt auf dieses äußerst ernste Problem aufmerksam zu machen und ihnen dringend nahezu legen, daß es notwendig ist, durch Diskussionen und Verhandlungen international annehmbare Lösungen zu finden.

12. Nationale Schifffahrt

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,

ERKENNT das Recht eines jeden Landes AN, sich wesentlich an der Handels-

schifffahrt von und zu seiner Küste zu beteiligen und zu diesem Zweck eine nationale Handelsflotte zu bilden;

BEAUFTRAGT den Generalsekretär der ITF, diese Entwicklung sorgfältig im Auge zu behalten und über Entwicklungen im Zusammenhang mit der Struktur und den in der Schifffahrt üblichen Handelsrouten Bericht zu erstatten.

13. Die strukturelle Sicherheit von Schiffen

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,

STELLT FERNER FEST, daß viele Seeleute ihr Leben in Zahlreichen Schiffsunfällen verloren haben, die nicht eine Folge von Strandungen oder Zusammenstößen waren, sondern auf Defekte und Schäden am Schiffskörper zurückzuführen waren, deren Verhinderung außerhalb der Fähigkeit und Erfahrung der Besatzungsmitglieder liegt, und daß eine große Anzahl von Schiffen, die infolge einer Lücken verloren haben, die nicht eine Folge von Strandungen oder Zusammenstößen waren, sondern auf Defekte und Schäden am Schiffskörper zurückzuführen waren, deren Verhinderung außerhalb der Fähigkeit und Erfahrung der Besatzungsmitglieder liegt, und daß eine große Anzahl von Schiffen, die infolge einer Beschädigung des Schiffskörpers verlorengegangen sind, gültige Tauglichkeitsnachweise besaßen, die von den zuständigen Klassifizierungsgesellschaften ausgestellt worden waren;

IM HINBLICK DARAUF, daß solche Schiffsunfälle sowohl das Leben vieler Menschen als auch die Meeresumwelt, die ein gemeinsames Erbe der Menschheit ist, gefährden;

BEDAUERT AUSSERORDENTLICH, daß die Regierung und die Klassifizierungsgesellschaft eines wichtigen Schiffsbaulandes der Welt öffentlich erklärt haben, daß sie die konstruktionsmäßige Seetauglichkeit großer Schiffe nicht garantieren können;

GIBT SEINER UNZUFRIEDENHEIT DARÜBER AUSDRUCK, daß Werften weiterhin bei Anwendung unwissenschaftlicher Sicherheitskriterien große Schiffe bauen und somit die bedauerlichen Umstände ausnutzen, die der Klassifizierung von Schiffen anhaften; und

FORDERT DAHER den Generalsekretär der ITF AUF, diese Frage im Namen der angeschlossenen Arbeitnehmer an Land und auf See bei den zuständigen internationalen Sicherheitsagenturen zur Diskussion zu bringen, um diese Probleme im Interesse grundlegender Menschenrechte zu lösen und eine sichere und zuverlässige Konstruktion sowie einen sicheren Betrieb von Schiffen zu gewährleisten und alle gefährlichen Schiffe von den Meeren der Welt zu vertreiben.

14. Anerkennung der von der IAO und IMCO ergriffenen Maßnahmen zwecks Festlegung einer internationalen Norm über die medizinische Betreuung an Bord von Schiffen

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,

BESTÄTIGT ERNEUT, daß Gesundheit und Sicherheit für alle Seeleute ein wichtiger Beschäftigungssicherheitsfaktor sind;

ERKENNT AN, daß eine über das Konzept der Ersten Hilfe hinausgehende Ausbildung des für die medizinische Betreuung an Bord zuständigen Personals im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Gesundheit und des Wohlergehens der Seeleute von grundlegender Bedeutung ist;

ERINNERT AN die verschiedenen konstruktiven Schritte, die von der ITF-Seeleutesektion seit dem Jahre 1974 in Unterstützung der Festlegung einer internationalen Norm über die medizinische Betreuung an Bord von Schiffen unternommen worden sind;

ERSUCHT die ITF und ihre Mitgliedsverbände, sich weiterhin für die Festlegung einer solchen internationalen Norm einzusetzen;

ERKENNT die konstruktiven Schritte AN, die in Richtung dieses Ziels auf der 62. (Schifffahrts) tagung der Internationalen Arbeitskonferenz (Genf, Oktober 1976) und auf der Fünften Sitzung des Gemeinsamen IAO/IMCO-Ausschusses über Seeleuteausbildung (London, Juni 1977) unternommen wurden; und

EMPFIEHLT eine prompte Erfüllung der diesbezüglichen Programme, um ein höheres, befähigteres Niveau der medizinischen Betreuung an Bord von Handelsschiffen zu erreichen, damit kranke oder verletzte Seeleute nicht länger von einer ordentlichen medizinischen Behandlung isoliert sind, während sie sich auf See befinden.

15. Ausdehnung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen

Am 1. Mai 1976 begann die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation eine koordinierte Kampagne gegen Schiffe unter Schattenflaggen. Dadurch wurde die Kampagne, die von den schwedischen und finnischen Gewerkschaften bereits seit 1958 geführt wird, nunmehr auch von den Gewerkschaften in Dänemark und Norwegen aktiv unterstützt.

Infolge gesetzlicher Schwierigkeiten trat jedoch in Dänemark eine Situation ein, die es der Dänischen Allgemeinen Arbeitergewerkschaft und der Dänischen Gewerkschaft der Gehaltsempfänger nicht gestattet, Maßnahmen zu ergreifen, wenn ein Schattenflaggenreeder sich weigert, einen ITF-Vertrag zu unterzeichnen.

Aus diesem Grunde BEAUFTRAGT der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977, DEN GENERALSEKRETÄR, alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um es den dänischen Gewerkschaften zu ermöglichen, ihre gesetzlichen Schwierigkeiten zu überwinden.

16. Streckenschließung von Eisenbahnen

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977;

VERURTEILT die falschen und nutzlosen Versuche, Eisenbahnen durch radikale Schließungsprogramme von Strecken und Dienstzweigen sanieren zu wollen;

STELLT FEST, daß die Eisenbahnen in dicht besiedelten Gesellschaften auch – und gerade im 20. Jahrhundert – ein unabdingbares Instrument sind, um Personen- sowie Güterverkehre gesamtwirtschaftlich billig und sicher, energiesparend und umweltfreundlich zu betreiben; und

FORDERT, daß vorhandene Kapazitäten deshalb ebenso ausgelastet werden, wie im Falle großströmiger Verkehre neue Eisenbahnstrecken zu errichten sind.

17. Schadenersatzforderung gegen die japanischen Eisenbahner

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,

ZUTIEFST BESORGT darüber, daß zwei angeschlossene japanische Eisenbahnergewerkschaften von den japanischen Staatsbahnen (JNR) gerichtlich belangt worden sind, die wegen angeblicher Verluste während eines gegen Ende 1975 in Unterstützung von Forderungen auf Wiederherstellung des Streikrechts durchgeführten Streiks Schadenersatz in Höhe von 20.200 Mio. Yen (etwa 70 Mio. US Dollar) fordern,

VERURTEILT die veraltete Sozialpolitik der japanischen Regierung, die als unmittelbare Ursache dieses Konfliktes zu betrachten ist und den Arbeitnehmern im öffentlichen Dienst seit mehr als einem Vierteljahrhundert grundlegende Gewerkschaftsrechte vorenthält und gleichzeitig in unverhältnismäßigem Maße die Ergreifung von Maßnahmen verzögert, die erforderlich sind, um die Rechte in Übereinstimmung mit einem von der Regierung gegenüber den Arbeitern geleisteten Versprechen wieder herzustellen;

IST DER ANSICHT, daß die Forderung eines so hohen Schadenersatzes und die in der Vergangenheit gegen Streikteilnehmer ergriffenen finanziellen Sanktionen ein Versuch sind, die in Frage kommenden Gewerkschaften zu ruinieren;

BETONT, daß derartige Maßnahmen nicht nur mit den international akzeptierten Praktiken auf dem Gebiete der Sozialpolitik unvereinbar sind, sondern auch die Herbeiführung normaler Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen und eine wünschenswerte wirtschaftliche und soziale Entwicklung beeinträchtigen; und

FORDERT die japanische Regierung und die Geschäftsleitung der JNR MIT NACHDRUCK AUF, ihre Politik erneut zu überprüfen und prompte Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen:

1. daß die Schadenersatzforderung gegen die Eisenbahner zurückgezogen wird; und
2. daß den Arbeitnehmern im öffentlichen Dienst volle Gewerkschaftsrechte zugesprochen werden.

18. Modernisierung der ekuadorianischen Eisenbahnen

IM HINBLICK DARAUF, daß

- das nationale Eisenbahnsystem von Ekuador infolge der mangelnden technischen Planung zwecks Verbesserung der Eisenbahndienste vor dem Zusammenbruch steht;
- die Regierung von Ekuador während der letzten Jahre die Konstruktion von Straßen durch die Bereitstellung beachtlicher Geldsummen in zunehmendem Maße ermutigt und gleichzeitig die Eisenbahnen ignoriert hat;
- die Regierungen anderer lateinamerikanischer Länder zwecks Verbindung der verschiedenen Produktionszentren neue Eisenbahnstrecken planen und bestehende Strecken modernisieren, wogegen die Regierung von Ekuador beabsichtigt, die Eisenbahnen zum Vorteil eigennützigster Interessen stillzulegen;

BESCHLIESST der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,

der Regierung von Ekuador zu empfehlen, eine in Übereinstimmung mit der modernen Eisenbahntechnik stehende komplette Modernisierung der nationalen Eisenbahnen vorzunehmen.

19. Anerkennung der gewerkschaftlichen Tätigkeit bei den spanischen Staatsbahnen (RENFE)

Obwohl die spanische Arbeiterföderation UGT und die ihr angehörende Eisenbahnergewerkschaft seit dem 28. April 1977 gesetzlich anerkannt sind, bestehen keine Vorschriften über die Regelung der gewerkschaftlichen Tätigkeit bei den spanischen Staatsbahnen (RENFE), und die Geschäftsleitung der RENFE erkennt weiterhin die ehemaligen Funktionäre der nicht länger bestehenden faschistischen Gewerkschaft CNS als Arbeitnehmer-Vertreter an.

Diesem Zustand muß so schnell wie möglich ein Ende bereitet werden, und die der UGT angehörende Eisenbahnergewerkschaft übt Druck in dieser Richtung aus. Wir glauben, daß die ITF die Verwirklichung der gewerkschaftlichen Anerkennung beschleunigen könnte, indem sie eine Entschließung an den spanischen Verkehrsminister und die Geschäftsleitung der RENFE schickt.

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977,

IN ANBETRACHT der gewerkschaftlichen Lage in Spanien und der bereits erzielten Fortschritte,

STELLT MIT BESORGNIS FEST, daß es den demokratischen Organisationen der Arbeitnehmer - insbesondere der Eisenbahnergewerkschaft, die der der ITF angeschlossenen UGT-Transportarbeiterföderation angehört - nicht gestattet ist, sich bei den spanischen Staatsbahnen (RENFE) gewerkschaftlich zu betätigen; und

GIBT DER HOFFNUNG AUSDRUCK, daß dieses Recht so schnell wie möglich anerkannt werden wird und daß die ehemaligen Funktionäre der nunmehr offiziell nicht mehr bestehenden faschistischen Gewerkschaft CNS nicht länger als Arbeitnehmer-Vertreter anerkannt werden werden.

20. Vertrag betreffend Normen für den internationalen Straßengütertransport

In vielen Teilen der Welt, aber insbesondere in Europa, treten im internationalen Straßengütertransport infolge der beachtlichen Unterschiede zwischen den Löhnen und Arbeitsbedingungen gewerkschaftlich organisierter und gewerkschaftlich nicht organisierter Fahrer ernste Probleme auf. Infolgedessen ist es für die Arbeitgeber verhältnismäßig einfach, eine Arbeitnehmergruppe gegen eine andere auszuspielen und organisierte Fahrer durch Fahrer zu ersetzen, die nicht gewerkschaftlich organisiert sind und oft von internationalen Besatzungsagenturen gestellt werden.

Dies ist eine allgemeine Praxis, wenn Straßengüterfahrer im grenzüberschreitenden Verkehr zum Einsatz gelangen.

Um dieser Situation entgegenzuwirken, BEAUFTRAGT der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977, das ITF-SEKRETARIAT, einen internationalen Mustervertrag für den grenzüberschreitenden Straßengütertransport zu erstellen und ergänzende, geeignete zusätzliche Empfehlungen in bezug auf die beruflichen Normen der Fahrer zu formulieren. Die diesbezüglichen Richtlinien sollten den Mitgliedsverbänden im Rahmen einer Kampagne zur strafferen Organisation der internationalen Fahrer im internationalen Straßen-transport als Werkzeug dienen, um die Arbeitsbedingungen und die beruflichen Normen in diesem Beschäftigungszweig zu verbessern.

21. Gefahren der Verwendung von Kunststoffen

Der 32. Kongreß der ITF, versammelt in Dublin vom 21. bis 29. Juli 1977, STELLT FEST, daß Kunststoffe und aus plastischer Masse gefertigte Werkstoffe verschiedenster Art, Farbe und Form in zunehmendem Maße für die Innenausstattung von Fahrzeugen benutzt werden, die im Straßen-, See- und Lufttransport zum Einsatz gelangen;

VERWEIST AUF einen von der ITF-Sektion Zivilluftfahrt erstellten Bericht über die Gefahr der Verwendung von Kunststoffen für die Innenausstattung von Fahrgast- und Fahrzeugbesatzungskabinen, in dem festgestellt wird, daß diese Kunststoffe – selbst wenn sie nicht die Ursache eines Brandes sind – bei Bränden giftigen Rauch und Qualm in großen Mengen abgeben, der den menschlichen Organismus paralyisiert, erstickt und vergiftet, bevor die Flammen selbst die Opfer eines Brandes erreichen;

VERWEIST AUF die große Anzahl von Bränden, die auf Verwendung von Kunststoffen auf Personenfahrzeugen und allgemein zurückzuführen sind, insbesondere auf große Unglücke im Luft-, Straßen-, Schienen- und Seetransport, wo diese Kunststoffe in beachtlichem Maße zur Ausbreitung und Größe von Bränden beigetragen haben, die im allgemeinen für die betroffenen Personen sowie für das Rettungspersonal einen tödlichen Ausgang hatten;

IST DER ANSICHT, daß die zuständigen innerstaatlichen Behörden einerseits für die schockierende Unzulänglichkeit der bestehenden innerstaatlichen Vorschriften über die Herstellung, den Vertrieb und die öffentliche Verwendung von Kunststoffen verantwortlich sind;

IST FERNER DER ANSICHT, daß die herstellende Industrie sich noch immer nicht genügend bemüht, die gefährlichsten Erzeugnisse dieser Art vom Markt zurückzuziehen und den Herstellern und Benutzern öffentlicher und privater Verkehrsmittel Produkte anzubieten, die wirklich feuerfest sind und keine schädlichen, paralyisierenden, giftigen und erstickenden Gase abgeben;

ERSUCHT den ITF-Vorstand, die zuständigen internationalen und staatlichen Organisationen dringendst zu ersuchen, unverzüglich ein internationales Abkommen zu erstellen, um die Verwendung dieser gefährlichen Werkstoffe auszuschalten; und

ERSUCHT den Vorstand FERNER, eine schlagkräftige öffentliche Kampagne über die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zu beginnen, um sicherzustellen, daß dieses Ziel so bald wie möglich erreicht wird.

KONGRESSDOKUMENTE

XXXII C-5 – GESCHÄFTSORDNUNG

1. Das Kongress-Geschäftsverfahren richtet sich nach den diesbezüglichen Bestimmungen der ITF-Satzungen und dieser Geschäftsordnung.
2. Der Geschäftsführende Ausschuß handelt als Geschäftsordnungsausschuß.
3. Die offiziellen Arbeitssprachen des Kongresses sind: DEUTSCH, ENGLISCH; FRANZÖSISCH, SCHWEDISCH und SPANISCH. Alle Diskussionen und Dokumente werden in diese Sprachen übersetzt. Delegierte können auch andere Sprachen sprechen, müssen dann aber ihren eigenen Dolmetscher bereitstellen, obwohl das ITF-Sekretariat ihnen in dieser Hinsicht soweit wie möglich behilflich sein wird.
4. Der Präsident kann eine Zeitgrenze für Ansprachen bestimmen.
5. Der Bericht des Mandatsprüfungsausschusses wird geprüft, sobald er vorliegt.
6. Vorschläge oder Abänderungsvorschläge können erst behandelt werden, nachdem sie a) unterstützt und b) falls der Präsident dies beschließt, den Delegierten in allen 5 Arbeitssprachen vorgelegt worden sind.
7. Liegen mehrere Abänderungsanträge zu einem Vorschlag vor, werden diese ihrer Wichtigkeit nach behandelt, über die der Präsident entscheidet.
8. Die Entscheidungen des Präsidenten in bezug auf die Auslegung dieser Geschäftsordnung oder allgemeine Punkte des Geschäftsverfahrens sind endgültig, es sei denn, daß
 - (a) die Delegierten von mindestens 5 angeschlossenen Organisationen diese Entscheidungen beanstanden; und
 - (b) eine solche Beanstandung im Rahmen einer Abstimmung nach Mitgliedschaft mindestens eine Zwei-Drittel-Mehrheit der Stimmen auf sich vereinigt.
9. Wir verweisen alle Delegierten darauf, daß Abstimmungen auf dem Kongreß gemäß Artikel IV, Abs. 9 und 10 der ITF-Satzungen durchgeführt werden.

Die einschlägigen Absätze lauten wie folgt:

“9. Abstimmungen am Kongreß erfolgen entweder durch Hochhalten der Delegiertenkarten oder nach Mitgliedschaft. Eine Abstimmung nach Mitgliedschaft findet statt, wenn immer diese Satzungen dies vorschreiben oder wenn der Vorstand oder drei Organisationen aus drei verschiedenen Ländern, die am Kongreß direkt (also nicht durch andere Organisationen) vertreten sind, dies beantragen. Bei einer solchen Abstimmung haben angeschlossene Organisationen mit weniger als 1000 Mitgliedern eine Stimme. Organisationen mit über 1000 Mitgliedern haben eine Stimme für je 1000 zahlende Mitglieder und eine weitere Stimme für jene zahlenden Mitglieder, die Teil eines weiteren Tausend ausmachen. Das Verfahren für Abstimmungen nach Mitgliedschaft soll in der Kongress-Geschäftsordnung enthalten sein.

10. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefaßt, es sei denn, daß diese Satzungen anders vorsehen. Bei Wahlen für einen Sitz oder ein Amt muß ein Kandidat mehr als die Hälfte aller abgegebenen Stimmen erhalten, um erfolgreich zu sein. Das Abstimmungs- und Wahlverfahren soll in der Kongress-Geschäftsordnung enthalten sein.”

10. Finden gemäß den obigen Bestimmungen der Satzungen Abstimmungen nach Mitgliedschaft statt, wird wie folgt verfahren:
 - (a) Jede Delegation erhält einen Briefumschlag mit genügend Stimmzetteln für vier Abstimmungen.
 - (b) Die Stimmzettel sind unterschiedlicher Farbe. Bei jeder Abstimmung werden Stimmzettel einer bestimmten Farbe benutzt. Der Präsident gibt vor jeder Abstimmung die in Frage kommende Farbe bekannt.

XXXII C-6 – WAHL DES: (a) MANDATSPRÜFUNGS AUSSCHUSSES (b) ENTSCHEIDUNGS AUSSCHUSSES

(a) Mandatsprüfungsausschuß

1. Gemäß Artikel IV, Absatz 11 der ITF-Satzungen “wählt der Kongreß einen Mandatsprüfungsausschuß, der die Mandate der einzelnen Delegation prüft und dem Kongreß entsprechende Empfehlungen unterbreitet”.

2. Der Vorstand *empfiehlt*, daß sich der Mandatsprüfungsausschuß aus neun Mitgliedern der folgenden Ländergruppen zusammensetzen soll:

<i>Ländergruppe</i>	<i>Mitglieder</i>
Afrika	1
Asien	1
Lateinamerika und Karibischer Raum	1
Nordamerika	2
Europa und Naher Osten	4

(b) Entschließungsausschuß

3. Es ist üblich, für den Kongreß einen Entschließungsausschuß zu wählen. Der Vorstand *empfiehlt*, daß sich der Entschließungsausschuß aus elf Mitgliedern der folgenden Ländergruppen zusammensetzen soll:

<i>Ländergruppe</i>	<i>Mitglieder</i>
Afrika	1
Asien	1
Lateinamerika und Karibischer Raum	1
Nordamerika	2
Europa und Naher Osten	6

4. Der Vorstand hält es für nützlich hervorzuheben, daß es in der ITF für den Kongress-Entschließungsausschuß nicht üblich ist, Anträge zu diskutieren oder diesbezügliche Empfehlungen zu machen. Die Hauptaufgabe des Ausschusses ist es sicherzustellen, daß diese Anträge anderswo ordnungsgemäß zur Diskussion gelangen – z.B. er kann empfehlen, daß ein Antrag, der für eine bestimmte Sektion von höchster Wichtigkeit ist, zuerst auf der zuständigen Sektionskonferenz diskutiert werden soll. Die Funktion des Ausschusses ist somit vorwiegend prozessual, obwohl er auf Antrag des Kongresses beauftragt werden kann, die aus Kongressdebatten hervorgehenden Entschließungen zu entwerfen oder Entwurfsänderungen vorzunehmen.

ERGÄNZENDE TÄTIGKEITSBERICHTE

XXXII C-7/Rw – SEKTION EISENBAHN

- Am 20. und 21. Januar 1977 fand in London die *letzte* Redaktionssitzung über die Studie über die Menschlichen Auswirkungen des Technologischen Wandels bei den Eisenbahnen statt. Das Redaktionskomitee setzte sich aus Mitgliedern des Unterausschusses für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals, den wissenschaftlichen Mitarbeitern aus Manchester sowie dem Sektionssekretär zusammen. Nach eingehender Diskussion des Rohentwurfs wurde das Sekretariat beauftragt, die Studie bis zum Kongreß 1977 fertigzustellen.
- Vom 5. bis 7. April 1977 fand in Wien eine Sitzung des Unterausschusses für Verkehrspolitik der Sektion Eisenbahn statt. Die Tagesordnung befaßte sich mit der Erarbeitung eines Arbeitsprogramms für die Sektion für die Kongreßperiode 1977-1980. Der Unterausschuß beschloß, der Sektion folgendes Arbeitsprogramm vorzuschlagen:
 - Verhältnis der Verkehrsträger untereinander;
 - Untersuchung der Personalkostenstruktur der Eisenbahnen;
 - Möglichkeiten der Verbesserung des Services der Eisenbahnen;
 - Beförderungspflicht der Eisenbahnen.
- Vom 12. bis 15. April 1977 fand in Lindabrunn bei Wien eine Bundessitzung der Werkstättenexekutive der Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs statt. Der Sektionssekretär, Johann Hauf, nahm ab 13. April an dieser Sitzung teil und referierte über den Aufbau, die Wirkungsweise und die Geschichte der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.
- Am 26. Mai 1977 fand ein Besuch einer Delegation der japanischen "National Railway Workers' Union" (KOKURO) im Büro der ITF statt. Die Delegation wurde von Harold Lewis, stellvertretender Generalsekretär, und Johann Hauf, Sektionssekretär, empfangen.

Gegenstand des Gespräches war "die Rolle der Eisenbahn im Rahmen der staatlichen Verkehrspolitik". Eingehend wurden in diesem Zusammenhang innerhalb der Sektion Eisenbahn entwickelten verkehrspolitischen Vorstellungen diskutiert.

5. Vom 5. bis 13. Juni 1977 fand ein Besuch einer Gruppe junger Eisenbahner aus Deutschland in London statt. Die ITF sowie die britischen Gewerkschaften NUR und ASLEF waren bei der Organisation dieses Besuches behilflich.
Am 9. Juni 1977 besuchte diese Gruppe das Büro der ITF, wo ihnen umfangreiches Informationsmaterial über die ITF als auch die Arbeit der Sektion Eisenbahn überreicht wurde.

XXXII C-7/Rt – SEKTION STRASSENTTRANSPORT

Im Berichtszeitraum fand am 15. und 16. März 1977 eine Sitzung des ITF-Vorstandes in Eastbourne statt, auf der der Sektionsvorsitzende, H. Ericson, auf Basis des im Tätigkeitsberichtes an den Vorstand enthaltenen Berichtes über die letzte Sitzung des Planungsausschusses der Sektion am 22. Oktober 1976 in London intervenierte. Nachstehend ist der entsprechende Text aus dem Vorstandsprotokoll wiedergegeben:

- “43. Ericson berichtete über die Besorgnis des Planungsausschusses bezüglich der Beschäftigung gewerkschaftlich nicht organisierter Fahrzeugbesetzungen zu Bedingungen, die wesentlich unter den auf nationaler Ebene vertraglich vereinbarten Normen liegen. Er sagte, dieses Problem könne nicht von der Sektion Straßentransport allein gelöst werden. Seine Lösung erfordere vielmehr die aktive Mitarbeit der gesamten ITF. Aus diesem Grunde sei der Ausschuß der Ansicht, daß das Problem auf einer Plenarsitzung am ITF-Kongreß in Dublin diskutiert werden sollte. Er beabsichtige, einen entsprechenden Entschliessungsantrag an den Kongreß zu richten.”
- “44. Ferner verwies er den Vorstand auf Probleme, die in der Sozial-Charta für den Internationalen Straßentransport erwähnt werden. Er teilte mit, daß der Planungsausschuß diese Sozial-Charta gutgeheißen habe und fragte den Generalsekretär, ob sich die IAO mit diesen Problemen befassen werde.”

XXXII C-7/IN – SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

Über die Tätigkeit der Sektion in der Zeit vom 1. Januar 1977 bis zum Kongreß ist folgendes zu berichten.

EG

1. Am 16. März 1977 fand in Brüssel eine Anhörsitzung der Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Europäischen Gemeinschaften statt. Das Thema dieser Sitzung war: “Die Verkehrsprobleme in den Beziehungen zu den Oststaaten”.
- Der Sektionssekretär, Johann Hauf, referierte auf dieser Sitzung zur Problematik des Ost/West-Verkehrs am Beispiel des Rhein-Main-Donaukanals. Das Referat umfaßte die völkerrechtliche Situation wie auch die ökonomische Situation, die sich durch die Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals ergeben wird.
- Schlußfolgernd stellte er fest, daß es wohl unumgänglich ist, die auf dem Rhein gemäß Mannheimer Akte den Schiffen aller Nationen gewährte Schifffahrtsfreiheit auf die Schiffe der Rheinanlieger- und EWG-Staaten zu beschränken. Vertragliche Abmachungen zwischen den Rheinuferstaaten und den östlichen Donaustaaten, sowohl auf multilateraler als auch bilateraler Ebene, sowie Kontingentierungen und wirksame Kapazitätsregelungen sollten eine Änderung der Mannheimer Akte ergänzen.
2. Am 12. April 1977 fand zwischen Staatssekretär Veselsky und dem Sektionssekretär, Johann Hauf, im Bundeskanzleramt zu Wien ein Meinungsaustausch zum Problem des Rhein-Main-Donaukanals statt.
- Der Sektionssekretär unterbreitete den Standpunkt der Sektion Binnenschifffahrt der ITF. Dieser Standpunkt wurde mit Interesse zur Kenntnis genommen und festgestellt, daß die mit diesem Gespräch installierten Kontakte in Zukunft aufrechterhalten werden sollten.
3. Am 10. Juni 1977 fand in Basel eine Feier anläßlich des 25-jährigen Bestehens der Gruppe “Rheinschiffer” des VHTL statt.
- Die ITF war bei dieser Feier durch den Sektionssekretär, Johann Hauf, vertreten, welcher in seiner Ansprache auf die aktuellen Probleme der europäischen Binnenschifffahrt sowie die Rolle der Gewerkschaften in dieser Bezug nahm.

XXXII C-7/D – HAFENARBEITERSEKTION

1. Auf der Konferenz der Hafendarbeitersektion am 17. Februar 1977 wurde beschlossen, daß eine kleine Arbeitsgruppe beauftragt werden sollte, einen ITF-Entwurf für ein neues IAO-Übereinkommen zu formulieren, das an die Stelle des bestehenden IAO-Übereinkommens Nr. 32 (Unfallschutz der Hafendarbeiter (abgeänderter Wortlaut)) aus dem Jahre 1932 treten soll.
2. Wir hatten gehofft, der im Rahmen des Dubliner Kongresses stattfindenden Konferenz der Hafendarbeitersektion einen kompletten Entwurf vorzulegen. Dies hat sich jedoch aufgrund technischer Schwierigkeiten als unmöglich erwiesen. In der Beilage befindet sich eine vom Sekretariat ausgearbeitete Skizze des vorgeschlagenen Inhalts eines neuen Übereinkommens. Diese Skizze und das weitere Vorgehen werden auf der Sektionskonferenz mündlich erläutert werden.

SKIZZE DES VORGESCHLAGENEN INHALTS EINES REVIDIERTEN IAO-ÜBEREINKOMMENS BETREFFEND DEN UNFALLSCHUTZ DER HAFENARBEITER

1. **Definierungen:** allgemeine Definierung der im Text enthaltenen Begriffe, aber insbesondere der Ausdrücke "Hafendarbeiter" und "Hafendarbeit" im folgenden Sinne:

"Im Sinne dieses Übereinkommens bezeichnen die Ausdrücke "Hafendarbeiter" und "Hafendarbeit" Personen bzw. Tätigkeiten, die nach der innerstaatlichen Gesetzgebung oder Praxis als solches definiert werden. Die beteiligten Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Verbände sind bei der Festlegung und Revision solcher Definierungen anzuhören oder in anderer Weise daran zu beteiligen. Dabei sind neue Umschlagsmethoden sowie ihre Auswirkungen auf die verschiedenen Berufskategorien der Hafendarbeiter zu berücksichtigen."
- (1) Die innerstaatliche Gesetzgebung muß klarstellen, welche Instanz und Person:
 - die Verantwortung trägt sicherzustellen, daß die Bestimmungen des Übereinkommens befolgt werden;
 - Vorkehrungen für Inspektion und Kontrolle treffen muß;
 - Strafen für den Fall der Verletzung von Bestimmungen festlegen muß; und
 - dafür sorgen muß, daß diese Bestimmungen in den Hafenanlagen öffentlich angeschlagen werden.
- (2) Es muß eine ordnungsgemäße Überwachung und eine angemessene Aufklärung über die mit der Arbeit verbundenen Gefahren erfolgen. Ferner muß garantiert werden, daß defektives Zubehör bzw. unsichere Verfahren außer Betrieb genommen bzw. eingestellt werden bis Abhilfe geschaffen worden ist.
3. **Verpflichtungen der Hafendarbeiter:** Die Hafendarbeiter müssen verpflichtet sein, diese Vorschriften zu befolgen.
4. **Dockanlagen:** Die Dockanlagen müssen in gutem Zustand und so frei von Hindernissen gehalten werden wie möglich.
5. **Beleuchtung und Ventilation:** Es sind Mindestnormen festzulegen, die sich u. a., wenn immer dies praktisch möglich ist, auf die im revidierten Handbuch über die Sicherheit und Gesundheit der Hafendarbeit enthaltenen Normen stützen.
6. **Abschirmung von Maschinen, Sicherheit elektrischer Anlagen und Handwerkzeuge:** Wie unter 5 oben.
7. **Feuerschutz:** Die einschlägigen Vorschriften müssen wirksame, funktionsbereite und gut ausgestattete Feuerbekämpfungs- und Feuerwarngeräte vorsehen.
8. **Sicherheit des Kais:** Ausführliche Bestimmungen über die Abzäunung des Hafensbereichs, bei spezifischer Angabe der Mindesthöhe der betreffenden Zäune, sowie Bestimmungen über die Verwendung von Fahrzeugen an gefährlichen Orten und unter gefährlichen Bedingungen, das Stapeln von Fracht, die Entfernung zwischen den an der Seite des Kais anzubringenden Leitern und allgemeine Methoden der Rettung aus dem Wasser.
9. **Zugang zu Schiffen und Laderäumen:** Der Zugang zum Schiff sollte, wenn immer möglich, über den Gangway erfolgen. Falls andere Methoden (z.B. tragbare Leitern) Verwendung finden, müssen diese bestimmten Normen in bezug auf Art und Struktur erfüllen. Die Bestimmungen betreffend den Zugang zu Laderäumen sollen soweit wie möglich den einschlägigen Richtlinien des IAO-Handbuches entsprechen.

10. **Transport von Hafenarbeitern auf dem Wasserwege:** Die für den Transport von Hafenarbeitern Verwendung findenden Boote müssen für diesen Zweck geeignet sein, in gutem Zustand gehalten und angemessen bemannt werden. Das Ein- und Aussteigen darf nur an ordnungsgemäßen Anlegeplätzen erfolgen.
11. **Luken:** Bezüglich der Abzäunung von Luken sowie über Lukendeckel und Laderäume sind Mindestnormen festzulegen. Die betreffenden Bestimmungen des Übereinkommens sollten sich ferner auf das sichere Öffnen und Schließen der Luken, die Verstaung der Ladung, die Einschränkung der Verwendung von Fahrzeugen auf Lukendeckeln und Rettungsmethoden im Zusammenhang mit der Verladung von Massengütern (z.B. Kohle) beziehen.
12. **Hebevorrichtungen:** Sämtliche Hebevorrichtungen und Frachtumschlagseinrichtungen müssen regelmäßig inspiziert werden und ihre Tauglichkeit ist in einer im Übereinkommen ausführlich vorzuschreibenden Form zu bescheinigen. Soweit dies möglich ist, sollten in diesem Zusammenhang die einschlägigen Richtlinien des revidierten IAO-Handbuches Verwendung finden, besonders was sichere Belastungsgrenzen, Ausfallsicherung, Gestaltung und Komfort von Führerhäusern (einschließlich Container-Umschlagsgestelle und -kräne) betrifft.
13. **Laderampen:** Für Laderampen ist eine solide Konstruktion aus guten Werkstoffen und eine regelmäßige Instandhaltung vorzuschreiben.
14. **Fördergeräte und Ladebänder:** Im Zusammenhang mit der Verwendung von Fördergeräten und Ladebändern sind bestimmte Normen in bezug auf Abzäunung, Bedienung und Dringlichkeitsmaßnahmen vorzuschreiben.
15. **Seile:** Spezifische Normen für die verschiedenen Arten von Seilen, wenn immer möglich, in Übereinstimmung mit den im IAO-Handbuch enthaltenen Richtlinien.
16. **Lastenaufzüge:** Die Kontrollen von Lastenaufzügen müssen gemäß dem "Totmann"-Modell abgesichert sein. Es muß die Möglichkeit bestehen, solche Aufzüge in Dringlichkeitsfällen unabhängig zum Stillstand zu bringen, und es sind ordnungsgemäße Abzäunungen und Ladeflächen vorzuschreiben.
17. **Verkehrskontrolle:** Die im Hafen Verwendung findenden Fahrzeuge müssen einer ordnungsgemäßen Verkehrskontrolle unterstehen.
18. **Container:** Es sind präzise Bestimmungen in bezug auf die Handhabung von Containern, die gefährliche Substanzen enthalten; das Heben von Containern im allgemeinen; die Inspektion von Containern; den Zugang zu Containern sowie den Betrieb und die Kontrolle von Containerterminals festzulegen.
19. **Saugluftheber und magnetische Heber:** müssen ausführlichen Vorschriften unterstehen, die, wenn immer möglich, dem IAO-Handbuch entnommen werden sollten.
20. **Gabelstapler:** müssen bestimmte Normen in bezug auf Konstruktion und den Schutz des Fahrers erfüllen.
21. **Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren:** müssen so beschaffen sein und benutzt werden, daß die einschlägigen Gefahren auf ein Mindestmaß reduziert werden.
22. **Losses Zubehör:** Die Qualität, das Testen, die Bescheinigung der Tauglichkeit und die Beschriftung losen Zubehörs müssen vorgeschriebenen Normen entsprechen.
23. **Arbeitsmethoden und Signalisieren:** Hängende Ladungen dürfen sich nicht über arbeitenden Hafenarbeitern befinden. Winden und Kräne dürfen nicht angeschaltet gelassen werden, wenn das Bedienungspersonal abwesend ist. Das Signalverfahren ist ausführlich zu beschreiben.
24. **Deckkräne:** Obligatorische gute Instandhaltung und spezifisches Verbot bestimmter unsicherer Praktiken.
25. **Greifer und Schlingen:** Es sind Normen in bezug auf Konstruktion und Verwendung festzulegen.
26. **Paletten:** Die Instandhaltung von Paletten ist sicherzustellen, und es sind Anweisungen im Gebrauch von Paletten zu geben.
27. **Speicherung:** Behälter, Fülltrichter und Silos müssen bestimmte Normen in bezug auf Instandhaltung und Sauberkeit erfüllen.
28. **Verstaung von Frachten auf Deck:** Die Abzäunung und Platzierung von Deckfrachten müssen in Übereinstimmung mit bestimmten Sicherheitsnormen erfolgen.
29. **Gefährliche Frachten:** Es sind ausführliche Vorschriften in bezug auf die Handhabung gefährlicher Frachten und Substanzen festzulegen, mit Einzelheiten über

Unfallverhütung und allgemeine Sicherheits- und Schutzmaßnahmen.

30. **Gesundheitsschädlicher Staub oder Fasern:** Es sind spezifische Maßnahmen zu treffen, um die diesbezüglichen Gesundheitsrisiken zu reduzieren.
31. **Arbeit in geschlossenen Behältern:** Es sind geeignete Tests vorzunehmen, bevor Arbeit in geschlossenen Behältern beginnt, in denen infolge des Auftretens von Gasen, Rauch, Gärungsprodukten oder durch Sauerstoffmangel Gefahren auftreten könnten.
32. **Lärm:** Der Lärm darf bestimmte spezifisch vorgeschriebene Grenzen nicht überschreiten und ist regelmäßig zu messen.
33. **Erste Hilfe:** Die Bereitstellung einer gut ausgestatteten Ersten-Hilfe-Station unter der Aufsicht befähigter Personen muß obligatorisch sein.
34. **Ärztliche Untersuchungen:** Alle Hafentarbeiter sind vor dem Eintritt in den Beruf sowie vor ihrer Ausbildung für die Bedienung mechanischer Geräte und in regelmäßigen Zeitabständen ärztlich zu untersuchen. Hafentarbeiter, die spezifischen Gefahren ausgesetzt sind, sollten einer besonderen ärztlichen Überwachung unterstehen. Die diesbezüglichen Untersuchungen müssen kostenlos sein, und ihr Ergebnis ist als vertraulich zu betrachten.
35. **Medizinische Betreuung:** Es muß eine besondere Betreuung für Hafentarbeiter oder ein beruflicher Gesundheitsdienst bereitgestellt werden.
36. **Hygiene und Wohlfahrt:** Es sind gut eingerichtete Toiletten, Kantinen und – wo erforderlich – Anheuerungshallen bereitzustellen.
37. **Altersgrenzen:** Kein Hafentarbeiter sollte unter 18 Jahre alt sein. Das Mindestalter für die in der Ausbildung oder Lehre befindlichen Hafentarbeiter beträgt 16 Jahre.
38. **Zusammenarbeit zwischen Management und Arbeitnehmern:** Das Management und die zuständigen Gewerkschaften sollten ermutigt werden, in allen Fragen der Gesundheit und Sicherheit zusammenzuarbeiten. Zu diesem Zweck sollten gemeinsame Ausschüsse gebildet werden.
39. **Meldung von Unfällen oder Erkrankungen:** Alle ernstesten Unfälle sind der zuständigen innerstaatlichen Instanz unverzüglich zur Kenntnis zu bringen. Das gleiche gilt für alle Verletzungen oder Berufskrankheiten, durch die ein Arbeiter drei Tage oder länger arbeitsunfähig wird. Bestimmte Unfälle, wie z.B. Explosionen, Zusammenbrechen eines Krans oder ernste Feuersbrünste, sind zu melden, ganz gleich, ob sie zu Verletzungen führen oder nicht.
40. **Hafen-Eisenbahnen:** Der sichere Betrieb von Hafen-Eisenbahnen muß besonderen Vorschriften unterstehen.
41. **Internationale Anerkennung:** Das Übereinkommen sollte Bestimmungen über die internationale und gegenseitige Anerkennung der in ihm vorgeschriebenen Normen enthalten.

XXXII C-7/S – SEELEUTESEKTION

TAGUNGEN

Sitzungen über Solidarität mit Besatzungen amerikanischer Rohrlegeschiffe

1. Auf Antrag der amerikanischen Seeleutegewerkschaft NMU fand am 21. Januar im Londoner Hauptbüro der ITF eine ad hoc-Sitzung von Vertretern angeschlossener Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften statt, um etwaige Maßnahmen in Unterstützung unseres amerikanischen Mitgliedsverbandes zu diskutieren, der sich bemüht, mit den Reedern bestimmter amerikanischer Rohrlegeschiffe Kollektivverhandlungen zu führen. An der Sitzung nahmen Vertreter von Mitgliedsverbänden aus Dänemark, Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen und den USA teil. Die Sitzungsteilnehmer beanstandeten die unzulänglichen Sicherheitsnormen auf den Offshore-Anlagen bestimmter Unternehmer und vereinbarten, die von der NMU geplanten Maßnahmen optimal zu unterstützen.
2. In Weiterverfolgung dieser Sitzung haben mehrere Gespräche zwischen den zuständigen amerikanischen und britischen Mitgliedsverbänden stattgefunden. Ferner wurde unter der Obhut der ITF ein Koordinierungsausschuß gebildet. Der Sekretär der Seeleutesektion hat in beratender Eigenschaft an mehreren Sitzungen dieses Ausschusses teilgenommen, dessen Hauptaufgabe darin besteht, die Möglichkeit der Ergreifung konkreter Maßnahmen zu untersuchen. ITF-Mitgliedsverbände in an-

deren europäischen Ländern sind davon verständigt worden, daß sie um Unterstützung ersucht werden könnten, falls beschlossen wird, eine größere Aktion gegen einen wichtigen Rohrgeschiffreederei durchzuführen.

Fair-Practices-Ausschuß

3. Der Fair-Practices-Ausschuß der ITF tagte am 15. und 16. Februar in London. An der Sitzung, über die in Dokument XXXII C-7/SS berichtet wird, nahmen mehrere Mitglieder der Seeleutesektion sowie der Sektionssekretär teil.

INTERNATIONALE ARBEITS-ORGANISATION

IAO-Expertensitzung über Unfallverhütung an Bord von Schiffen auf See und im Hafen

4. Auf der obigen Sitzung, die vom 25. Januar bis 2. Februar in Genf stattfand, wurden internationale Richtlinien über die Unfallverhütung an Bord von Schiffen auf See und im Hafen angenommen. Die an der Sitzung teilnehmenden Experten der Seeleuteseite waren N.B. Andersson (Schweden) und R. Spruhan (Großbritannien). Der Sekretär der ITF-Seeleutesektion und Kollege D. Seaman (Großbritannien) nahmen an der Sitzung als Berater teil. Vorsitzender des Expertenausschusses war Herr N.A. DiArchangel (USA). Die genannten Richtlinien sind die erste umfassende internationale Regelung dieser Art. Sie beziehen sich auf Aspekte wie: sicherer Zugang zu Schiffen; Verwendung und Instandhaltung von Seilen, Schlingen und Ketten; Anker und Festmachen von Schiffen; Arbeit an Deck und im Maschinenraum; elektrische Ausrüstung; Sicherheit der Unterkunft; Lebensrettungs- und Feuerbekämpfungsgeräte; Tankschiffe; hygienische Einrichtungen und Spezialschiffe (einschließlich roll-off/roll-on Schiffe und Fähren).
5. Ferner wurde vorgeschlagen, daß die IAO zusammen mit anderen zuständigen internationalen Agenturen die Frage der Festlegung internationaler Normen für Zubehör, Ausrüstungen und Bedienungsmethoden untersuchen sollte.

Arbeiterbildung für Seeleute

6. Auf der 62. (Schiffahrts) tagung der Internationalen Arbeitskonferenz (Genf, 13.-29. Oktober 1976) wurde ein von der Seeleuteseite eingereichter Entschließungsantrag über Arbeiterbildung für Seeleute angenommen, in dem die IAO aufgefordert wird, so bald wie möglich ein regelmäßiges Programm hierüber festzulegen.
7. Im Januar 1977 veranstaltete die IAO (mit Hilfe der Norwegischen Agentur für Internationale Entwicklung - NORAD) ein inter-regionales Seminar, um den Austausch von Informationen über Arbeitsmethoden, Praktiken und Erfahrungen zu fördern und spezifische Probleme auf dem Gebiete der Arbeiterbildung für Seeleute zu identifizieren. An diesem Seminar nahmen Bildungsfunktionäre von Gewerkschaften, Lehrkräfte an Abendschulen sowie Verwalter aus fortschrittlichen Industrieländern und Entwicklungsländern teil.
8. Im März 1977 organisierte die IAO (wiederum mit Hilfe der NORAD) das erste einer Reihe von Regionalseminaren über Arbeiterbildung in der Schifffahrt. Tagungsort war Singapur. Behandelt wurden u.a. folgende Fragen: Struktur und Aufgaben der Organisationen der Arbeitnehmer in der Schifffahrt; finanzielle Hilfsmittel für Seeleuteausbildung; Lehrpläne; Umfang und Inhalt der Fortbildung für Seeleute; Heranziehung von Lehrkräften; Koordinierung der Arbeiterbildung in der Schifffahrt mit der beruflichen Ausbildung.
9. Der Sekretär der Seeleutesektion referierte und besprach mit Vertretern der IAO, wie die ITF ihr bei der Durchführung ihrer Bildungsprogramme für Seeleute behilflich sein könnte.

Gemeinsamer IAO/IMCO-Ausschuß für Seeleuteausbildung (JCT)

10. Nachdem die IAO-Mitglieder auf der 4. Sitzung des obigen Ausschusses im Jahre 1975 empfohlen hatten, daß die IAO in Zukunft den Vertretern der Seeleute und Reederei die Möglichkeit bieten sollten, vor der Plenarsitzung Gespräche miteinander zu führen, fand vom 8. bis 10. Juni 1977 in Vorbereitung für die bevorstehende JCT-Sitzung eine solche Vorbesprechung unter der Obhut der IAO statt, mit dem Ergebnis, daß auf der JCT-Sitzung eine Reihe von Eingaben unterbreitet wurden, die von den Seeleuten und Reedern vorher gemeinsam vereinbart worden waren. Spezifisch bezogen sich diese Eingaben auf die Befähigungen von Mannschaftsdienstgraden, die Teil der Navigationswache bilden und die Aufnahme neuer Kapitel in die IMCO-Ausbildungsrichtlinien und die Ausbildung von Maschinenraum-Mannschaftsdienstgraden und das für die medizinische Betreuung an Bord verantwort-

liche Personal.

11. Die 5. Sitzung des JCT fand vom 13. bis 17. Juni 1977 im Hauptbüro der IMCO in London statt. Den Vorsitz führte der Vorsitzende der ITF-Seeleutesektion. Der Sekretär der ITF Seeleutesektion nahm an der Tagung als Berater teil, desgleichen mehrere Vertreter angeschlossener Seeleutegewerkschaften aus Australien, Großbritannien und den USA. Die Seeleutemitglieder auf dieser JCT-Sitzung waren: K. Mols Sørensen (Dänemark), S-E. Nylund (Finnland), W.Ch. van Zuylen (Niederlande), E.R. Olsen (Norwegen), K.A. Murphy (Großbritannien), R. Kalmus und W.L. Rich Jr. (USA). Die Tagesordnung der Sitzung war außerordentlich umfangreich, konnte jedoch bewältigt werden, hauptsächlich weil es der IAO-Gruppe möglich war, eine Reihe gemeinsam vereinbarter Anträge vorzulegen.

IMCO

Allgemeines

12. Während der Berichtszeit hat der Sektionssekretär an folgenden IMCO-Tagungen in London teilgenommen:
 - Unterausschuß für Funkverbindungen (Februar)*;
 - Schiffahrts-Sicherheitsausschuß (April);
 - IMCO-Rat (Mai).
13. Ferner vertraten Funktionäre angeschlossener amerikanischer, britischer, niederländischer und norwegischer Gewerkschaften die ITF auf folgenden IMCO-Tagungen:
 - Vorbereitender Ausschuß für Schiffahrts-Funksatelliten (Januar, London)*;
 - Unterausschuß für Funkverbindungen (Februar, London)*;
 - Schiffahrtssicherheitsausschuß (April, London);
 - Ausschuß über Rechtsfragen (April/Mai, London);
 - Vorbereitender Ausschuß für Schiffahrts-Funksatelliten (Sitzungen von Arbeitsgruppen) (Mai, Paris)*.

Schiffahrts-Sicherheitsausschuß

14. Auf der 36. Sitzung dieses Ausschusses beantragten die USA, daß die Bestimmungen über den sicheren Einsatz von Tankern verschärft werden sollten. Der Grund dafür war, daß in amerikanischen Gewässern mehrere Unfälle von Tankschiffen (vorwiegend unter Schattenflaggen registriert) vorgekommen waren. U.a. schlugen die USA folgende Verbesserungen vor: Doppelböden für alle neu gebauten Tankschiffe; getrennter Ballast; Servo-Systeme für Radar und striktere Dringlichkeits-Steuervorschriften für alle Tankschiffe. Weitere Vorschläge bezogen sich auf die Verbesserung der internationalen Inspektion und Klassifizierung (Tauglichkeitsbescheinigung) sowie auf die Befähigungen und Ausbildungsnormen der Besatzungen. Der Sektionssekretär unterstützte im allgemeinen die Argumente der USA und verwies auf die Bedeutung internationaler Vorschriften in bezug auf die Erfassung von Schiffen, die die genannten Normen nicht erfüllen und die aus Ländern kommen, in denen es weder wirksame Seeleutegewerkschaften noch eine genügend starke öffentliche Meinung gibt, um die Regierungen zu einer Verbesserung der Sicherheits- und Umweltschutznormen zu zwingen. Nach einer regen Diskussion beauftragte der Schiffahrts-Sicherheitsausschuß eine Arbeitsgruppe: die amerikanischen Vorschläge in Detail zu prüfen; eine gemeinsame Sitzung des Schiffahrts-Sicherheitsausschusses und des für den Schutz der Meereswelt zuständigen IMCO-Ausschusses einzuberufen; den Termin der internationalen Konferenz über die Ausbildung und Befähigung der Seeleute vorzuschlagen und eine internationale Konferenz einzuberufen, um die Sicherheit von Tankschiffen auf internationaler Basis zu verbessern, anstatt daß einseitige nationale Maßnahmen getroffen werden. Letztens beauftragte der Ausschuß die genannte Arbeitsgruppe, den Vorschlag der britischen Regierung zu diskutieren, daß ein internationales Schiffahrts-Sicherheitskorps gebildet werden sollte, um jenen Staaten behilflich zu sein, in denen es keine umfassenden und erfahrenen Schiffahrtsverwaltungen gibt.
15. Eine weitere vom Schiffahrts-Sicherheitsausschuß diskutierte Frage, die für die ITF von großem Interesse ist, bezieht sich auf die Erstellung einer Liste aller ersten Schiffsunfälle und die Einholung von Informationen von den Schiffahrtsbehörden der

*Ausführliche Berichte wurden an die angeschlossenen Funkoffiziersgewerkschaften ausgesandt.

verschiedenen Länder über das Ergebnis der Untersuchung solcher Unfälle. Das IMCO-Sekretariat wurde ersucht, zuhanden einer jeden Sitzung des Schifffahrts-Sicherheitsausschusses eine solche Liste zu erstellen. Auf diese Weise sollen die Mitgliedsstaaten der IMCO daran erinnert werden, daß sie für die Untersuchung solcher Unglücke verantwortlich sind und der IMCO über deren Ergebnis Bericht erstatten sollten. Der Schifffahrts-Sicherheitsausschuß hat empfohlen, daß das IMCO-Sekretariat in dieser Liste alle Unfälle von Schiffen über 1.600 BRT anführen sollte, falls diese Schiffe infolge des Unfalles sinken oder ganz abgeschrieben werden müssen, sowie sämtliche Unfälle von Schiffen über 500 BRT, wenn in diesen Unfällen Menschen den Tod finden.

EWG

16. Die Seeleute der EWG-Länder beschwerten sich seit längerer Zeit darüber, daß die EWG-Behörden mit der Seeleuteseite nicht genügend Rücksprache über Fragen der Schifffahrtspolitik halten. Im Oktober 1976 und im März 1977 hielt die EWG infolge dieser Beschwerde Anhörsitzungen ab, auf denen u. a. die Haltung der EWG gegenüber den UNCTAD-Richtlinien über Linienschiffs-Konferenzen, die Beziehungen zwischen der Gemeinschaft und den Drittländern auf dem Gebiete der Schifffahrt und die Maßnahmen der Gemeinschaft in bezug auf die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen erläutert wurden. Ferner hat der Ministerrat ein Rückspracheverfahren eingeführt, das es der Kommission und den Mitgliedsstaaten ermöglicht zu diskutieren, welche Rolle sie in internationalen Agenturen spielen, die sich mit Schifffahrtsfragen befassen und welche gegenseitigen Beziehungen zwischen Mitgliedsstaaten und Drittländern bestehen. Im Frühjahr 1977 nahm das europäische Parlament eine Entscheidung an, in der beantragt wird, daß die Kommission bevollmächtigt werden sollte, eine Grundlage für eine gemeinsame Seetransport-Politik für den Binnen- und den Außenhandel auszuarbeiten.
17. Eine weitere ermutigende Entwicklung auf Ebene der EWG ist die Bereitwilligkeit der Reeder, mit den Seeleuten bei der Erstellung einer Studie über die Beschäftigungslage der EWG-Seeleute zusammenzuarbeiten. Gegenwärtig wird gemeinsam ein geeigneter Fragebogen formuliert.
18. Ungeachtet der obigen Entwicklungen nahm eine Sitzung der EWG-Seeleutengewerkschaften im März 1977 eine Prüfung der Fortschritte vor, die die EWG-Behörden während der letzten vier Jahre in bezug auf die von den Seeleuten gemachten Vorschläge erzielt haben. Die Seeleute bedauerten den Mangel an konkreten Maßnahmen seitens der EWG-Behörden und beschlossen, zuhanden der EWG-Kommission und des EWG-Rates eine Forderungsliste aufzustellen und einen Generalstreik der Seeleute der EWG-Länder auszurufen, falls die geforderten Maßnahmen nicht in absehbarer Zeit ergriffen würden.

XXXII C-7/SS – SONDERSEKTION DER SEELEUTE

1. Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses – London, 15. und 16. Februar 1977

An der Sitzung nahmen 47 Mitglieder, Berater und ITF-Inspektoren aus 18 Ländern sowie 28 Beobachter, einschließlich der ITF-Regionalvertreter, aus weiteren 8 Ländern teil. Den Vorsitz führte C.H. Fitzgibbon von der Australischen Hafenerbeiterföderation.

Der Ausschuß diskutierte den Tätigkeitsbericht für die letzten 12 Monate, aus dem die beständige Intensivierung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen und Schiffe mit billigen Besatzungen ersichtlich war.

Der Ausschuß faßte folgende Beschlüsse in bezug auf die künftige Gestaltung der ITF-Kampagne. Alle angeschlossenen Gewerkschaften der Hafenerbeiter und Seeleute wurden ersucht, mehr Personal für Einsatz als ITF-Inspektoren bereitzustellen, und der Generalsekretär wurde gebeten, mit geeigneten Mitgliedsverbänden direkt in Verbindung zu treten, um die Zahl der Inspektoren zu erhöhen und das Inspektorennetz geographisch auszubauen. Die Mitgliedsverbände wurden erneut aufgefordert, das Problem der Schattenflaggen im Rahmen der Gewerkschaftsbünde ihres Landes anzusprechen und die Arbeitnehmer in den mit der Schifffahrt verwandten Beschäftigungsweigen zu ersuchen, die Kampagne mit zu unterstützen. Ferner wurden die Mitgliedsverbände ersucht, bei den zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder auf baldige Ratifizierung des im Oktober 1976 angenommenen IAO-Übereinkommens über Mindestnormen für Handelsschiffe sowie auf Erfüllung der

dieses Übereinkommen ergänzenden Empfehlung zu dringen. Der Ausschuß lehnte den Antrag der griechischen Seeleuteföderation (PNO), daß die ITF für die im Besitz griechischer Reeder stehenden Schattenflaggenschiffe den griechischen Kollektivvertrag anerkennen sollte, ab. Ferner wurde der Antrag der indischen Seeleutegewerkschaften auf Anwendung eines sogenannten Gesamtkostenkonzeptes bei der Berechnung der Heuer indischer Seeleute abgelehnt.

Der Ausschuß änderte die Liste der als Schattenflaggenländer zu betrachtenden Schiffahrtsländer wie folgt:

Liberia	Bahamas	Libanon
Panama	Bermuda	Cayman Inseln
Singapur	Niederländische Antillen	Oman
Zypern	Malta	Seychelles

Der Ausschuß befürwortete Zuwendungen aus dem Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute in Höhe von insgesamt £261.940 und bestätigte die während der Berichtszeit vom Kleinen Unterausschuß des Fonds gewährten Zuwendungen in Höhe von insgesamt £164.373. Ferner beschloß der Ausschuß, daß alle Reeder verpflichtet sein sollten, Beiträge an den Seeleutewohlfahrtsfonds zu zahlen. Dadurch wurde ein Beschluß aus dem Jahre 1966 formell rückgängig gemacht, gemäß dem in Falle eines freiwilligen Abschlusses von ITF-Kollektivverträgen keine solche unmittelbare Verpflichtung bestand.

- Im Anschluß an die Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses erfolgte ein **Meinungs- und Erfahrungsaustausch zwischen den anwesenden ITF-Schiffsinspektoren**. Die Inspektoren machten zuhanden des Sekretariats eine Reihe von Empfehlungen über die Koordinierung der Kampagne und über die Bereitstellung von Informationen, die inzwischen weiterverfolgt worden sind.
- Schiffe unter befriedigenden Verträgen**

Am 30. Juni 1977 standen insgesamt 918 Schiffe unter Schatten-flaggen und 48 mit Bequemlichkeitsbesatzungen unter befriedigenden Verträgen. Die geographische Aufteilung dieser Schiffe ist wie folgt:

Vertrag abgeschlossen in	Schattenflaggen ww* und FO**		Bequemlichkeitsbesatzungen ww und FO		insgesamt
Australien	8	14		2	24
Belgien	16				16
Dänemark	3				3
Deutschland	3				3
Finnland	6				6
Großbritannien	40				40
Israel	8				8
Italien	82				82
Japan	66				66
Kanada	2				2
Korea	173	22	26	12	233
Neuseeland	3		1		4
Niederlande	46				46
Norwegen	5				5
Philippinen	2	5			7
Schweden	46				46
Schweiz	24				24
Singapur	1	2			3
Taiwan	173	34	7		214
ITF	129	5			134
INSGESAMT	836	82	34	14	966

*World Wide Trading **Far East Trading only.

Darüber hinaus steht das Sekretariat gegenwärtig in Verhandlungen über den Abschluß befriedigender Verträge für weitere 100 Schiffe.

4. Heuernachzahlungen

In der Zeit vom 11. bis 30. Juni 1977 wurde die Nachzahlung ausstehender Heuern in

Höhe von insgesamt £2.244.058 (US\$3.837.339) an Besetzungen von 83 Schattenflaggschiffen und Schiffen mit Bequemlichkeitsbesetzungen erzwungen.

5. **Nachdem der Generalsekretär und die Griechische Seeleuteföderation (PNO) an den zuständigen zyprischen Behörden scharfe Kritik geübt hatten, weil sie keine offiziellen Untersuchungen des Verlustes von Schiffen unter zyprischer Flagge vornahmen, hat die zyprische Regierung nunmehr bekanntgegeben, daß sie die Unterstützung der Britischen Handelskammer erlangt hat, um den Verlust des im Juli 1976 verschwundenen zyprischen Tankschiffes CRETAN STAR zu untersuchen. Die Untersuchung hat vor kurzem begonnen.**
6. **Panamaischer Schiffsinspektionsdienst** (sh. auch Tätigkeitsbericht an den Kongreß, Dok. XXXII C-7, Punkt 322)

Der von Panama geplante Schiffsinspektionsdienst wurde im Juni 1977 aufgenommen und hat in New York ein Verwaltungsbüro eröffnet. Die ersten Prüfungen von Schiffen werden voraussichtlich innerhalb eines Monats erfolgen. Dies ist etwa sechs Monate später als ursprünglich geplant, weil im Zusammenhang mit der Bereitstellung der notwendigen Verwaltungseinrichtungen Schwierigkeiten aufgetreten sind. Solange nicht auch in London und Hongkong ähnliche Verwaltungsbüros eröffnet werden und ein weltweites Team von Inspektoren zum Einsatz gelangt, ist es äußerst unwahrscheinlich, daß dieser Inspektionsdienst mehr als einen kleinen Bruchteil der zu kontrollierenden Schiffe erfassen wird. Die Schifffahrtsbehörden von Panama haben bis jetzt keinerlei Erklärungen dahingehend abgegeben, daß sie beabsichtigen, eine Untersuchung der 52 Verluste panamaischer Schiffe vorzunehmen, die im Jahre 1976 zu verzeichnen waren.

7. **ORIENTAL VICTORY (Panama-Flagge)**

Berichtigung

(Dieses Schiff war unter der Flagge Panamas registriert und nicht in Liberia, wie es unter Punkt 326 des Tätigkeitsberichtes an den Kongreß heißt.)

Das Gerichtsverfahren über die ORIENTAL VICTORY fand am 28. Juni 1977 in Montreal statt. Brian Laughton war im Auftrage der ITF anwesend. Die Entscheidung des Gerichtes wird voraussichtlich nicht vor August vorliegen. Ende Mai dieses Jahres wechselte das Schiff seinen Namen auf Union Amsterdam (noch immer unter Panama-Flagge), und im Lloyds Register sind neue Eigentümer angeführt. Das bedeutet jedoch nicht, daß das Schiff nicht wieder festgehalten werden kann, um die Befriedigung von Forderungen durchzusetzen, die seit dem Termin des Gerichtsprozesses in Montreal aufgetreten sind.

8. **Der Fall GLOBTIK VENUS**

Dank der weltweiten Publizität, die dem Skandal der GLOBTIK VENUS gewidmet wurde, brauchen wir hier nur kurz über diesen Fall zu berichten. Er zeigt erneut, daß die der ITF angeschlossenen Seeleute und Hafenarbeiter sowie andere Brudergewerkschaften dieser beiden Beschäftigungskategorien fest entschlossen sind, keine unterdurchschnittlichen Bedingungen in der Schifffahrt zu dulden. Gleichzeitig aber zeigt dieser Fall, daß internationale Normen in bezug auf Sicherheit, technischen Zustand, Löhne, Sozialbedingungen und Umweltschutz von Schattenflaggenreedern ignoriert werden und daß Reeder unter Umständen sogar Einschüchterungsmaßnahmen anwenden, um die andauernde Ausbeutung von Seeleuten sicherzustellen.

Fast jede Woche erhalten wir Berichte über skrupellose Reeder, die Charterer ihrer Schiffe beschwindeln und Schiffsbesetzungen unter äußerst unbefriedigenden Bedingungen beschäftigen oder die mit der ITF abgeschlossenen Verträge absichtlich ignorieren. Die Charterfirmen sollten daher aufpassen, daß sie keine "Katze im Sack" kaufen.

Die Einzelheiten des Falles GLOBTIK VENUS sind wie folgt: Nachdem sich die philippinischen Besatzungsmitglieder des Schiffes, das zu diesem Zeitpunkt unter der Bahama-Flagge fuhr, über die Löhne und Arbeitsbedingungen beschwert hatten, hielt die ITF nach diesem Schiff Ausschau. Im Januar dieses Jahres lief es im englischen Hafen Middlesbrough ein, und Jim Woods von der britischen Seeleutegewerkschaft NUS, der als ITF-Inspektor handelt, begab sich an Bord, um diese Beschwerden zu untersuchen. Es gelang ihm nicht, die Unterzeichnung eines Vertrages für das Schiff und die Nachzahlung der der Besatzung zustehenden Heuer durchzusetzen. Die britischen Gewerkschaften ergriffen Boykottmaßnahmen, aber das Schiff verließ den

Hafen nachts ohne Hilfe von Schleppern oder Lotsen.

Kurz danach lief die GLOBTIK VENUS in Le Havre ein, wo die französischen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter, die von der ITF bereits eine Vorwarnung erhalten hatten, unverzüglich Maßnahmen gegen das Schiff ergriffen. Daraufhin gab die Reederei bekannt, daß sie beabsichtige, das Schiff auf die britische Flagge umzuregistrieren. Es wurde eine neue britische Besatzung angeheuert, die sich an Bord begab. Als die philippinische Besatzung den britischen Seeleuten jedoch mitteilte, daß ein Arbeitskonflikt mit den Reedern bestand, verließ die britische Besatzung wieder das Schiff.

Die Reeder (Globtik Tankers) waren fest entschlossen, "den Gewerkschaften eine Lehre zu erteilen". Sie heuerten unter den Arbeitslosen in Grimsby Rohlinge an und gaben ihnen Auftrag, das Schiff zu besetzen – falls notwendig mit Gewalt. Der britische Kapitän und die französischen Gewerkschaften waren über die letzte Entwicklung äußerst besorgt und erlangten von den französischen Behörden die Zusicherung, daß diese sogenannte "Sicherheitsbesatzung" nicht an Bord gelassen werden würde.

Die Zusicherung erwies sich jedoch als wertlos, und in den frühen Morgenstunden des 2. März stürmten die Rohlinge mit Geschrei und schwingenden Beilen an Bord des Schiffes, was vollkommen unnötig war, weil die Besatzung keinerlei Widerstand leistete. Der Kapitän protestierte gegen diese zwangsmäßige Besetzung seines Schiffes. Sein Protest wurde ignoriert.

Entsetzt über diese Handlungsweise berief die ITF sofort eine Pressekonferenz ein, auf der führende Funktionäre der drei uns angeschlossenen britischen Seeleutegewerkschaften (NUS, MNAOA und Funkoffiziere) erklärten, daß sie alle gesetzlich erlaubten Schritte unternehmen würden, um sicherzustellen, daß die berechtigten Forderungen der Besatzung erfüllt werden. Der Reederei wurde mitgeteilt, daß sich dieser Konflikt sehr wohl auf die übrigen drei Tanker ihrer Flotte ausdehnen könnte. Die NUS und die ITF entsandten einen Vertreter nach Le Havre. Ein Vertreter der MNAOA war bereits dort.

Inzwischen hatte sich die Reederei bemüht, eine nicht gewerkschaftlich organisierte Besatzung anzuheuern – die britischen Gewerkschaften waren nicht bereit, eine Besatzung für das Schiff zu stellen. Gleichzeitig wurde vergeblich versucht, die an Bord des Tankers befindliche Ölladung zu löschen. Die philippinische Besatzung war bereits von Bord gebracht und auf ein Flugzeug mit Bestimmungsort Manila gesetzt worden.

Obwohl Ravi Tikoo, der Vorsitzende der Reederei Globtik Tankers, wiederholt erklärt hatte, daß keine Aussicht auf weitere Verhandlungen bestehe, lud er die ITF und Vertreter der britischen Seeleutegewerkschaften am Mittwoch, den 9. März zu einer Sitzung im Londoner Hauptbüro der Reederei ein. Die Sitzung führte zu einer befriedigenden Einigung. Am Ende dieser Sitzung wurde eine kurze Erklärung abgegeben, die lediglich die Feststellung enthielt, daß der Arbeitskonflikt beigelegt worden sei. Am Ende wurde ein befriedigender finanzieller Ausgleich vereinbart, der fast ganz den ursprünglichen Forderungen der philippinischen Besatzung entspricht.

An der GLOBTIK VENUS sind umfassende Reparaturen vorgenommen worden, um bestimmte Normen zu erfüllen, die im Zusammenhang mit der Registrierung eines Schiffes unter britischer Flagge gestellt werden. Das Schiff lief am 14. April von Le Havre aus.

Im Mai wurde in der Schiffsfahrtpresse einem Schreiben der Reederei Globtik Tankers an das Philippine Seamen's Board große Aufmerksamkeit zuteil. Die Reeder beschwerten sich über das Verhalten der philippinischen Besatzung während des Konfliktes und wollten wissen, ob es in den Philippinen irgendeinen Fonds gebe, aus dem Globtik Tanker Entschädigung für die von ihnen erlittenen Verluste erlangen könnten. Der Generalsekretär der ITF reagierte prompt und entschlossen auf diesen Versuch, die ehemalige Besatzung der GLOBTIK VENUS und andere philippinische Schiffsbesatzungen einzuschüchtern. In Briefen an Globtik Tankers und an das philippinische Arbeitsministerium warnte er, daß irgendwelche Maßnahmen gegen die Besatzung ernste Folgen haben würden. Daraufhin bestätigten Globtik Tankers, daß sie diese Angelegenheit nicht weiterzuverfolgen beabsichtigten.

Auf seiner Sitzung am 15. und 16. März 1977 hat der ITF-Vorstand einen vollen Bericht über den Fall der GLOBTIK VENUS entgegengenommen.

„Der Vorstand dankte den britischen und französischen Gewerkschaften aufrichtigst für die von ihnen ergriffenen Maßnahmen, die trotz der schwierigen Umstände, die auf die Haltung des Reeders zurückzuführen waren, zu einer befriedigenden Vereinbarung über die Erfüllung der Forderungen der philippinischen Besatzungsmitglieder des Schiffes führten. Das entschlossene und taktisch kluge Eingreifen der Gewerkschaften ist als ein erstklassiges Beispiel der internationalen Solidarität zu betrachten.

„Der Vorstand betrachtete es ferner als seine Pflicht, in unzweideutiger Form zu erklären, daß die Beschäftigung von Rohlingen durch das Unternehmen Globtik Tankers, um die gewerkschaftlichen Kampfmaßnahmen der philippinischen Seeleute zu vereiteln, äußerst schändlich war.

„Die Zeiten, in denen Gewerkschaften auf diese Art und Weise eingeschüchtert werden konnten, sind lange vorbei, und das Endresultat der GLOBTIK VENUS-Affäre sollte allen Reedern, die geneigt sein könnten, ähnliche Taktiken anzuwenden, ein Beweis dafür sein, daß sie auf den entschlossenen Widerstand der ITF stoßen werden.“

9. Internationaler Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds

Auf seiner Sitzung am 15. und 16. Februar 1977 in London befürwortete der Fair-Practices-Ausschuß folgende Zuwendungen für Wohlfahrtszwecke:

<i>Seeleutengewerkschaftsheim, Taranto, Italien</i>	
Beitrag zu Reparaturkosten	£2.500
<i>Seeleuteheim, Kalkutta, Indien</i>	
Kauf eines Minibusses für die Beförderung der Seeleute vom Hafen zum Seeleuteheim	£8.640
<i>Seeleutehotel, Southampton, Großbritannien</i>	
Beitrag zu Modernisierungskosten	£10.000
<i>Seeleutewohlfahrtszentrum, Richards Bay, Südafrika</i>	
Beitrag zu Bau- und Ausstattungskosten	£10.000
<i>Seeleuteheim, Guayaquil, Ekuador</i>	
Beitrag zu Baukosten	£10.000
<i>Seeleutewohlfahrtszentrum, Liverpool, Großbritannien</i>	
Für Reparaturkosten	£6.000
<i>Internationales Zentrum für funkmedizinische Betreuung, Rom, Italien</i>	
Unterhaltskosten	£5.000
<i>Internationales Seeleuteheim, Timaru, Neuseeland</i>	
Verbesserung der Unterhaltsräume	£1.000
<i>Deutsche Seemannsmission, britische Seemannsmission und Stella Maris, Seeleutewohlfahrtszentren, Djakarta, Indonesien</i>	
Beitrag zu Baukosten	£10.000
<i>Seeleuteheim, Dubai, Persischer Golf</i>	
Baukosten eines Schwimmbades	£10.000
<i>Seeleuteheim, Par, Großbritannien</i>	
Renovierungs- und Ausstattungskosten	£800
<i>Seeleuteheim, Port Klang, Malaysia</i>	
Beitrag zu Baukosten	£10.000
<i>Stella Maris-Heim, Tilbury, Großbritannien</i>	
Beitrag zu Kosten der Vergrößerung des Speisesaales und der Clubzimmer	£10.000
<i>Seeleuteheim, Cartagena, Kolumbien</i>	
Beitrag zu Modernisierungskosten	£5.000
<i>Seeleuteheim, Dünkirchen, Frankreich</i>	
Installation eines Sprechfunkgerätes zwecks beschleunigter Behandlung von Seeleuteproblemen	£5.000
<i>Seeleuteheim, Lagos, Nigeria</i>	
Ersetzung von Mobiliar und Ausstattung	£5.000
<i>Flying Angel Seeleuteheim, Bunbury, Australien</i>	
Für Anschaffung eines Minibusses und Fernsehgerätes	£5.000
<i>Seeleuteheim, Genua, Italien</i>	
Für Fernsehgerät und Magnetbildbänder und Kassetten	£1.250
<i>Seeleuteheim, South Shields, Großbritannien</i>	
Erweiterungskosten (zusätzliche Schlafräume)	£5.000

<i>Seeleuteclub, Dampier, Australien</i>	
Für allgemeine Wohlfahrts Einrichtungen	£5.750
<i>Seeleutewohlfahrtsheim, Port Said, Ägypten</i>	
Beitrag zu Renovierungskosten und Bereitstellung besserer Einrichtungen	£10.000
<i>USS-Seeleuteheime in 14 Häfen</i>	
Beitrag zu Unterhaltskosten	£30.000
<i>Anchor House, Seeleuteheim, Barking, Großbritannien</i>	
Beitrag zu Unterhaltskosten und Anschaffung von Magnetbildbändern ..	£10.000
<i>Deutsch-britisches Seeleuteheim, Felixstowe, Großbritannien</i>	
Beitrag zu Unterhaltskosten	£10.000
<i>Seeleuteclub, Vancouver, Kanada</i>	
Für Kosten eines Minibusses	£8.000
<i>Seeleute- und Hafentarbeiterkrankenhaus, Antwerpen, Belgien</i>	
Für Renovierungskosten	£20.000
<i>Finnischer Seerettungsdienst</i>	
Anschaffung von Ausrüstung und Zubehör	£20.000
<i>Seeleutewohlfahrtsheim, Liverpool, Großbritannien</i>	
Beitrag zu Unterhaltskosten	£10.000
<i>Seeleutewohlfahrtszentren in Hamburg, Deutschland</i>	
Für Anschaffung eines Minibusses zwecks Beförderung der Seeleute vom Schiff zu den Zentren (Ansuchen wurde genehmigt, Gewerkschaft ÖTV untersucht Kosten)	
<i>Seeleuteheim, Geelong, Australien</i>	
Für Unterhaltungsmaterial	£1.000
<i>Seeleuteheime in verschiedenen norwegischen Häfen</i>	
Für Möbel und Zubehör in vier Heimen	£5.000

10. Während der Zeitspanne März bis Juni 1977 hat der Kleine Unterausschuß des Wohlfahrtsfonds folgende Zuwendungen gewährt:

<i>Schiffahrtsapostolat, New Orleans, USA</i>	
Beitrag zu den Baukosten (US\$20.000)	£11.765
<i>L. García (ehemaliges Besatzungsmitglied) auf dem liberischen Schiff ZENLIN GLORY</i>	
Für eine Armprothese, Behandlung vor und nach der diesbezüglichen Operation und finanzielle Unterstützung zum Lebensunterhalt bis zu maximal US\$50 pro Monat	
<i>Seeleuteheim des Schiffahrtsapostolats in Cork, Republik Irland</i>	
Mobiliar, Renovierung und Modernisierung der Kantine	£5.000
<i>Stella Maris, Waterford, Republik Irland</i>	
Für allgemeine Reparaturen, ein neues Dach und Notausgänge	£5.000
<i>Seeleuteheim, Valletta, Malta</i>	
Reparaturen und laufende Unterhaltskosten	£5.000
<i>Seeleuteheim, Lyttelton, Neuseeland</i>	
Beitrag zu Unterhaltskosten (NZ\$2.000)	£1.123
<i>Seeleuteheim, Wellington, Neuseeland</i>	
Beitrag zur Bereitstellung einer Bücherei (NZ\$3.000)	£1.685
<i>Seeleuteheim, Mount Maunganui, Neuseeland</i>	
Erweiterungskosten (NZ\$17.900)	£10.000
<i>Seeleuteheim, Göteborg, Schweden</i>	
Bau eines überdachten Sportzentrums	£10.000
<i>UGT, Spanien</i>	
Beitrag zu den Kosten der Bereitstellung gewerkschaftlichen Schutzes für Seeleute	£10.000
<i>Norwegisches Seeleutewohlfahrtszentrum in Antwerpen, Belgien</i>	
Kauf eines Klaviers oder einer Orgel	£1.500
<i>Norwegische Seeleutewohlfahrtsinstanz</i>	
Beitrag zu den Kosten der Jährlichen Seeleute-Sportwoche	£10.000

11. In Beantwortung unseres Rundschreibens Nr. 66/SS.8 vom 31. Mai 1977 sind folgende Ansuchen um Zuwendungen eingereicht worden:

<i>Schiffahrtsapostolat, New Orleans, USA</i>	
Für den Kauf eines Filmprojektors und einer Lautsprecheranlage mit Verstärkern (US\$5.000)	£2.924

<i>Seeleutemission, Halifax, Kanada</i>	
Hauf eines Minibusses (US\$10.000)	£5.848
<i>Club der Seeleutemission Fowey, Großbritannien</i>	
Beitrag zur Ausstattung eines neuen Clubs	£7.000
<i>Seeleutemission Swansea, Großbritannien</i>	
Kauf eines Minibusses	£3.500
<i>Seeleutemission, Pusan, Südkorea</i>	
Kauf eines Minibusses	£5.000
<i>Stella Maris Seeleuteheim, Southampton, Großbritannien</i>	
Kauf eines Minibusses (£4.000) und Mobiliar (£2.000)	£6.000
<i>Seeleuteheim, Alexandria, Ägypten</i>	
Beitrag zu den Baukosten	£10.000
<i>Kirchliches Seeleuteinstitut, New York</i>	
Kauf eines Autobusses	£10.000
<i>Royal National Mission für Hochseefischer, Großbritannien</i>	
Ausstattung eines neuen Heims	
<i>Schiffsoffiziers- und Seeleutegewerkschaft, Philippinen</i>	
Für den Kauf eines Röntgenapparates für das medizinische Zentrum der Gewerkschaft	
<i>Internationales Seeleuteheim "De Beer" Europoort, Rotterdam, Niederlande</i>	
Reparaturen am Schwimmbad, zusätzliche Transportmittel und Instand- haltung der Sportplätze	£15.000
<i>Seeleuteheim, Glasgow, Großbritannien</i>	
Für neues Linoleum	£300
<i>Seeleuteheim, Vääksy, Finnland</i>	
Beitrag zu Baukosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung zusätz- licher Unterhaltsräume	£10.000
<i>Erholungsheim der Merchant Seamen's War Memorial Society, Alford, Großbritannien</i>	
Für die Bereitstellung zusätzlicher Einrichtungen	
<i>Internationales Seeleuteheim, Kopenhagen, Dänemark</i>	
Beitrag zu Baukosten	£20.000
<i>Seeleuteheim, Stavern, Norwegen</i>	
Beitrag zu anbaukosten	£10.000
<i>Seeleutezentrum, Leangkollen, Norwegen</i>	
Für Bereitstellung von Sporteinrichtungen	£10.000
<i>Seeleuteheim, Quebec, Kanada</i>	
Mobiliar und Ausstattung	

XXXII C-7/F – SEKTION DER FISCHER

IMCO

1. Die im März und April dieses Jahres von der IMCO einberufene Internationale Konferenz über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen hat ein internationales Abkommen über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen angenommen, das ein Jahr nachdem es von 15 Staaten, die zusammen mindestens 50% der im Einsatz befindlichen Fischereifahrzeuge vertreten, ratifiziert worden ist. Die Bestimmungen des Abkommens beziehen sich auf die Konstruktion und Ausrüstung neuer Hochseefischereifahrzeuge mit einer Länge von mindestens 24 Metern. Außerdem enthält das Übereinkommen ein Kapitel über den Schutz der Besatzungen.
2. Die obengenannte Konferenz nahm ferner Entschlüsse zu folgenden Fragen an: Anforderungen an neuartige Fischereifahrzeuge; weitere Verbesserung von Stabilitäts-Vorschriften für Fischereifahrzeuge; Kühlmittel für Fischereifahrzeuge; Lebensrettungsgeräte; Ausbildung und Befähigung der Besatzungen von Fischereifahrzeugen; Koordinierung der Zusammenstellung statistischer Daten über Fischereifahrzeuge und die Festlegung von Sicherheitsnormen für bedeckte Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 Metern.
3. Mehrere Vertreter von angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer, darunter der Vizevorsitzende der ITF-Sektion der Fischer, K. Kristoffersen (Norwegen), nahmen an der Konferenz als Teil ihrer Landesdelegation teil.

Dieser Bericht bezieht sich auf die Zeitspanne vom Januar 1977 bis Juli 1977.

1. Ausschuß des Bodenpersonals

Der ITF-Ausschuß des Luftfahrts-Bodenpersonals tagte am 25. Januar 1977 in London. An der Sitzung nahmen 10 Delegierte, 2 Berater und 2 Beobachter teil.

Die Sitzung befaßte sich mit einer gewerkschaftspolitischen Erklärung über Schichtarbeit, die vom Ausschuß der Sektion Zivilluftfahrt an den Bodenpersonalausschuß zurückverwiesen worden war. Nach einer langen Diskussion wurde beschlossen, folgende Forderung in die genannte Erklärung aufzunehmen:

- Angehörige des Bodenpersonals, die regelmäßig Nachtschicht arbeiten, sollten Anspruch auf vorzeitige Pensionierung ohne Beeinträchtigung der Rente haben;
- regelmäßig Schichtarbeiter, die vom Arbeitgeber gezwungen werden, auf Tagarbeit umzuwechseln, sollten nicht sofort ihre Schichtzulage einbüßen; die Schichtzulagen sollten auf einer gestaffelten Basis reduziert werden.

Ferner wurde beschlossen, der Erklärung eine Fußnote anzufügen, in der klargestellt wird, daß mit Schichtarbeit Arbeit zu ungewöhnlichen Tageszeiten, also außerhalb der normalen Tagschicht, gemeint ist.

Als nächstes diskutierte der Ausschuß Richtlinien über "Die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege". Nach einigen geringfügigen Änderungen wurde der vom Vorsitzenden des Technischen Ausschusses des Flugdeckpersonals erstellte Entwurf gutgeheißen, und es wurde beschlossen, Richtlinien betreffend die Handhabung radioaktiver Substanzen durch das Bodenpersonal hinzuzufügen.

Ferner diskutierte der Ausschuß:

- die bevorstehende Dreigliedrige IAO-Luftfahrtskonferenz; (Der Ausschuß nominierte folgende Mitglieder für die zuständige IAO-Arbeitsgruppe: R. Gallupi - Italien; F. Waldner - USA; E. Mackenzie - Großbritannien und L. Möllerberg - Schweden.)
- Vertretung der ITF auf Ebene der ICAO;
- Arbeitskonflikt der britischen ASTMS mit Iran Air.

2. Internationale Konferenz der Flugbegleiter

Vom 29. bis 31. März 1977 fand im Excelsior Hotel in London eine von der ITF einberufene Internationale Konferenz der Flugbegleiter statt, an der 93 Delegierte und Berater aus 28 Ländern teilnahmen.

Die Konferenz bestätigte eine Erklärung über die Haltung der ITF gegenüber der Internationalen Vereinigung der Flugbegleiter (IFAA) (sh. Text auf Seite 287 in Dokument XXXII C-7) und nahm mehrere Erklärungen und Entschlüsse an, u.a. über das Kabinenpersonal der KLM Airline, den Arbeitskonflikt des SAS-Kabinenpersonals, das Kabinenpersonal der Eastern Airlines und die Concorde.

Die Konferenz überprüfte einen Fragebogen für eine Internationale Übersicht über die Arbeitsbedingungen der Flugbegleiter und nahm eine Reihe von Änderungen vor. Die Sektionspolitik betreffend die Lizenzierung der Flugbegleiter, berufliche Gesundheits- und Sicherheitsrisiken, Diskriminierung gegen weibliches Kabinenpersonal und die Beschäftigungssicherheit der Flugbegleiter wurde gleichfalls unter Berücksichtigung der jüngsten Erfordernisse revidiert.

3. Technischer Ausschuß des Cockpitpersonals

Am 28. April 1977 fand in Zürich eine weitere Sitzung dieses Ausschusses statt.

Ein Sonderpunkt der Tagesordnung bezog sich auf einen von Herrn L. F. Bateman von der British Aircraft Corporation erstellten Bericht über Forschung und Entwicklung im Zusammenhang mit der Gestaltung der Instrumentenschaltanlagen im Cockpit. Herr Bateman betonte, daß sich diese Pläne, die sich auf die Verwendung Braunschiger Röhren stützen, noch im Blaupausenstadium befinden.

ERKLÄRUNGSENTWURF

DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER AUF DEM LUFTWEGE

"In Anbetracht der ersten Gefahren, die die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege für die in der Zivilluftfahrt beschäftigten Arbeitnehmer (sowohl

Boden- als auch Fluggpersonal) in sich birgt, fordert die INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION:

- daß Frachtspediteure und ihre Bevollmächtigten alle sich auf die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege beziehenden Vorschriften, Bestimmungen und Gesetze voll und vorbehaltlos erfüllen;
- daß alle Luftfahrtsunternehmen alle sich auf die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege beziehenden Vorschriften, Bestimmungen und Gesetze voll und vorbehaltlos erfüllen; und
- daß alle Regierungen auf einer vollen und vorbehaltlosen Befolgung der sich auf die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege beziehenden Vorschriften, Bestimmungen und Gesetze bestehen.

In Weiterverfolgung dieser Forderung besteht die ITF darauf, daß allen Arbeitnehmern, die in irgendeiner Weise mit der Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege zu tun haben, die erforderliche Verantwortung auferlegt, alle notwendigen Vollmachten erteilt und eine ausreichende Grundausbildung und Fortbildung vermittelt wird, um es ihnen individuell zu ermöglichen, die volle und vorbehaltlose Befolgung aller sich auf die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege beziehenden Vorschriften, Bestimmungen und Gesetze sicherzustellen.

Die ITF besteht ferner darauf:

- daß allen Arbeitnehmern, die in irgendeiner Weise mit der Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege zu tun haben, die erforderlichen Geräte sowie Schutzkleidung bereitgestellt werden, um es ihnen zu ermöglichen, in eventuellen Gefahrensituationen und Ernstfällen, wie z.B. Feuer, beschädigte Verpackungen, Ausfließen gefährlicher Flüssigkeiten, radioaktive Ausstrahlungen, chemische Reaktionen, Explosionen usw., alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen und daß die betreffenden Arbeitnehmer auch in der Handhabung und im Gebrauch der genannten Geräte und Schutzkleidung unterrichtet werden;
- daß die Verwaltung durch geeignete Kontrollen sicherstellen muß, daß alle Arbeitnehmer, die in irgendeiner Weise mit der Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege zu tun haben (insbesondere die Flugzeugbesatzungen), in jedem einzelnen Falle davon unterrichtet werden, daß gefährliche Güter verladen werden bzw. sich an Bord befinden;
- daß gefährliche Güter getrennt von gewöhnlichen Frachten gehandhabt, verladen und dokumentiert werden und nicht mit anderen gefährlichen Gütern verstaubt werden, die kritisch auf sie reagieren könnten (z.B. entzündbares Material darf nicht zusammen mit oxydierenden Substanzen verstaubt werden);
- daß gefährliche Güter – sofern dies unter Berücksichtigung des in Frage kommenden Flugzeugtyps und der Merkmale der betreffenden Güter möglich ist – nicht in Laderäumen verstaubt werden, zu denen die Flugzeugbesatzung während des Fluges keinen Zugang hat;
- daß alle von Spediteuren zwecks Beförderung auf dem Luftwege akzeptierten Frachten vom Spediteur entweder als "gefährlich" oder "ungefährlich" zu beschriften sind. Das Gesetz sollte schwere Strafen vorsehen, um Spediteure von einer falschen oder irreführenden Beschriftung von Frachten abzuschrecken; und
- daß alle radioaktiven Frachten von spezifisch ausgebildeten und befähigten Personen gründlich kontrolliert werden, um sicherzustellen, daß etwaige Ausstrahlungen nicht die bestehenden Sicherheitsgrenzen überschreiten. (Diese Kontrolle sollte mit Spezialgeräten, wie z.B. Geigerzählern vorgenommen werden, um von vornherein sicherzustellen, daß gefährliche radioaktive Frachten nicht auf dem Luftwege befördert werden. Alle mit der Verladung radioaktiver Frachten beschäftigten Arbeiter sollten Plaketten tragen, die ausstrahlungsempfindlich sind und sich bei Überschreiten der bestehenden Sicherheitsgrenzen verfärben. Diese Plaketten sind monatlich auszuwechseln.)
- daß die Gewerkschaften aller Kategorien des Luftfahrtspersonals, die in irgendeiner Weise – Verpackung, Entgegennahme, Handhabung, Verladung, Inspektion und tatsächlicher Transport zum Flugzeug und in der Luft – mit der Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege zu tun haben, darauf dringen müssen, daß ihre Mitglieder eine ausreichende Ausbildung erhalten, um es ihnen zu ermöglichen, ihre Arbeit sicher zu verrichten.

Die ITF fordert alle Mitgliedsverbände, deren Mitglieder in irgendeiner Weise mit der

Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege zu tun haben, auf, die obigen Grundsätze in größtmöglichen Maße zu erfüllen.

Die ITF fordert ferner die ICAO, die IAO und andere zuständige zwischenstaatliche und internationale Organisationen auf, diese Frage als dringend zu behandeln und internationale Normen sowie geeignete Maßnahmen festzulegen, um die Erfüllung der genannten Normen zu gewährleisten."

4. **IAO**

Der Generaldirektor der IAO hat uns mitgeteilt, daß gegenwärtig die letzten Vorbereitungen für die vom 7. bis 15. Dezember 1977 in Genf stattfindende Dreigliedrige IAO-Konferenz über Zivilluftfahrtsprobleme getroffen werden.

Das ITF-Sekretariat hat alle angeschlossenen Luftfahrtgewerkschaften in den zu dieser Konferenz eingeladenen Ländern ersucht sicherzustellen, daß die Arbeitnehmervertreter auf der Delegation ihres Landes von ITF-Mitgliedsverbänden kommen.

Unmittelbar vor der IAO-Konferenz wird eine Vollkonferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt stattfinden, um eine letzte Überprüfung der ITF-Politik auf der Konferenz vorzunehmen.

5. **EWG**

Zwischen der ITF und IFALPA haben weitere Unterredungen über die Frage der Vertretung der Piloten im Paritätischen Beratenden EWG-Ausschuß für die Zivilluftfahrt stattgefunden. Die IFALPA hat versprochen, keinen separaten Ausschuß für Piloten zu beantragen, noch beansprucht sie ein ausschließliches Vertretungsrecht für Piloten.

Da der ITF gleichfalls verschiedene Gruppen von Piloten angehören, wird sie gleichfalls das Recht haben, Pilotenvertreter für den Ausschuß zu nominieren.

Arbeitskonflikte

6. **Arbeitskonflikt der ASTMS mit Iran Air**

Am 25. Januar 1977 teilte uns die britische ASTMS mit, daß sie Streikmaßnahmen gegen Iran Air ergriffen hatte, weil das Unternehmen sich weigerte, die Gewerkschaft als Interessenvertreter ihrer Mitglieder anzuerkennen, obwohl die ASTMS 70% des in Großbritannien stationierten Iran Air-Personals organisiert.

Die ASTMS bat um internationale Solidarität. Die ITF verständigte alle angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals per Rundschreiben und trat außerdem direkt mit der Amerikanischen Transportarbeitergewerkschaft (TWU) und der deutschen ÖTV in Verbindung.

Der Konflikt endete am 10. Februar, nachdem sich die Iran Air bereit erklärte, die Gewerkschaft anzuerkennen.

7. **Gespräche zwischen ÖTV (Deutschland) und TWU (USA) über Pan Am-Stewardessen**

Die der deutschen Gewerkschaft ÖTV angehörenden Stewardessen haben sich bei der ITF darüber beschwert, daß ihre Beschäftigungsmöglichkeiten dadurch beeinträchtigt werden, daß Pan Am auf internationalen Charterflügen für Urlauber aus Berlin mit amerikanischen Stewardessen fliegen.

Die ÖTV bat die ITF, ein Gespräch zwischen ihr und der amerikanischen Transportarbeitergewerkschaft TWU zu arrangieren, um dieses Problem zu lösen. Dieses Gespräch fand am 26. Januar 1977 in London statt. Es erfolgte in einer freundlichen Atmosphäre, und wir hoffen, daß am Ende eine für beide Seiten befriedigende Lösung gefunden werden kann.

8. **Arbeitskonflikt des SAS-Kabinenpersonals**

Die bei unserem Mitgliedsverband HTF organisierten Flugbegleiter traten im Mai dieses Jahres in den Streik, nachdem sich das Unternehmen geweigert hatte, einen neuen Kollektivvertrag für das Jahr 1977 abzuschließen. Die ITF intervenierte, und nach elf Tagen wurde der Streik eingestellt, und die Verhandlungspartner akzeptierten den Vorschlag des offiziellen Schlichters.

NACHRUF

Am 27. März 1977 waren zwei Flugzeuge des Typs Boeing 747 im Flughafen von Los Rodeos in Teneriffa in ein tragisches Unglück verwickelt. Die gesamte Besatzung der 747 der KLM (die andere Maschine war von der Pan Am) fand in diesem Unglück den Tod.

Eines der Besatzungsmitglieder war Willi Schreuder von der Vereinigung der KLM-Flugingenieure. Kollege Schreuder war viele Jahre lang ein prominentes und aktives Mitglied des Sektionsausschusses und des Technischen Ausschusses des Cockpitpersonals. Die ITF hat in ihm einen treuen Freund und wertvollen Mitarbeiter verloren. Das ITF-Sekretariat hat Beileidstelegramme an die KLM-Vereinigung der Flugingenieure sowie an die Angehörigen des Kollegen Schreuder gesandt.

VORGESCHLAGENE ARBEITSPROGRAMME DER SEKTIONEN

XXXII C-7/Rw/(WP) – SEKTION EISENBAHN

Als zukünftiges Arbeitsprogramm für die Sektion wird vorgeschlagen:

1. Vorbereitung auf die 10. Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO innerhalb der Konferenzperiode 1978/79.
2. Untersuchung des Verhältnisses der Verkehrsträger untereinander.
3. Untersuchung der Personalkostenstruktur der Eisenbahnen.
4. Möglichkeiten der Verbesserung des Services der Eisenbahnen.
5. Beförderungspflicht der Eisenbahnen.

XXXII C-7/Rt/(WP) – SEKTION STRASSENTRANSPORT

Als zukünftiges Arbeitsprogramm für die Sektion wird vorgeschlagen:

1. Vorbereitung zur Internationalen Arbeitskonferenz der IAO im Juni 1978: "Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer im Straßentransport".
2. Revision des AETR.
3. Beschäftigung unorganisierter Besatzungen im internationalen Straßen-Gütertransport.
4. Studie über die Sozialen Auswirkungen des Technologischen Wandels im Straßentransport.

XXXII C-7/In/(WP) – SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

Als zukünftiges Arbeitsprogramm für die Sektion wird vorgeschlagen:

1. Vergleich der Arbeitsbedingungen in der Binnenschiffahrt;
2. Harmonisierung der Arbeitsbedingungen:
 - (a) in der Rheinschiffahrt;
 - (b) Erarbeitung eines Sozialabkommens für die zukünftige Schifffahrtsstraße Rhein-Donau;
3. Zusammenfassender Bericht über die ökonomische und völkerrechtliche Problematik des Rhein-Main-Donaukanals.

XXXII C-7/S/(WP) – SEELEUTESEKTION

Für die Sektion wird folgendes Arbeitsprogramm vorgeschlagen:

1. ITF/ISF-Vereinbarung über asiatische Schiffsbesatzungen.
2. Internationale Mindestbemannungsnormen.
3. Koordinierung und Finanzierung internationaler Dienste und Einrichtungen auf dem Gebiete der Seeleutewohlfahrt.
4. Gewerkschaftliche Anerkennung, Sicherheit des Personals und der Arbeitsbedingungen an Bord schwimmender Offshore-Anlagen.
5. International vereinbarte Kriterien in bezug auf Kriegsgefahrenzulagen und Versicherungen.
6. Arbeiterbildung für Seeleute.
7. Revision der Internationalen Seeleutecharta.
8. Vorbereitungen für die Internationale Konferenz über Ausbildung und Befähigung der Seeleute (vorgesehen für 1978).
9. Vorbereitungen für die Internationale Konferenz über Suche und Rettung in der Schifffahrt (vorgesehen für 1979).
10. Vorbereitungen für die 23. Sitzung der Paritätischen Schifffahrtskommission der IAO

(JMC) und die Sitzung des Dreigliedrigen IMCO-Unterrausschusses über Seelutewohlfahrt (vorgesehen für 1979 bzw. 1980).

11. Vorbereitungen für die Welt-Funkverwaltungs-konferenz des Internationalen Fernmeldevereins (vorgesehen für 1979).

XXXII C-7/F/(WP) – SEKTION DER FISCHER

Es wird folgendes Arbeitsprogramm für die Sektion vorgeschlagen:

1. Vorbereitungen für die Sitzung des IAO-Expertenausschusses und Arbeitsbedingungen in der Fischerei (findet 1978 statt).
2. Internationale Regelung des Fischfangs.
3. Sicherheitsnormen für bedeckte Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 Metern.
4. Revision des Internationalen Programmes der Fischer.
5. Arbeitsbedingungen und Sicherheit der Arbeit des Fischverarbeitungs-personals.

XXXII C-7/Ca/(WP) – SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

Wir schlagen vor, daß im Jahre 1977 – zusätzlich zu den regelmäßigen Sitzungen der drei Technischen Ausschüsse (Cockpitpersonal, Flugbegleiter und Bodenpersonal) eine Vollkonferenz der Sektion stattfindet. Normalerweise hält eine jede Sektion in der Zeit zwischen Kongressen eine Sektionskonferenz ab. Die Sektion Zivilluftfahrt hat dies jedoch nicht getan und beschlossen, ihre Konferenz im Dezember 1977 unmittelbar vor der Dreigliedrigen Technischen IAO-Konferenz über Zivilluftfahrtsprobleme abzuhalten. Die Sektionskonferenz findet somit am 5. und 6. Dezember 1977 in Genf statt.

Wichtige sektionspolitische Beschlüsse der technischen Ausschüsse bedürfen der Zustimmung der Sektion als Ganzes. Wir möchten vorschlagen, daß im Jahre 1978 eine Sitzung des Sektionsausschusses einberufen wird (in diesem Ausschuß sind alle Kategorien vertreten), um die von den verschiedenen technischen Ausschüssen angenommenen Erklärungen zu bestätigen.

Das Bodenpersonal bildet den Großteil der Mitgliedschaft der ITF-Sektion Zivilluftfahrt. Bisher haben für das Flugpersonal separate Konferenzen stattgefunden, die auf Probleme bestimmter Kategorien ausgerichtet waren. Dagegen hat bis jetzt noch keine separate Konferenz des Bodenpersonals stattgefunden. Das Bodenpersonal hat jedoch eine große Anzahl spezifische Probleme, und aus diesem Grunde ist wiederholt vorgeschlagen worden, daß die ITF eine gut vorbereitete internationale Konferenz für diese Kategorie einberufen sollte. Dies würde nach Ansicht der Antragsteller zu einer engeren Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Abteilungen des Bodenpersonals führen und somit auch von großem Wert sein, wenn im Falle von Arbeitskonflikten solidarische Unterstützungsmaßnahmen notwendig sind.

Die Sektion hat einen teilzeitigen Vertreter beauftragt, die Interessen der ITF bei der ICAO in Montreal zu vertreten. Die ICAO beabsichtigt, den sich auf die Lizenzierung und Ausbildung beziehenden Anhang 1 zu revidieren, und die ITF hat in diesem Zusammenhang eine Reihe von Tagesordnungspunkten vorgeschlagen. Darüber hinaus finden in regelmäßigen Zeitabständen Sitzungen des Flugnavigationsausschusses der ICAO statt, auf denen Fragen diskutiert werden, die für unsere Mitglieder von unmittelbarem Interesse sind. Unser Vertreter bei der ICAO hat sich um eine angemessene Vertretung unserer Interessen bemüht.

Das für die drei Jahre 1977 bis 1980 vorgeschlagene Arbeitsprogramm ist somit zusammengefaßt wie folgt:

- (1) Regelmäßige Sitzungen der verschiedenen technischen Ausschüsse;
- (2) Vollkonferenz der Sektion unmittelbar vor der IAO-Konferenz über Zivilluftfahrtsprobleme;
- (3) Volle Beteiligung an der unter b) genannten IAO-Konferenz (Genf, 7. bis 15. Dezember 1977);
- (4) Einberufung einer Sitzung des Sektionsausschusses im Jahre 1978;
- (5) Einberufung einer Internationalen Konferenz des Bodenpersonals im Frühjahr 1979;
- (6) Vollkonferenz der Sektion gegen Ende 1979 oder Anfang 1980;
- (7) Aktive Beteiligung an allen Sitzungen und Konferenzen der ICAO, auf denen Fragen diskutiert werden, die die Interessen unserer Mitgliedschaft berühren.

XXXII C-7/Tr/(WP) – SEKTION DES REISEBÜROPERSONALS

In den drei Jahren 1974 bis 1977 haben zwei Tagungen (beide in London) der Sektion stattgefunden, und zwar eine Sektionskonferenz und eine Sitzung des Sektionsausschusses. Auf der letzteren Sitzung wurde vorgeschlagen, daß die ITF ein internationales Seminar über den Reisevermittlungssektor einberufen sollte, zu dem auch Vertreter anderer Organisationen, wie z.B. der Weltorganisation für Tourismus (WTO), der IAO und der UNDP, eingeladen werden sollten. Es wurde ferner vorgeschlagen, daß sich dieses Seminar mit folgenden Fragen befassen sollte:

- (a) die Beziehungen zwischen den Verkehrsträgern und dem Reisevermittlungssektor;
- (b) die Gründe für das Bestehen einer Unzahl kleiner Unternehmen im Reisevermittlungssektor;
- (c) die Schwierigkeit der gewerkschaftlichen Erfassung des Reisebüropersonals;
- (d) notwendige Maßnahmen zur Organisation des Reisevermittlungssektors und der Gewerkschaften auf einer soliden Basis.

Das Sekretariat wurde ersucht, auf dem Dubliner ITF-Kongreß einen geeigneten Termin, Tagungsort und eine provisorische Tagesordnung für ein solches Seminar vorzuschlagen. Der ITF-Vorstand hat jedoch die Behandlung dieser Frage zurückgestellt. Wir schlagen vor, in dieser Angelegenheit erneut an den Vorstand heranzutreten, bevor wir irgendwelche weitere Schritte unternehmen.

Eine jede Fachsektion hält gewöhnlich zwischen zwei Konferenzen eine Vollkonferenz ab. Wir möchten vorschlagen, daß die Vollkonferenz der Sektion des Reisebüropersonals im Jahre 1978 stattfindet.

Die Sektion hat Informationen über die in verschiedenen Ländern bestehende Gesetzgebung für den Reisevermittlungssektor sowie über bestehende Kollektivverträge eingeholt und einen Musterkollektivvertrag formuliert, der den angeschlossenen Gewerkschaften als Richtlinie dienen soll. Wir schlagen vor, weitere Informationen über die einschlägige Gesetzgebung einzuholen und in Zusammenarbeit mit der Weltorganisation für Tourismus (WTO), die eine zwischenstaatliche Organisation ist, Bemühungen anzustellen, um die Aufnahme von Klauseln in Kollektivverträge durchzusetzen, die den Arbeitnehmern einen angemessenen Schutz bieten. Ferner schlagen wir vor, daß sich die ITF aktiv an der Arbeit der WTO beteiligen sollte. Die Mitgliedschaft zur WTO erfordert jedoch einen ziemlich hohen Mitgliedsbeitrag, den die ITF jährlich zahlen müßte.

FINANZBERICHTE UND BERICHTE DER RECHNUNGSPRÜFER
1974 bis 1976

(Kongreß-Dokument XXXII C-8)

1. Die nachstehend wiedergegebenen Finanzberichte zeigen zusammenfassend:

	1976	1975	1974
	£	£	£
(i) Einnahmen in der Form von Mitgliedsbeiträgen	306.929	246.039	239.411
(ii) Gesamteinnahmen, einschließlich Überweisung vom Solidaritäts- und Reservefonds	339.388	266.724	266.066
(iii) Gesamtausgaben, einschließlich Rückstellungen für Kongreß, Abschreibungen usw.	353.182	287.791	256.033
(iv) Überschuß/Defizit im Vergleich zu Ausgaben	(13.794)	(21.067)	10.036

Allgemeiner Fonds

2. Die finanziellen Transaktionen der ITF waren während der Jahre 1974 bis 1976 von heftigen Schwankungen der Wechselkurse und einer hohen Inflationsrate gekennzeichnet. Infolgedessen war es äußerst schwierig, bei der Erstellung von Kostenvoranschlägen die voraussichtlichen Ausgaben zu schätzen, insbesondere was Ausgaben für Sitzungen und Projekte außerhalb Großbritanniens betrifft. Glücklicherweise waren viele Mitgliedsverbände bereit, ihre Beiträge zu dem im August 1974 (dem Zeitpunkt der Festlegung der erhöhten Beiträge) maßgebenden Wechselkurs zu zahlen. Dies gestattete es uns, die strikte Begrenzung aller Ausgaben, die im Jahre 1974 zu einem anscheinenden Überschuß von £10.036 führte, etwas zu lockern.
3. Im allgemeinen gehen wir bei der Schätzung der voraussichtlichen Einnahmen etwas pessimistisch vor, um sicherzustellen, daß der ITF genügend Mittel für die Aufrechterhaltung ihrer Tätigkeit zur Verfügung stehen. Da mehrere Mitgliedsverbände ihrerseits bestimmten finanziellen Problemen gegenüberstehen, konnten wir nicht davon ausgehen, daß es ihnen weiterhin möglich sein würde, so großzügig zu sein wie bisher. Die budgetierten Voranschläge für Einnahmen in der Form von Mitgliedsbeiträgen lagen somit im Jahre 1974 um 14%, im Jahre 1975 um 0,42% und im Jahre 1976 um 9,6% unter den tatsächlichen Einnahmen.
4. Trotz der durch Inflation und die Schwankung der Wechselkurse heraufbeschworenen Ungewißheit war es uns möglich, nach den eigentlichen Defiziten von £577 im Jahre 1974 und £8.636 im Jahre 1975 einen Überschuß von £5.709 im Jahre 1976 zu erzielen. Der anscheinende Gesamtüberschuß für das Jahr 1974 ergab sich daraus, daß der Vorstand beschloß, den Solidaritäts- und Reservefonds aufzulösen und dessen Guthaben von £12.867 an den Allgemeinen Fonds zu überweisen, der damit auch die Verpflichtungen des Solidaritätsfonds übernahm.
5. In den Jahren 1975 und 1976 veranlaßte uns die große Unbeständigkeit der Wechselkurse, unsere Guthaben in ausländischen Banken sorgfältig zu überwachen. Auf diese Weise war es uns möglich, in jedem der drei Jahre einen "Devisenwechselgewinn" zu erzielen. Diese "Gewinne" wurden in einem "Devisenstabilisierungsfonds" verbucht, um die ITF gegen künftige nachteilige Schwankungen der Wechselkurse abzudecken.
6. Obwohl die Rechnung des Sonderkontos Edo-Firmen für Regionaltätigkeit Überschüsse für die Jahre 1974 und 1976 aufweisen, ist zu beachten, daß die Ausgaben dieses Kontos im Jahre 1974 um 15,6%, im Jahre 1975 um 13,4% und im Jahre 1976 um 15,9% angestiegen sind. Diese zusätzlichen Ausgaben wurden mit zusätzlichen Einnahmen in der Form von Mitgliedsbeiträgen gedeckt, von denen 30% direkt an das Sonderkonto Edo-Firmen abgeleitet werden.
7. Letztens möchten wir erneut betonen, daß die Netto-Aktiva in der Bilanz des Allgemeinen Fonds für das Jahr 1976 - £142.886 - weniger beträgt als die voraussichtlichen Ausgaben der ITF für ein halbes Jahr. Dies ist bei der Beurteilung der Bilanz zu beachten.

Internationaler Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute

8. Die zunehmende Beteiligung unserer Mitgliedsverbände an der Kampagne gegen Schattenflaggen hat zu einem beachtenswerten Anstieg der Einnahmen und des Guthabens dieses Fonds geführt. (Über die Kampagne selbst wird im Tätigkeitsbericht an den Kongreß ausführlich berichtet.) Sitzungen des Fair-Practices-Ausschusses fanden jährlich statt. Auf diesen Sitzungen wurden auch die Ansuchen um Zuwendungen für Wohlfahrtsprojekte für Seeleute geprüft. Die in den drei Jahren 1974 bis 1976 aus dem Fonds gemachten Zuwendungen für Wohlfahrtszwecke belaufen sich auf insgesamt £535.372.
9. Die verhältnismäßig hohen Rechtsanwalts- und Gerichtskosten ergeben sich aus der Notwendigkeit, gerichtliche Klagen zu bekämpfen, die sowohl in Großbritannien als auch im Ausland von Reedern eingeleitet wurden, um die gewerkschaftlichen Kampfmaßnahmen unserer Mitgliedsverbände zu negieren. Darüber hinaus haben einzelne Mitgliedsverbände wiederholt ihrerseits Gerichtsverfahren eingeleitet, um die Nachzahlung ausstehender Heuern für besatzungsmitglieder von Schattenflaggenschiffen zu erzwingen. Die Heuernachzahlungen, die von der ITF und ihren Mitgliedsverbänden erzwungen wurden (sh. auch Tätigkeitsbericht an den Kongreß), belaufen sich für die Berichtszeit auf insgesamt £5.111.150.
10. Parallel mit den erhöhten Einnahmen des Fonds sind auch die Ausgaben entsprechend angestiegen, aber es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß diese erhöhten Ausgaben in jeder Hinsicht gerechtfertigt waren, um die Seeleute zu schützen, mehr Schattenflaggenschiffe unter Verträge zu bringen und die Erfüllung von Sicherheitsnormen und der von der ITF vorgeschriebenen Beschäftigungsbedingungen zu überwachen.

ALLGEMEINER FONDS

Bilanz per 31. Dezember für die Jahre 1974, 1975 und 1976

	1976	1975	1974
	£	£	£
SALDO			
Per 1. Januar	46.494	67.130	57.094
Zuzüglich Überschuß für das Jahr			10.036
Abzüglich Defizit	13.791	20.636	
	<u>32.703</u>	<u>46.494</u>	<u>67.130</u>
Rückstellungen – für künftige Ausgaben			
Kongreß 1977	27.500	10.000	
Pensionskasse	5.272	5.272	5.272
Büroausstattung	5.000	5.000	5.000
Regionaltätigkeit (nicht aufgebrauchte Sonderbeiträge)	4.490	3.344	3.677
Devisenstabilisierung (sh. Anmerkungen) ..	67.921	33.437	10.681
	<u>110.183</u>	<u>57.053</u>	<u>24.630</u>
Gesamtsaldo des Fonds	<u>142.886</u>	<u>103.547</u>	<u>91.760</u>
Aktiva			
Bank- und andere Guthaben	86.909	163.740	122.640
Kassenbestand in London (einschl. Devisen und Reiseschecks)	3.276	2.921	2.543
Investition – £7.044 3% British Transport Stock 1978/88 (Marktwert: 1976 – £3.487; 1975 – £3.240; 1974 – £2.360)	4.773	4.773	4.773
Fällige Mitgliedsbeiträge	13.208	29.185	8.073
Vorschüsse	12.044	6.176	6.413
Diverse Schuldner und bereits gedeckte Aus- gaben	6.118	695	575
Papiervorrat (Schätzung)	—	—	100
Laufende Rechnung mit Seeleute-Wohlfahrts- fonds (1975 Kredit)	36.615	(107.481)	—
Gesamt	<u>162.943</u>	<u>100.009</u>	<u>145.117</u>
Abzüglich Laufende Verpflichtungen			
Kreditoren und fällige Ausgaben	28.570	15.877	14.094
Vorschüsse	3.819	7.365	7.874
Vorausgezahlte Mitgliedsbeiträge	240	520	311
Laufende Konten mit Sonderfonds			
Solidaritäts- und Reservefonds	—	—	—
Seeleute-Wohlfahrtsfonds	13.056	1.123	38.076
Passiva Netto	<u>45.685</u>	<u>24.885</u>	<u>60.355</u>
Aktiva Netto	117.258	75.124	84.762
Langfristige Darlehen	20.061	21.521	6.995
	<u>137.319</u>	<u>96.645</u>	<u>91.757</u>
Feste Anlagen			
Mobiliar, Büroeinrichtungen zum Kosten- preis abzüglich Verkaufserlös	5.565	6.900	1
Auto zum Abschreibungspreis	1	1	1
Bücherei, Nominalwert	1	1	1
Gesamtwert der festen Anlagen	5.567	6.902	3
Gesamtkтива Netto	<u>142.886</u>	<u>103.547</u>	<u>91.760</u>

ALLGEMEINER FONDS

Einnahmen- und Ausgabenkonto per 31. Dezember 1974, 1975 und 1976

	1976	1975	1974
	£	£	£
EINNAHMEN			
Mitgliedsbeiträge	306.929	246.039	239.411.
Abzüglich 30% Ableitung der Beiträge auf Sonderkonto für Regionaltätigkeit	<u>92.079</u>	<u>73.811</u>	<u>71.823</u>
	214.850	172.228	167.588
ANDERE EINNAHMEN			
Zinsen auf Bankguthaben und Darlehen (netto)	7.438	664	228
Verkaufte Berichte	21	21	60
Zuwendung vom Internationalen Wohlfahrts- fonds für Seeleute	25.000	20.000	12.500
Spende eines Mitgliedsverbandes	—	—	1.000
Gesamteinnahmen für das Jahr	<u>247.309</u>	<u>192.913</u>	<u>181.376</u>
AUSGABEN			
Sitzungen, Konferenzen und allgemeine Tätig- keit	38.794	32.337	26.091
Veröffentlichungen und Publizität	12.698	6.916	14.377
Hauptbüro	187.916	156.664	122.025
Verschiedene Ausgaben	5.895	5.325	4.054
Kongreß 1974	—	307	22.939
Gesamtausgaben für das Jahr	<u>245.303</u>	<u>201.549</u>	<u>189.486</u>
<i>Einnahmen überschreiten Ausgaben um</i>	2.006	—	—
<i>Defizit</i>	—	8.636	8.110
Überweisung vom Edo-Fimmen-Konto für Regionaltätigkeit (nicht aufgebrauchte Zu- wendung von Mitgliedsbeiträgen)	3.703	—	7.533
Überweisung vom Solidaritäts- und Reserve- fonds	—	—	12.867
	<u>5.709</u>	<u>(8.636)</u>	<u>12.290</u>
Rücklagen für zukünftige Ausgaben			
Kongreß 1977	17.500	10.000	—
Abschreibungen			
Mobiliar, Büroeinrichtungen	2.000	2.000	1.963
Vorschüsse	—	—	291
	<u>19.500</u>	<u>12.000</u>	<u>2.254</u>
Netto-Defizit an Bilanz (1974 Überschuß)	(13.791)	(20.636)	10.036

EDO FIMMEN-KONTO FÜR REGIONALTÄTIGKEIT

Einnahmen und Ausgaben per 31. Dezember 1974, 1975 und 1976

	1976	1975	1974
	£	£	£
EINNAHMEN			
Zuwendung von 30% der Mitgliedsbeiträge ..	92.079	73.811	71.823
Sonderbeiträge	139	96	715
Spenden, Kredite	1.007	—	—
Zinsen (netto)	3	2	3
Gesamteinnahmen	93.228	73.909	72.541
AUSGABEN			
Afrika			
Gehalt und Zulagen	6.737	4.984	4.103
Bürokosten, Schulungs- und organisatorische Tätigkeit	14.003	5.234	6.802
Asien			
Kuala-Lumpur-Büro			
Gehälter und Zuwendungen	11.943	9.992	8.038
Bürokosten, Schulungs- und organisatorische Tätigkeit	3.812	3.889	2.809
Rückerstattung vom Vorjahr	—	—	(231)
Tokio-Büro			
Bürokosten (netto) nach Abziehung der Beiträge der japanischen Mitgliedsverbände, Schulungs- und organisatorische Tätigkeit ..	4.123	3.373	3.181
Lateinamerika und Karibischer Raum			
Lima-Büro			
Gehälter und Zuwendungen	20.410	17.344	14.813
Bürokosten, Schulungs- und organisatorische Tätigkeit	22.046	24.488	20.798
	83.074	69.304	60.313
Hauptbüro, London			
Gehalt – Sekretär für Regionaltätigkeit	5.000	4.500	3.500
Reisen und sonstige Ausgaben	305	438	480
Gesamtausgaben für das Jahr	88.379	74.242	64.293
<i>Nicht aufgebrauchter Saldo von Mitgliedsbeiträgen – zurückverwiesen an den Allgemeinen Fonds</i>	3.703	—	7.533
<i>Nicht aufgebrauchte Sonderbeiträge</i>	4.490	3.344	715
	8.193	3.344	8.248

INTERNATIONALER WOHL-, HILFS- UND SOZIALFONDS FÜR SEELEUTE

Bilanz für die Jahre 1974, 1975 und 1976

	1976	1975	1974
	£	£	£
SALDO per 31. Dezember			
Rückstellung zwecks	3.153.595	1.909.855	1.134.207
Devisenstabilisierung	145.273	50.039	24.801
Gesamtsaldo des Fonds	<u>3.298.868</u>	<u>1.959.894</u>	<u>1.159.008</u>
AKTIVA			
Bankguthaben (London und Ausland)	735.766	660.932	302.450
Zinsen (netto)	45.742	29.887	14.239
Laufende Konten – fällig von:			
Mitgliedsverbänden	238.146	90.202	162.413
Allgemeinem Fonds	—	107.481	38.076
Investitionen mit Börsennotierung			
(Marktwert 1974 £596.050, 1975 £796.050, 1976 £1.293.808	1.271.567	763.944	581.466
Ohne Börsennotierung	1.180.242	418.539	100.000
Eintreibbare Ausgaben und Vorschüsse	14.802	23.072	374
Grundstücksbesitz – bis jetzt verausgabt	226.446	—	—
Darlehen (langfristig), abzüglich Rückstellung für Nichtrückzahlung	3.925	11.954	8.000
Gesamtaktiva	<u>3.716.636</u>	<u>2.106.011</u>	<u>1.206.998</u>
<i>Abzüglich:</i>			
Verschiedene Gläubiger und Vorschüsse	11.982	7.288	17.026
Einkommenssteuer-Rücklage	104.036	49.607	30.964
Noch nicht weitergeleitete Heuernachzahlung und Entschädigung	95.124	73.587	—
Laufende Konten mit			
Mitgliedsverbänden	2.281	—	—
Allgemeinem Fonds	36.615	—	—
Vorausgezahlte Zinsen	35.199	—	—
Noch nicht identifizierte Kredite	132.531	15.635	—
	417.768	146.117	47.990
Gesamtaktiva Netto	<u>3.298.868</u>	<u>1.959.894</u>	<u>1.159.008</u>

INTERNATIONALER WOHLFAHRTS-, HILFS- UND SOZIALFONDS FÜR SEELEUTE

Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 1974, 1975 und 1976

	1976	1975	1974
	£	£	£
EINNAHMEN			
Beiträge der Reeder und sammelnder Verbände, Mitgliedsbeiträge an die Sondersektion der Seeleute	1.638.414	985.860	641.317
Zinsen und Dividenden (brutto)	205.003	83.989	65.610
Abzüglich Steuern	104.180	31.613	36.297
	100.823	52.376	29.313
Spenden von Besatzungen	—	100	343
Gesamteinnahmen für das Jahr	<u>1.739.237</u>	<u>1.038.336</u>	<u>670.973</u>
AUSGABEN			
Zuwendungen für Wohlfahrtszwecke	263.628	143.281	128.463
Zuwendungen an den Allgemeinen Fonds für geleistete Dienste und indirekte Ausgaben im Zusammenhang mit der Verwaltung des Wohlfahrtsfonds	25.000	20.000	12.500
Rücklage für Unterstützung von Seeleutegewerkschaften in Entwicklungsländern	16.942	13.368	3.335
Ausgaben für Sitzungen, Reisen und Repräsentation, die nicht dem Allgemeinen Fonds angelastet werden können	54.337	26.590	19.224
Rückerstattung von Unkosten an Seeleuteverbände	121.787	68.983	11.140
Rechtsanwalts- und Gerichtskosten	9.047	7.015	5.296
Zuwendungen für organisatorische Zwecke an Seeleutegewerkschaften	1.000	9.000	8.000
Rückstellung für nicht-eintreibbares Darlehen	8.000	—	—
Gesamtausgaben für das Jahr	<u>499.741</u>	<u>288.237</u>	<u>187.958</u>
Überschuß für das Jahr	<u>1.239.496</u>	<u>750.099</u>	<u>483.015</u>
Plus: Gewinn bei Verkauf von Investitionen (1974 Verlust)	4.244	25.549	(1.909)
Saldo	<u>1.234.740</u>	<u>775.648</u>	<u>481.106</u>

GEWERKSCHAFTSGRÜNDUNGSFONDS

Bilanz für die Jahre 1974 bis 1976

	1976	1975	1974
	£	£	£
SALDO DES FONDS			
Per 31. Dezember	<u>7.503</u>	<u>7.503</u>	<u>7.503</u>
AKTIVA			
Investitionen			
£11.032 3% British Transport Stock 1978/88 . (Marktwert £5.461; 1975 – £5.075)	<u>7.503</u>	<u>7.503</u>	<u>7.503</u>

Einnahmen- und Ausgabenkonto für die Jahre 1974 bis 1976

	1976	1975	1974
	£	£	£
EINNAHMEN			
Fällige Zinsen (brutto – Steuern trägt Allgemeiner Fonds)	331	331	331
AUSGABEN			
Zinsüberweisung an Allgemeinen Fonds	<u>331</u>	<u>331</u>	<u>331</u>

Anmerkungen

1. Die einzige Transaktion des Fonds während der Jahre 1974 bis 1976 war die Überweisung von Zinsen an den Allgemeinen Fonds.
2. Wie bisher werden Zinsen der Investition dem Allgemeinen Fonds gutgeschrieben, und zwar als Beitrag zu Zuwendungen, die früher vom Solidaritäts- und Reservfonds (jetzt aufgelöst) gemacht wurden.

BERICHTE DER RECHNUNGSPRÜFER

1974

Nach unserer Meinung geben die Bilanzen und Aufstellungen der Einnahmen und Ausgaben des Allgemeinen Fonds und der Sonderfonds ein wahrheitsgetreues und genaues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1974 und der Einnahmen und Ausgaben während dieses Jahres.

Wir haben dem Generalsekretär zur Information des Vorstandes und des Geschäftsführenden Ausschusses der Föderation einen ausführlichen Zusatzbericht ausgehändigt.

95 Wigmore Street
London W1H 9AA
27. Juni 1975

Stoy, Hayward & Co.
*Beglaubigte Rechnungsprüfer und
Bücherrevisoren*

1975

Nach unserer Meinung geben die Bilanzen, Aufstellungen der Einnahmen und Ausgaben sowie die ihnen folgenden Anmerkungen des Allgemeinen Fonds und der Sonderfonds ein wahrheitsgetreues und genaues Bild des Standes dieser Fonds am 31. Dezember 1975 und der Einnahmen und Ausgaben während dieses Jahres. Die Verrechnung erfolgte gemäß der historischen Kostenmethode.

Wir haben dem Generalsekretär zur Information des Vorstandes und des Geschäftsführenden Ausschusses der Föderation einen ausführlichen Zusatzbericht ausgehändigt.

54 Baker Street
London W1M 1DJ
30. Juni 1976

Stoy, Hayward & Co.
Beglaubigte Rechnungsprüfer

1976

Wir haben die Bilanzen und Aufstellungen der Einnahmen und Ausgaben des Allgemeinen Fonds und der Sonderfonds, deren Verrechnung gemäß der historischen Kostenmethode vorgenommen wurde, geprüft. Unseres Erachtens geben diese Bilanzen und Aufstellungen ein wahrheitsgetreues und genaues Bild von deren Stand am 31. Dezember 1976 sowie der Einnahmen und Ausgaben währes dieses Jahres.

Wir haben dem Generalsekretär zur Information des Vorstandes und des Geschäftsführenden Ausschusses der Föderation einen ausführlichen Zusatzbericht ausgedingt.

54 Baker Street
London W1M 1DJ
16. Mai 1977

Stoy, Hayward & Co.
Beglaubigte Rechnungsprüfer

Anmerkungen

ALLGEMEINER FONDS: 1974-1976

1. Abschreibungen

Mobiliar und Büroausstattung werden innerhalb zwei Jahren vom Zeitpunkt ihrer Anschaffung abgeschrieben. Das Auto wurde im Jahre 1973 gekauft und im gleichen Jahre auf einen Nennwert von £1 abgeschrieben.

2. Devisenstabilisierung

(i) Bei Transaktionen in ausländischen Währungen war der jeweils vorherrschende Wechselkurs maßgebend. Die Bank- und Bargeldsalden per 31. Dezember der betreffenden Jahre wurden zum durchschnittlichen jeweils maßgebenden Wechselkurs umgerechnet.

(ii) Der Nettounterschied, der sich aus täglichen Verrechnungen mit ausländischen Bankkonten aufgrund der Änderung der Wechselkurse ergibt, wird in einem Reservekonto gehalten, um etwaige Verluste zu decken, die sich aus einer nachteiligen Veränderung der Kurse ergeben könnten. Der diesbezügliche Überschuß für das Jahr 1976 betrug £34.484 (1975: £22.756 und 1974: £4.981) und ist in der Bilanz unter "Devisenstabilisierung" angeführt. Der diesbezügliche Bilanzposten beträgt somit insgesamt £67.921 im Jahre 1976 (£33.437 im Jahre 1975 und £10.681 im Jahre 1974).

3. Mitgliedsbeiträge

(i) Unter bestimmten Umständen können Mitgliedsverbände einen ermäßigten Mitgliedsbeitrag zahlen. Einige Verbände ersuchten um Ermäßigung ihrer Beiträge auch in den Jahren 1974-1976 an. Die im Einnahmen- und Ausgabenkonto unter "Mitgliedsbeiträge" angeführten Beträge entsprechen daher nicht dem Gesamtbetrag der fällig wäre, wenn alle Mitgliedsverbände den vollen Beitrag für die von ihnen angemeldeten Mitglieder zahlen würden.

(ii) Wir hielten es für richtiger, bei der Berechnung der am 31. Dezembere der betreffenden Jahre ausstehenden Mitgliedsbeiträge die schuldigen Beiträge jener Verbände, die noch nicht für das Vorjahr und frühere Jahre gezahlt haben, nicht einzubeziehen. Es handelt sich dabei um insgesamt £73.112 für 1976 (£43.821 für 1975 und £25.768 für 1974) zusammengesetzt wie folgt:

	1976	1975	1974
	£	£	£
Schuldige Beiträge im laufenden Jahr	32.636	18.939	9.032
Schuldige Beiträge für frühere Jahre	<u>40.476</u>	<u>24.882</u>	<u>16.736</u>
	<u>73.112</u>	<u>43.821</u>	<u>25.768</u>

Im Jahre 1976 erhielten wir £5.233 (1975: £2.373 und 1974: £5.884) in der Form von Mitgliedsbeiträgen, die während der betreffenden Jahre nicht als "fällig" verbucht worden waren.

(iii) Der Mitgliedsbeitrag von 8p pro Mitglied für das Jahr 1976 (7p für 1975 und 6p für 1974) wurde vom Kongreß 1974 festgelegt. Die Föderation hat den Mitgliedsverbänden zu verstehen gegeben, daß es der ITF eine finanzielle Hilfe sein würde, wenn die Mitgliedsverbände ihre Beiträge freiwillig zu dem zum Zeitpunkt des Kongresses maßgebenden Wechselkurs zahlen würden. Das diesbezügliche Mehreinkommen betrug im Jahre 1976 £26.749 (1975: £354 und 1974: £11.611).

EDO-FIMMEN-KONTO FÜR REGIONALTÄTIGKEIT: 1974-1976

1. Mitgliedsbeitragsanteil

Die Überweisung von 30% der Einnahmen von Mitgliedsbeiträgen an das Konto für Regionaltätigkeit steht im Einklang mit einem vom Vorstand gefaßten Beschluß. Falls ein Teil dieser Zuwendung nicht aufgebraucht wird, fließt der Restbetrag am Ende eines jeden Finanzjahres zurück in den Allgemeinen Fonds.

2. Sonderbeiträge

Wenn Mitgliedsverbände oder andere Organe zusätzliche Beiträge für die Finanzierung bestimmter Regionaltätigkeitsprojekte leisten, und diese nicht für die genannten Projekte Verwendung finden oder der Deckung eines Defizits dienen, das sich daraus ergibt, daß die Ausgaben für allgemeine Regionaltätigkeit mehr als 30% der Mitgliedsbeiträge betragen, bleiben diese Beträge im Konto für Regionaltätigkeit und werden nicht an den Allgemeinen Fonds zurückverwiesen.

3. Lima-Büro

Was das Lima-Büro (Lateinamerika) betrifft, so hat das Sekretariat beschlossen, daß bestimmte Ausgaben, die vorwiegend im Zusammenhang mit der organisatorischen Tätigkeit anfallen – z.B. Publizität, Kabel und Telegramme – unter 'Bildungsarbeit und organisatorische Tätigkeit' angeführt werden sollten, anstatt unter dem Posten 'Miete, Bürobedarf und Dienste'. Dieses Verfahren gelangte erstmalig im Jahre 1975 zur Anwendung.

4. Gehalt des Regionalsekretärs

Das unter Hauptbüro angeführte Gehalt (1976: £5.000; 1975: £4.500 und 1974: £3.500) entspricht dem Teil der Zeit, die der Stellvertretende Generalsekretär für regionale Tätigkeit der Föderation aufwendet.

INTERNATIONALER WOHLFAHRTS-, HILFS- UND SOZIALFONDS FÜR SEELEUTE: 1974-1976

1. Steuern

Gemäß dem britischen Steuergesetz ist die Föderation eine nicht verkörperte Vereinigung, muß jedoch auf die Dividenden ihrer Investitionen Steuern zahlen. Das Finanzjahr der Steuerbehörden endet am 5. April eines jeden Jahres. Die am 31. Dezember eines jeden Jahres fälligen Steuern fallen daher in zwei Steuerjahre, nämlich auf die Zeit vom 1. Januar bis 5. April und die Zeit vom 6. April bis 31. Dezember des betreffenden Jahres.

2. Wohlfahrtsbeiträge der Reeder und Mitgliedsbeiträge an die Sondersektion

Durch die Unterzeichnung eines Kollektivvertrages mit der Sondersektion verpflichtet sich der Reeder, a) im voraus jährliche Wohlfahrtsbeiträge pro Besatzungsmitglied zu entrichten; b) dafür zu sorgen, daß die betreffenden Besatzungsmitglieder der ITF-Sondersektion für Seeleute beitreten und c) die in diesem Zusammenhang zahlbaren Mitgliedsbeiträge an die ITF zu entrichten. Diese Beiträge werden entweder direkt von den Reedern überwiesen oder von angeschlossenen Verbänden eingetrieben. Da in diesem Zusammenhang oft Schwierigkeiten auftreten, hielten wir es für richtiger, die fälligen aber noch nicht gezahlten Beiträge nicht einzubeziehen. Vorausgezahlte Wohlfahrtsfondsbeiträge wurden gleichfalls nicht verbucht.

3. Einkommen von Investitionen

Mit festem Zinssatz wird wenn fällig verrechnet; Dividenden von Wertpapieren werden in gleicher Weise verbucht.

4. Devisenstabilisierung

Der Nettounterschied, der sich aus täglichen Verrechnungen mit ausländischen Bankkonten aufgrund der Änderung der Wechselkurse ergibt, wird in einem Reservekonto gehalten, um etwaige Verluste zu decken, die sich aus einer nachteiligen Veränderung der Kurse ergeben könnten. Der diesbezügliche Überschuß für das Jahr 1976 betrug £95.234 (1975: £25.238 und 1974: £18.498) und ist in der Bilanz des Fonds unter "Devisenstabilisierung" angeführt. Der diesbezügliche Posten beträgt somit insgesamt £145.273 im Jahre 1976 (£50.039 im Jahre 1975 und £24.801 im Jahre 1974).

BERICHTE DER LAIENRECHNUNGSPRÜFER

1974

Die Unterzeichneten haben heute die Bücher für das Jahr 1974 geprüft und sind überzeugt, daß sie ein wahrheitsgetreues Bild von der Vermögenslage der Föderation geben.

Wir haben mit dem Generalsekretär und einem Vertreter der beglaubigten Rechnungsprüfer verschiedene Fragen besprochen und sind überzeugt, daß sie und der Geschäftsführende Ausschuß eine befriedigende Kontrolle ausüben.

Der Ausschuß der Rechnungsprüfer:

30 Oktober 1975

gez.: G. Kiely

gez.: W.H. Johnson

Der 3. Rechnungsprüfer, A. Kitson, konnte aufgrund anderweitiger Verpflichtungen nicht anwesend sein.

1975

Die Unterzeichneten haben heute die Bücher für das Jahr 1975 geprüft und sind überzeugt, daß sie ein wahrheitsgetreues Bild von der Vermögenslage der Föderation geben.

Wir haben mit dem Generalsekretär und einem Vertreter der beglaubigten Rechnungsprüfer verschiedene Fragen besprochen und sind überzeugt, daß sie und der Geschäftsführende Ausschuß eine befriedigende Kontrolle ausüben.

Der Ausschuß der Rechnungsprüfer:

22. Dezember 1976

gez.: G. Kiely

gez.: A. Kitson gez.: W.H. Johnson

1976

Die Unterzeichneten haben heute die Bücher für das Jahr 1976 geprüft und sind überzeugt, daß sie ein wahrheitsgetreues Bild von der Vermögenslage der Föderation geben.

Wir haben mit dem Generalsekretär und einem Vertreter der beglaubigten Rechnungsprüfer verschiedene Fragen besprochen und sind überzeugt, daß sie und der Geschäftsführende Ausschuß eine befriedigende Kontrolle ausüben.

Der Ausschuß der Rechnungsprüfer:

14. Juni 1977

gez.: G. Kiely gez.: A. Kitson

Der 3. Rechnungsprüfer, W.H. Johnson, konnte aufgrund anderweitiger Verpflichtungen nicht anwesend sein.

XXXII C-10 – ÄNDERUNG DER ITF-SATZUNGEN

Auf seiner Sitzung am 19. Oktober 1976 in Paris hat der Vorstand beschlossen, dem Kongreß vorzuschlagen, daß ein neuer Artikel in die Satzungen der ITF aufgenommen werden sollte, um die Position der ITF in bezug auf Investitionen klarzustellen. Ein diesbezüglicher Entschlußantrag würde wie folgt lauten:

“Der 32. Kongreß der ITF, versammelt vom 21. bis 29. Juli 1977 in Dublin, BESCHLIESST folgenden Artikel in die ITF-Satzungen aufzunehmen und die bestehenden Artikel XVII und XVIII entsprechend neu zu nummerieren;

Artikel XVII – Investitionen

1. Gelder der ITF, die nicht für unmittelbare Verwendung oder für die Deckung laufender Verpflichtungen benötigt werden, können nach Ermessen der ITF in zinstragenden Kapitalanlagen oder durch den Kauf von Aktien, Wertpapieren, Effekten oder in Fonds oder durch die Anschaffung von Besitztum ganz gleich welcher Art und wo (ob im Sinne der üblichen Auslegung des Begriffes “Investition” oder nicht; einschließlich Mobilien, Anwartschaftsbesitz, Goldbarren oder anderes Besitztum, das keinen Ertrag bringt) investiert werden. Die Höhe solcher Investitionen hängt allein vom Ermessen der ITF ab, so daß die ITF in bezug auf die Vornahme, Übertragung und Handhabung von Investitionen jeder Art und die Gewährung von Darlehen mit oder ohne Farantie an eine jede Person und für jedwelchen Zweck die gleichen uneingeschränkten Rechte besitzt, wie dies der Fall wäre, wenn sie eine Einzelperson wäre, die absolut und in nutznießender Eigenschaft dazu berechtigt ist.
2. Alle hierdurch stattbaren Investitionen sind für die ITF im Namen des jeweiligen Generalsekretärs, des Stellvertretenden Generalsekretärs oder der Sekretäre, die gemäß Artikel X, Abs. 1 der ITF-Satzungen vom ITF-Vorstand ernannt werden, vorzunehmen, zu verwalten und abzusetzen.”

XXXII C-10 (geändeter Wortlaut) – ÄNDERUNG DER ITF-SATZUNGEN

Vorgeschlagener Text für einen neuen Absatz 1 des Artikels XVI:

“1. Die ITF ist befugt, nach eigenem Ermessen Geldbeträge mit oder ohne Sicherheit vorzuschließen oder zu leihen, Immobilien und sonstiges Besitztum anzuschaffen, zu vermieten oder abzusetzen und Investitionen jeglicher Art vorzunehmen und zu verkaufen.”

(Die bestehenden Absätze 1-4 des Artikels XVI werden auf 2-5 unnummeriert.)

XXXII C-11 – MITGLIEDSBEITRÄGE

1. Der Kongreß 1977 hat die Aufgabe, die normalen Mitgliedsbeiträge für die Jahre 1978, 1979 und 1980 festzulegen. Es ist nicht leicht, die Höhe der Mitgliedsbeiträge so festzulegen, daß sie für die Mitgliedsverbände der ITF, deren finanzielle Umstände sehr unterschiedlich sind, annehmbar sind und der ITF gleichzeitig ein Einkommen sicherstellen, das für die Finanzierung ihrer Tätigkeit ausreicht. Bis zu einem gewissen Grade muß man bei der Festlegung der Beiträge auch erwägen, was die wahrscheinliche künftige Tendenz in bezug auf zahlende Mitgliedschaft sein wird.
2. Was die Mitgliedschaft betrifft, so können wir bestenfalls erwarten, daß die Mitgliederzahl stabil bleibt. Es ist durchaus nicht ausgeschlossen, daß sie aufgrund der in verschiedenen Verkehrsbereichen getroffenen Rationalisierungsmaßnahmen zurückgehen wird. Dies gilt besonders für den Eisenbahnsektor, der verhältnismäßig personalintensiv ist. In bezug auf die Ausgaben ist anzunehmen, daß diese in den kommenden Jahren weiterhin ansteigen werden, da die weltweite Inflation anzudauern scheint und sich mit Sicherheit auch auf die Tätigkeit der ITF auswirken wird. Hier kann man bestenfalls hoffen, daß die Inflationsrate im Verhältnis zu den letzten drei Jahren nachlassen wird. Wenn die ITF ihre Tätigkeit auf dem gegenwärtigen Niveau aufrechterhalten soll und sie in jenen Bereichen, wo internationale Maßnahmen von besonders großer Bedeutung sind, ausdehnen soll, ist es offensichtlich, daß sich eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge nicht vermeiden läßt.
3. Die gegenwärtige wirtschaftliche Ungewißheit gibt uns Anlaß, auch für die nächsten drei Jahre die Mitgliedsbeiträge jährlich zu staffeln, anstatt einen einheitlichen Betrag für die gesamte Zwischenkongreßperiode festzulegen. Diese Staffellung der Beiträge hat sich während der drei Jahre von 1974 bis 1977 bewährt und scheint auch für die Mitgliedsverbände akzeptabel zu sein, da sie dann ihre Beiträge an die ITF stufenweise erhöhen können, anstatt sich vom ersten Jahr an einer beachtlichen Erhöhung der Beiträge gegenübergestellt zu sehen.
4. Die Schwankungen der Wechselkurse, die der ITF während der letzten drei Jahre viele Probleme verursacht haben, werden höchstwahrscheinlich auch in den nächsten drei Jahren andauern, da es jetzt mehr und mehr üblich ist, keine festen Kurse festzulegen, sondern die einzelnen Währungen ihr eigenes Niveau finden zu lassen. Es ist unmöglich, genau vorauszusagen, in welcher Richtung sich die Wechselkurse während der nächsten drei Jahre bewegen werden. Man kann bestenfalls mutmaßen. Die meisten Sachverständigen neigen gegenwärtig zu der Ansicht, daß das britische Pfund im Verhältnis zu anderen Währungen, die für die ITF von Bedeutung sind, infolge der allmählichen Sanierung der britischen Wirtschaft und insbesondere aufgrund der erwarteten beachtlichen Verbesserung der britischen Zahlungsbilanz langsam ansteigen wird.
5. Vorausgesetzt, daß die angemeldete Mitgliedschaft nicht stark zurückgeht, würde der zusätzliche Penny für das Jahr 1977 zusätzliche Einnahmen in Höhe von £31.500 bringen. Die für die Jahre 1978, 1979 und 1980 vorgeschlagenen Erhöhungen sind verhältnismäßig bescheiden und wären mit Sicherheit viel größer gewesen, wenn der Vorstand nicht beschlossen hätte, daß die ITF für die Kosten der Verwaltung der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen in Zukunft eine angemessene Entschädigung aus dem Wohlfahrtsfonds erhalten sollte.
6. Unter Berücksichtigung der obigen Umstände beschloß der Vorstand auf seiner Sitzung am 15. und 16. März 1977 einstimmig, dem Kongreß zu empfehlen:
 - (a) daß der normale Mitgliedsbeitrag 10p für das Jahr 1978, 11½p für das Jahr 1979 und 13½p für das Jahr 1980 betragen sollte;
 - (b) daß die Mitgliedsbeiträge zu dem zum Zeitpunkt der Zahlung vorherrschenden Wechselkurs verrechnet werden sollten;

- (c) daß der Kongreß erneut auf Absatz 2 des Artikels XV der ITF-Satzungen verwiesen werden sollte, der den Vorstand berechtigt, "die der Föderation angeschlossenen Organisationen um zusätzliche Beiträge für die Deckung wichtiger finanzieller Verpflichtungen zu ersuchen";
- (d) dem Kongreß mitzuteilen, daß der ITF-Vorstand von diesem Recht unter Umständen Gebrauch machen könnte, falls die ITF durch die Inflation oder Schwankungen der Wechselkurse in eine schwierige finanzielle Lage versetzt wird.

XXXII X-14/GC/1 – WAHL DES GENERALRATES

1. Die Wahl des Generalrates ist in Artikel V der ITF-Satzungen festgelegt, und die wichtigsten Bestimmungen sind wie folgt:
 - (a) Der Generalrat besteht aus Ordentlichen Mitgliedern und Ersatzmitgliedern sowie dem Generalsekretär. Die Ordentlichen Mitglieder und Ersatzmitglieder werden vom Kongreß gewählt.
 - (b) Die Mitgliedschaft des Generalrates soll die Mitgliedschaft der ITF – geographisch und beruflich – angemessen widerspiegeln. Keine angeschlossene Organisation mit einer zahlenden Mitgliedschaft unter 100.000 darf mit mehr als einem Mitglied und keine Organisation mit mehr als zwei Mitgliedern vertreten sein.
 - (c) Der Kongreß wählt den Generalrat aus der Reihe der Kandidaten, die von den nationalen oder regionalen Wahlgruppen zur Wahl gestellt werden. Jede Kongreß delegation hat das Recht, innerhalb ihrer Wahlgruppe Kandidaten für die Wahl vorzuschlagen.
 - (d) Die Zusammensetzung der nationalen oder regionalen Wahlgruppen und die Zahl der Kandidaten, die von jeder Wahlgruppe vorgeschlagen werden kann, wird aufgrund einer Empfehlung des Vorstandes vom Kongreß bestimmt.
 - (e) Falls sich eine Abstimmung innerhalb einer Wahlgruppe als notwendig erweist, d. h. wenn die Zahl der Kandidaten die Zahl der erlaubten Nominierungen überschreitet, wird die Wahl gemäß Artikel IV, Absätze 9 und 10 der ITF-Satzungen vorgenommen. (Diese Absätze werden in der Kongreßgeschäftsordnung wiedergegeben.)
2. In Übereinstimmung mit Artikel V, Absatz 6 der ITF-Satzungen *empfiehlt* der Vorstand für die Wahl des Generalrates, daß die nationalen und regionalen Wahlgruppen und die Zahl der von jeder Gruppe zu machenden Nominierungen wie folgt sein sollten:

Land oder Ländergruppe

Europa und Naher Osten

	<i>Mitglieder</i>	<i>Ersatzmitglieder</i>
1. Belgien, Luxemburg und Niederlande	3	3
2. Dänemark, Färöer Inseln, Island, Finnland	3	3
3. Deutschland	4	4
4. Estland und Polen	1	1
5. Frankreich	1	1
6. Großbritannien und Republik Irland	4	4
7. Israel, Libanon, Türkei	2	2
8. Griechenland, Italien, Malta und Zypern	2	2
9. Norwegen	1	1
10. Österreich	1	1
11. Schweden	1	1
12. Schweiz	1	1
13. Spanien	1	1

Afrika

14. Ägypten, Gambia, Ghana, Kenia, Liberia, Malawi, Nigeria, Sierra Leone, Südafrika, Tunesien, Zimbabwe	3	3
--	---	---

Asien und Australasien

15. Japan	2	2
-----------------	---	---

16. Australien, Bangla Desch, Fidschi Inseln, Gilbert und Tuvalu, Hongkong, Indien, Indonesien, Korea, Malaysia, Neuseeland, Pakistan, Papua-Neuguinea, Philippinen, Singapur, Sri Lanka und Taiwan	3	3
<i>Lateinamerika und der Karibische Raum</i>		
17. Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Costa Rica, Dominikanische Republik, Ekuador, Guatemala, Honduras, Kolumbien, Mexiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, El Salvador, Uruguay, Venezuela	3	3
18. Barbados, Bermuda, Curacao, Dominica, Grenada, Guyana, Jamaika, St. Lucia, St. Vincent, Trinidad	1	1
<i>Nordamerika</i>		
19. Kanada	3	3
20. USA	7	7

XXXII C-14/GC/2 – NOMINIERUNGEN FÜR DEN GENERALRAT

<i>Europa und Naher Osten</i>	<i>Ordentliche Mitglieder</i>	<i>Stellvertretende Mitglieder</i>
1. Belgien, Luxemburg und Niederlande	S. Barendregt (Niederlande) J. Schneider (Luxemburg) P. Potums (Belgien)	W. Ch. van Zuylen (Niederlande) M. Vergracht (Belgien) E. Baudet (Belgien)
2. Dänemark, Färöer Inseln, Island, Finnland	K. Ellegaard (Dänemark) A.C. Hansen (Dänemark) U. Keijonen (Finnland)	B. Aanaes (Dänemark) H.J. Jensen (Dänemark) S-E Nylund (Finnland)
3. Deutschland	S. Merten W. Murche H. Vomberg H. Frieser	H. Rake H. Wittkopp E. Plaumann L. Raupp
4. Estland und Polen	<i>nicht besetzt</i>	<i>nicht besetzt</i>
5. Frankreich	L. Buonaccorsi	R. Decoudun
6. Großbritannien und Republik Irland	J.L. Jones (Großbritannien) S. Weighell (Großbritannien) T. Jenkins (Großbritannien) C. Kirwan (Irland)	E. Nevin (Großbritannien) R.W. Buckton (Großbritannien) G. Kiely (Großbritannien) J. Slater (Großbritannien)
7. Israel, Libanon, Türkei	Y. Woschina (Israel) S. Akova (Türkei)	M. Levi (Israel) H. Erol (Türkei)
8. Griechenland, Italien, Malta und Zypern	F. Giorgi (Italien) E. Saitis (Griechenland)	A. Caruana (Malta) H. Neokleous (Zypern)
9. Norwegen	H. Aasarød	M.A. Bakke
10. Österreich	F. Prechtl	J. Roposs
11. Schweden	H. Ericson	S. Petersson

- | | | |
|-------------|-------------------------------|----------------------------|
| 12. Schweiz | W. Meier | K. Rebsamen |
| 13. Spanien | A. Asenjo
F. González Vila | A. Periago
J. Lizarraga |

Afrika

- | | | |
|--|--|---|
| 14. Ägypten, Gambia, Ghana,
Kenia, Liberia, Malawi,
Nigeria, Sierra Leone,
Südafrika, Tunesien,
Zimbabwe | J.R. Baiden
(<i>Ghana</i>)
A. Ayoub
(<i>Tunesien</i>)
J.G. Mollo
(<i>Kenia</i>) | M.A. Bakare
(<i>Nigeria</i>)
A.J. Mhungu
(<i>Zimbabwe</i>)
B.C. Montsho
(<i>Südafrika</i>) |
|--|--|---|

Asien und Australien

- | | | |
|--|---|---|
| 15. Japan | Y. Murakami
K. Kihata | M. Nakae
C. Tateishi |
| 16. Australien, Bangla Desch,
Fidschi Inseln, Gilbert
und Tavalu, Hongkong,
Indien, Indonesien, Korea,
Malaysia, Neuseeland,
Pakistan, Papua-Neuguinea,
Philippinen, Singapur,
Sri Lanka und Taiwan | C.H. Fitzgibbon
(<i>Australien</i>)
U.M. Purohit
(<i>Indien</i>)
S.C. Yang
(<i>Taiwan</i>) | G. Oca
(<i>Philippinen</i>)
a. Protapuddin
(<i>Bangla Desch</i>)
C.W. Kim
(<i>Korea</i>) |

Lateinamerika und der Karibische Raum

- | | | |
|---|---|--|
| 17. Argentinien, Bolivien,
Brasilien, Chile, Costa
Rica, Dominikanische
Republik, Ekuador,
Guatemala, Honduras,
Kolumbien, Mexiko,
Nicaragua, Panama, Paraguay,
Peru, El Salvador, Uruguay,
Venezuela | H. Hernandez
(<i>Venezuela</i>)
E.O. Venturini
(<i>Argentinien</i>)
E. Vanegas B.
(<i>Kolumbien</i>) | A. Berumen
(<i>Mexiko</i>)
J. Caceres
(<i>Honduras</i>)
M. Berrio
(<i>Panama</i>) |
| 18. Barbados, Bermuda,
Curacao, Dominica,
Grenada, Guyana, Jamaika,
St. Lucia, St. Vincent,
Trinidad | E.A. Blakeney
(<i>Bermuda</i>) | F. Mungroo
(<i>Trinidad</i>) |

Nordamerika

- | | | |
|------------|--|---|
| 19. Kanada | W.C.Y. McGregor
D. Nicholson
M.M. Rygus | R. Gralewicz
R.A. Gingerich
D. Kennedy |
| 20. USA | E. Shepard
S.J. Wall
R.T. McKay
J.F. Peterpaul
M. Guinan
J.F. Otero
T.W. Gleason | C. Tanner
M. Barisic
Al. H. Chesser
D.J. Mahoney Jr.
J.A. Wahle
H.C. Crotty
J. Bowers |

XXXII/EB/1 – WAHL DES VORSTANDES

1. Die Wahl des Vorstandes ist in Artikel VI der ITF-Satzungen festgelegt und die wichtigsten Bestimmungen sind wie folgt:
 - (a) Der Vorstand setzt sich aus vierundzwanzig Mitgliedern zusammen. Dreiundzwanzig (das vierundzwanzigste Mitglied ist der Generalsekretär) Mitglieder werden vom Kongreß aus der Reihe der Mitglieder des Generalrates gewählt.
 - (b) Die Mitgliedschaft des Vorstandes soll die Mitgliedschaft der ITF – geographisch und beruflich – angemessen widerspiegeln. Keine angeschlossene Organisation darf mit mehr als einem Mitglied im Vorstand vertreten sein.

- (c) Der Kongreß wählt die Mitglieder des Vorstandes aus der Reihe der Kandidaten, die von den regionalen Wahlgruppen zur Wahl vorgeschlagen werden. Jede Kongreßdelegation hat das Recht, innerhalb ihrer Wahlgruppe Kandidaten für die Wahl in den Vorstand vorzuschlagen; alle Kandidaten müssen jedoch Mitglieder des Generalrates sein.
- (d) Die Zusammensetzung der regionalen Wahlgruppen und die Zahl der Kandidaten, die von jeder Wahlgruppe vorgeschlagen werden kann, wird aufgrund einer Empfehlung des Vorstandes vom Kongreß bestimmt.
- (e) Falls sich eine Abstimmung innerhalb einer Wahlgruppe als notwendig erweist, d.h. wenn die Zahl der Kandidaten die Zahl der erlaubten Nominierungen überschreitet, wird die Wahl gemäß Artikel IV, Absätze 9 und 10 der ITF-Satzungen vorgenommen. (Diese Absätze werden in der Kongreßgeschäftsordnung wiedergegeben.)
2. Der Vorstand, unter Bezug auf Artikel VI, Absatz 5 der gegenwärtigen Satzungen, *empfiehlt* für die Wahl des Vorstandes, daß die regionalen Wahlgruppen und die Zahl der von jeder Gruppe zu machenden Nominierungen wie folgt sein sollten:

<i>Ländergruppe</i>	<i>Mitglieder</i>
(a) Europa und Naher Osten	12
(b) Nordamerika	5
(c) Afrika	2
(d) Asien und Australasien	2
(e) Lateinamerika und der Karibische Raum	2

(Siehe Liste der Länder weiter unten)

3. Der Vorstand *empfiehlt ferner*, daß mit Ausnahme der Gruppe "Nordamerika" (mit nur zwei Ländern) kein Land mit einer zahlenden Mitgliedschaft unter 450.000 mehr als ein Mitglied; kein Land mit einer zahlenden Mitgliedschaft unter 900.000 mehr als zwei und kein Land mehr als drei Mitglieder nominieren kann.

Afrika

Ägypten	Kenia	Nigeria	Tunesien
Gambia	Liberia	Sierra Leone	Zimbabwe
Ghana	Malawi	Südafrika	

Asien und Australasien

Australien	Hongkong	Korea	Papua-Neuguinea
Bangla Desch	Indien	Malaysia	Philippinen
Fidschi-Inseln	Indonesien	Neuseeland	Singapur
Gilbert & Tuvalu	Japan	Pakistan	Sri Lanka
			Taiwan

Lateinamerika und der Karibische Raum

Argentinien	Dominica	Honduras	Peru
Barbados	Dominikanische Republik	Jamaika	St. Lucia
Bermuda		Kolumbien	St. Vincent
Bolivien	Ekuador	Mexiko	El Salvador
Brasilien	Grenada	Nicaragua	Trinidad
Chile	Guatemala	Panama	Uruguay
Costa Rica	Guyana	Paraguay	Venezuela
Curacao			

Nordamerika

Kanada USA

Europa und Naher Osten

Belgien	Griechenland	Libanon	Polen
Dänemark	Großbritannien	Luxembourg	Spanien
Deutschland	Irland	Malta	Schweden
Estland	Island	Niederlande	Schweiz
Färöer Inseln	Israel	Norwegen	Türkei
Finnland	Italien	Österreich	Zypern
Frankreich			

XXXII C-14/EB/2 – NOMINIERUNGEN FÜR DEN VORSTAND

NAME	LAND
<i>Europa und Naher Osten</i>	
F. Prechtl	Österreich
J.L. Jones	Großbritannien
S. Weighell	Großbritannien
W. Meier	Schweiz
H. Aasarød	Norwegen
H. Ericson	Schweden
S. Barendregt	Niederlande
L. Buonaccorsi	Frankreich
P. Potums	Belgien
Y. Woschina	Israel
H. Frieser	Deutschland
S. Merten	Deutschland
<i>Afrika</i>	
A. Ayoub	Tunesien
J.R. Baiden	Ghana
<i>Asien</i>	
C.H. Fitzgibbon	Australien
Y. Murakami	Japan
<i>Latinamerika und der Karibische Raum</i>	
H. Hernandez	Venezuela
E. Venturini	Argentinien
<i>Nordamerika</i>	
W.C.Y. McGregor	Kanada
D. Nicholson	Kanada
J.F. Otero	USA
T.W. Gleason	USA
J. Peterpaul	USA

WAHLEN

(Kongreßdokument XXXII C-7/SS/5)

1. Eine Prüfung der von ITF-Mitgliedsverbänden der einzelnen Länder durchgeführten Aktionen zeigt, daß die ordentliche Mitgliedschaft des Fair-Practices-Ausschusses ein allgemein wahrheitsgetreues Bild von der geographischen Verteilung dieser Aktionen gibt.
2. Ein zweites Kriterium bezüglich der Mitarbeit im Auschuß (zusätzlich zur Fähigkeit der eigentlichen Unterstützung der Kampagne) sind die Interessen der Mitgliedsverbände jener Regionen, in denen Seeleute für Schattenflagenschiffe vorwiegend rekrutiert werden.
3. Um jedoch eine zu große Ausweitung des Ausschusses zu vermeiden wird empfohlen, daß die gegenwärtige ordentliche Mitgliedschaft angeschlossener Gewerkschaften im Auschuß (wie unter Punkt 307 des Tätigkeitsberichtes angeführt) beibehalten und daß der Generalsekretär bevollmächtigt werden sollte, unter Berücksichtigung der jeweils gegebenen Umstände ITF-Inspektoren und/oder Vertreter anderer Mitgliedsverbände als Beobachter zu Sitzungen des Ausschusses einzuladen, wie dies bereit in der Vergangenheit geschehen ist.

DELEGIERTENLISTE
32. Kongreß
Internationale Transportarbeiter-Föderation
Dublin
21 bis 29 Juli 1977

Anmerkung: * vertritt nicht anwesende Mitgliedsverbände

<i>ITF Reg. Nr.</i>	<i>Land und Organisation</i>	<i>Delegierte</i>	<i>Berater</i>
	Argentinien		
10	La Fraternidad, Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras	<i>R. Cal</i>	
15	Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU)	<i>A.A. Puebla J. Medigovich M. Altamirano</i>	
16	Sindicato de Electricistas – Electronicistas Navales	<i>E.O. Venturini</i>	
18	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante	<i>A. Ferrero</i>	
24	Centro de Comisarios Navales de Argentina	<i>P. Togni</i>	
25	Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales – Profesional y Mutual	<i>J. Luciani</i>	
26	Unión Personal Aeronavegación de Entes Privados (UPADEP)	<i>E. Lores</i>	<i>J.A. Sansat</i>
27	Centro de Jefes y Oficiales Navales de Radiocomunicaciones de Argentina	<i>O. Real</i>	
29	Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas	<i>R.M. Perez O.R. Villegas</i>	<i>C. Rosman R. Pistone</i>
	Australien		
385	Federated Clerks' Union of Australia	<i>T.W. Sullivan P. O'Toole J.D. Cameron</i>	
387	Australasian Airline Flight Engineers' Association	<i>*A.A. Dowdell</i>	
388	Flight Stewards' Association of Australia	<i>A.A. Dowdell</i>	<i>K.D. Elliott</i>
389	Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia	<i>L. Mullens</i>	
390	Motor Transport & Chauffeurs' Association	<i>*T.W. Sullivan</i>	
391	Merchant Service Guild of Australia	<i>M. Fleming</i>	
392/1	Waterside Workers' Federation of Australia	<i>C.H. Fitzgibbon T.I. Bull</i>	
	Bangla Desch		
300	Bangladesh Launch Labour Association	<i>A. Protapuddin</i>	
	Barbados		
36	The Barbados Workers' Union	<i>F.L. Walcott</i>	
	Belgien		
505	Belgische Transportarbeidersbond	<i>W. Cassiers E. Baudet A. Vervliet</i>	<i>L. Eggers</i>
506	Secteur Tramways, Vicinaux et Autobus de la Centrale Générale des Services Publics (CGSP)	<i>M. Vergrucht F. Desmecht</i>	<i>A. Saussez</i>
507	Secteur Cheminots de la CGSP	<i>P. Potums P.L. Hérin</i>	

508	Secteur Aviation de la CGSP	<i>G. de Smet</i>	<i>A. Dehaut</i>
509	Centrale des Métallurgistes de Belgique	<i>R. Geldof</i>	<i>X. Willems</i> <i>R. Verbruggen</i>
	Bermuda		
37	Bermuda Industrial Union	<i>E.A. Blakeney</i>	
	Costa Rica		
76	Unión Ferroviaria y Portuaria	<i>M.T. Alvarado</i>	
77/1	Sindicato de Empleados de LACSA	<i>F.J. Muñoz</i> <i>Gomez</i>	
	Dänemark		
520	Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD)	<i>K. Ellegaard</i> <i>A. Kruse</i> <i>K. Hansen</i> <i>E. Nielsen</i> <i>H. Olsen</i>	<i>H. Hinrich</i>
521	Dansk Jernbaneforbund	<i>S.B. Smith</i> <i>P.J. Larsen</i>	<i>J. Thisgaard</i> <i>Thomsen</i> <i>C.H. Koch</i>
522	Dansk Lokomotivmands Forening	<i>E. Greve</i> <i>Petersen</i>	
523	Sømaendenes Forbund i Danmark	<i>P. Hansen</i> <i>B. Christiansen</i>	
524	Dansk Maskinbesætningsforbund	<i>S. Borg</i>	
525	Dansk Sø-Restaurations Forening	<i>F. Løwert</i>	<i>J. Heitzmann</i>
526	Privatbanefunktionærernes Forbund	<i>*S.B. Smith</i>	
527	Dansk Lokomotivmands Forbund	<i>G. Larsen</i>	
529	Radiotelegrafistforeningen	<i>S. Bøje Larsen</i>	
530	Maskinmestrenes Forening	<i>A.C. Hansen</i>	
532	Dansk Funktionærforbund	<i>H.J. Jensen</i>	<i>K. Lindgaard</i>
533	Dansk Styrmandsforening	<i>K. Mols Sørensen</i>	<i>P. Funch</i>
534	Handels- og Koørtfunktionærernes Forbund i Danmark	<i>E. Jensen</i>	<i>J. Pors</i>
535	Jernbaneforeningen	<i>K.K. Jensen</i>	
536	Dansk Metalarbejderforbund	<i>S. Møller</i>	
	Deutschland		
577	Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	<i>H. Kluncker</i> <i>S. Merten</i> <i>R. Bornkamp</i> <i>G. Oesterreich</i> <i>H. Peifer</i> <i>W. Murche</i> <i>H. Wittkopp</i> <i>M. Rosenberg</i> <i>K. Haussig</i> <i>H. Rake</i> <i>H. Beyertt</i> <i>F. Muhlstedt</i> <i>P. Seibert</i> <i>H. Frieser</i> <i>H. Smuda</i> <i>E. Plaumann</i> <i>R. Bühler</i> <i>C. Iddon</i> <i>R. Hofmann</i> <i>D. Langendorf</i> <i>R. Schäfer</i> <i>L. Raupp</i> <i>H. Bänker</i> <i>F. Wolf</i> <i>H. Vomberg</i>	<i>C. Barth</i> <i>E. Rumpel</i>
578	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands		

	Färöer Inseln		
541	Føroya Fiskemannafelag	<i>O. Jacobsen</i>	
	Finnland		
542	Rautatieläisten Liitto	<i>U. Keijonen K. Niitoaho M. Onttonen P. Viljakainen</i>	
543	Suomen Veturimiesten Liitto r.y.	<i>L. Syrjänen E. Rossi</i>	<i>T. Tirkkonen</i>
544	Suomen Konepäällystöliitto	<i>E. Pajunen</i>	<i>L. Blomberg</i>
545	Suomen Merimies-Unioni r.y.	<i>R. Anttila L. Heinonen R. Herdin</i>	
546	Suomen Laivanpäällystöliitto r.y.	<i>S.-E. Nylund</i>	
547	Suomen Auto- Ja Kuljetusalan Työntekijäliitto	<i>M. Veirto E. Vahter M. Muurimäki I. Järvelä</i>	<i>A. Pullinen</i>
550	Suomen Radiosähkötällyliitto	<i>S.J. Sihvonen</i>	
552	Ilmailualan Unioni r.y.	<i>H.-E. Hänninen</i>	
	Frankreich		
560	Fédération Nationale des Ports et Docks et Assimilés F.O.	<i>E. Sallé</i>	
563	Fédération Nationale F.O. des Transports	<i>G. Doriat J. Vandecasteele</i>	
564	Fédération Syndicaliste F.O. des Cheminots	<i>L. Buonaccorsi D. Jarovay W. Güttler</i>	
565	Fédération Maîtrise et Cadres	<i>R. Decoudun L. Tercinier</i>	
566	Syndicat National du Personnel Navigant Commercial	<i>M. Abraham</i>	<i>M. Fuss R. Hurisse</i>
567	Syndicat National des Officiers Radios de l'Aviation Civile (SNORAC)	<i>*R. Deseau</i>	
568	Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile (SNOMAC)	<i>R. Deseau</i>	<i>R. Thiebaut</i>
569	Syndicat National des Pilotes de Ligne	<i>*R. Deseau</i>	
570	Fédération des Travaux Publics et des Transports F.O.	<i>Y. Lequoy R. Génovès</i>	
	Gambia		
203	Motor Drivers' Mechanics' & Allied Workers' Union	<i>D. Sowe</i>	
	Ghana		
241	General Transport, Petroleum and Chemical Workers' Union of TUC	<i>A.K. Yankey</i>	<i>A.K. Egyin</i>
242	Railway and Ports Workers' Union of TUC	<i>T.C.R. Bentil</i>	
243	Maritime and Dock Workers' Union of TUC	<i>J.R. Baiden S.K. Agboh</i>	
244/0	Ghana Merchant Navy Officers' Association	<i>N.A. Ashietey</i>	
	Gilbert und Tuvalu		
910	Gilbert and Tuvalu Overseas Seamen's Union	<i>H. Reiher</i>	
	Griechenland		
600	Fédération Panhellenique des Cheminots	<i>G. Nacos A. Timbanidis</i>	<i>J. Brangos A. Tsiolias M. Pavlopoulos</i>

601	Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)	<i>E. Saitis</i> <i>E. Kapnissis</i> <i>G. Papoulias</i> <i>G. Anatasstou</i> <i>K. Poutous</i>	<i>A. Kazakos</i> <i>A. Tselentis</i>
611	Pan-Hellenic Air Transport Trade Union		<i>D. Stamatopoulos</i>
Großbritannien			
581	National Union of Railwaymen (NUR)	<i>A.H. Meredith</i> <i>R.J. Tuck</i> <i>D. Bowman</i> <i>H. Kieft</i> <i>J. Slater</i> <i>S. McCluskie</i> <i>R. Spruhan</i> <i>E. Brown</i> <i>J. Kinahan</i> <i>W. Brankley</i> <i>R.W. Buckton</i> <i>J. Kidd</i> <i>L. Mills</i> <i>W.H. Ronksley</i> <i>J. Mills</i> <i>C.A. Lyons</i> <i>J. Beard</i> <i>J. Kiernan</i> <i>G. Kiely</i> <i>J.D. Hughes</i> <i>J.L. Jones</i> <i>A. Kitson</i> <i>A.E. Birmingham</i> <i>W.S. Powell</i> <i>D. Duffy</i> <i>B. Behan</i> <i>W. Greendale</i> <i>L. Hall</i> <i>E. Nevin</i> <i>A.R. Begg</i> <i>P.J. Newman</i> <i>T.H. Goff</i> <i>K.A. Murphy</i>	<i>E. Fitt</i>
582	National Union of Seamen (NUS)		
583	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF)		
584	Transport Salaried Staffs' Association (TSSA)		
585	Union of Shop, Distributive & Allied Workers (USDAW)		
586	Transport & General Workers' Union (T&GWU)		<i>T. Cronin</i> <i>J. Ashwell</i> <i>L. Smith</i> <i>L.O. Shorter</i> <i>J. Freeman</i> <i>M. Merrigan</i> <i>R. Aitken</i> <i>C. Douglas</i> <i>R.C. Bricknell</i> <i>J. Powell</i>
587	Merchant Navy & Airline Officers' Association (MNAOA)		
588	Radio & Electronic Officers' Union (REOU)		<i>J. Bromley</i>
591	United Road Transport Union (URTU)	<i>G. McGougan</i> <i>A.T. Hughes</i> <i>E. Mackenzie</i>	
592	Association of Scientific, Technical and Managerial Staffs (ASTMS)		
Guyana			
92	Transport Workers' Union	<i>W.G. Carrington</i>	
Honduras			
105	Sindicato Industrial de Trabajadores de Transportes Aéreos de Honduras (SITTAH)	<i>J. Caceres</i>	
106	Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril Nacional de Honduras (SITRAFENAL)	<i>A. Caballero O.</i>	
108/1	Sindicato de Trabajadores de la Empresa Nacional Portuaria (SITRAENP)	<i>R. Nuñez Bonilla</i>	<i>R. Valle</i>
Indien			
311	All-India Railwaymen's Federation	<i>B.C. De</i> <i>U.M. Purohit</i>	<i>A.V.K. Chaitanya</i> <i>D.D. Vasishit</i>

312	Maritime Union of India	<i>K.P. Kolah</i>	
319	National Union of Seamen of India	<i>B. Majumder</i>	
320	National Union of Seafarers of India	<i>L. Barnes</i>	
		<i>Y.M. Serang</i>	
Irland			
618	Irish Transport & General Workers' Union	<i>C. Kirwan</i>	<i>J. Cullen</i>
		<i>J. McBrinn</i>	<i>J. Somers</i>
		<i>M. O'Doherty</i>	<i>C. O'Neill</i>
		<i>M. Finn</i>	<i>J. Harmon</i>
619	National Association of Transport Employees	<i>F.H. Smyth</i>	<i>E. Walsh</i>
620	Seamen's Union of Ireland	<i>F. Gilligan</i>	<i>W. Stacey</i>
			<i>J. Beggs</i>
			<i>J. Hutton</i>
Island			
617	Sjòmannasamband Islands	<i>O. Vigfússon</i>	
Israel			
623	Israeli Seamen's Union	<i>M. Levi</i>	
624	National Union of Government Employees' Railwaymen's Section	<i>A. Barnea</i>	
625	Transport Workers' Division of Histadrut	<i>Y. Woschina</i>	
		<i>E. Halevi</i>	
		<i>B. Bergman</i>	
		<i>Z. Dricker</i>	
626	Israeli Sea Officers' Union	<i>A.A. Chisik</i>	
Italien			
628	Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri	<i>A. Bisegni</i>	
		<i>F. Salerno</i>	
629	Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani	<i>S. Bianchini</i>	
		<i>P. Vitulano</i>	
		<i>U. Calcagnini</i>	
630	Federazione Italiana Lavoratori del Mare	<i>F. Giorgi</i>	
634	Federazione Italiana Lavoratori dei Porti	<i>L. Betti</i>	<i>C. Prevosti</i>
635	Unione Italiana Lavoratori Trasporti Ausiliari Traffico e Portuali	<i>R. Liguori</i>	
638	Federazione Italiana Lavoratori Aviazione Civile	<i>R. Galluppi</i>	
639	Sindacato Nazionale Assistenti di Volo e Complementari di Bordo	<i>V. Toso</i>	
Japan			
331	All-Japan Seamen's Union	<i>K. Kihata</i>	
		<i>C. Tateishi</i>	
333	Japan Travel Bureau Trade Union	<i>Y. Kosaka</i>	<i>K. Fukudome</i>
			<i>S. Suzuki</i>
			<i>B. Suzuki</i>
334	National Railway Workers' Union	<i>Y. Murakami</i>	
335	Nippon National Railway Motive Power Union	<i>M. Nakae</i>	
337	Japan Air Lines Workers' Union	<i>I. Takahashi</i>	<i>T. Ichinosawa</i>
		<i>M. Nishiyama</i>	
338	Japan Air Lines Cabin Attendants' Union	<i>M. Akiyama</i>	<i>M. Takahashi</i>
Kanada			
401	Canadian Airline Dispatchers' Association	<i>M. Verrechia</i>	<i>D. Kennedy</i>

402	Canadian Airline Flight Attendants' Association	<i>H. Richards</i>	
405	Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers	<i>D. Nicholson</i> <i>R.A. Gingerich</i>	
406	Seafarers' International Union of Canada	<i>A. Boyle</i>	
424	International Association of Machinists and Aerospace Workers	<i>M.M. Rygus</i>	
433	Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks	<i>W.C.Y.</i> <i>McGregor</i>	
Kenia			
205	Transport and Allied Workers' Union	<i>P. Mbinda</i> <i>J.N. Malii</i>	
206	Railways and Harbours Union	<i>J.G. Mollo</i>	
206/0	Dockworkers' Union	<i>Juma Boy</i>	
Kolumbien			
60	Unión de Marineros Mercantes de Colombia (UNIMAR)	<i>E. Vanegas B.</i>	
70	Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Colombia (FEDEPUERTOS)	<i>R. Marquez I.</i>	
Korea			
342	Railway Workers' Union	<i>H.K. Lee</i> <i>C.W. Kim</i>	
343	Seamen's Union	<i>*S.Y. Chu</i>	
Luxemburg			
647	Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport Luxembourgeois	<i>J. Schneider</i> <i>J. Konz</i>	
Malaysia			
349	Kelang Port Authority Staff Union	<i>S. Constantine</i>	
350	Transport Workers' Union	<i>V. David</i>	<i>V. Gopal</i>
Malta			
648	General workers' Union Port and Transport Section	<i>A. Caruana</i>	<i>G. Borg</i>
Mexiko			
110	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA)	<i>A. Berumen</i>	<i>E. Laris-McGregor</i>
Neuseeland			
395	New Zealand Seamen's Union	<i>D. Morgan</i>	
397	New Zealand Waterside Workers' Federation	<i>S.P. Jennings</i>	
398	New Zealand Merchant Service Guild	<i>J.W. Dickinson</i>	
Nicaragua			
116	Sindicato de Trabajadores y Empleados de Líneas Aéreas y Similares (STELAS)	<i>A. Guthrie</i>	<i>P. Pavon</i>
Niederlande			
650	Vervoersbond NVV	<i>J. de Vries</i> <i>P.M. van Keulen</i> <i>J. Mulder</i> <i>G.C. Hoekstra</i> <i>P. Mol</i> <i>B.J. Kok</i>	
651	Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart (FWZ)	<i>W.Ch. van Zuylen</i>	<i>A. Rook</i>
652	NVV Bond "Mercurius"	<i>D. Opmeer</i>	<i>P. Diepeveen</i>
653	Vereniging van KLM Boordwerktuigkundigen	<i>W. Schnijder</i> <i>W.J. Buying</i>	<i>M.M. Verduin</i>

654	Vereniging van KLM Cabinepersoneel	<i>J.H. Kostermans</i>	<i>J.F.M. Woltering</i>
Nigeria			
226	Railway and Ports Transport & Clerical Staff Union of Nigeria	<i>R.F. Balogun</i>	
229	Amalgamated Union of Lagos Municipal Bus Workers	<i>M.A. Bakare</i>	
Norwegen			
657	Norsk Jernbaneforbund	<i>L. Thue</i> <i>B. Strandos</i> <i>H. Karlsson</i>	<i>N. Vollum</i>
658	Norsk Lokomotivmandsforbund	<i>G. Tønder</i>	
659	Norsk Sjømannsforbund	<i>H. Aasarød</i> <i>E. Ramsvik</i> <i>G. Øie</i> <i>E. Dahl</i>	<i>R. Kvamme</i>
660	Det Norske Maskinistforbund	<i>K. Knutsen</i>	
661	Norsk Styrmandsforening	<i>O. Tennfjord</i>	
662	Norsk Transportarbeiderforbund	<i>M.A. Bakke</i> <i>O. Bach</i> <i>W. Pedersen</i>	
663	Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund	<i>P.C. Martinsen</i>	<i>S.A. Slettum</i>
664	Handels- og Kontorfunksjonærers Forbund	<i>A. Aasmundsen</i>	
Österreich			
501	Gewerkschaft der Eisenbahner	<i>F. Prechtl</i> <i>H. Schmölz</i> <i>K. Novak</i> <i>E. Steinböck</i> <i>E. Steinbach</i> <i>E. Schmid</i> <i>H. Thalhammer</i> <i>A. Nagy</i> <i>F. Hums</i>	<i>E. Reisinger</i> <i>K. Wuchterl</i>
502	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	<i>J. Roposs</i> <i>F. Kornfeil</i> <i>J. Probst</i> <i>E. Strasser</i>	
Panama			
125	Sindicato Industrial de Empleados de Líneas Aéreas y Similares (SIELAS)	<i>V.E. Navarrete</i>	<i>M. Caballero C.</i>
126	Federación Industrial de Trabajadores del Transporte Terrestre, Aéreos, Marítimos, Portuarios y Similares (FITTAMPS)	<i>J.R. Assady</i>	<i>M. Berrio</i>
Peru			
129	Sindicato Unico de Empleados y Obreros de la Cia. de Aviación "Braniff Airways"	<i>M. Garcia A.</i>	<i>C. Zedano</i>
Philippinen			
375	Philippine Transport and General Workers' Organization (PTGWO)	<i>G.S. Oca</i>	<i>D.M. Martinez</i> <i>A.L. Dinglasan Jr.</i>
Schweden			
673	Statsanställdas Förbund	<i>O. Jansson</i> <i>L. Linderstål</i> <i>S. Petersson</i> <i>L. Malmqvist</i> <i>E. Nordberg</i>	<i>M. Palm</i>

674	Svenska Sjöfolksförbundet	<i>G. Karlsson J.H. Clarén L.O. Jansson</i>	
676	Svenska Maskinbefälsförbundet	<i>F. Havik</i>	<i>T.W. Ahlkvist</i>
677	Sveriges Fartygsbefälsförening	<i>K. Rude</i>	<i>E. Sjöbom</i>
678	Svenska Transportarbetareförbundet	<i>H. Ericson A. Åslund U. Hauser I. Asén G. Lövgren E. Pettersson</i>	<i>J. Thorstenssen</i>
679	Handelstjänstemannaförbundet	<i>L. Hellman S. Viksten G. Karlsson S. Tidefelt</i>	<i>O. Johansson</i>
680	Sveriges Arbetsledareförbund		<i>J.E. Lindgårde</i>
	Schweiz		
685	Schweizerischer Eisenbahnerverband	<i>W. Meier L. Joye A. Schläpfer O. Magnin R. Manser H. Kirchhofer</i>	<i>H. Nydegger</i>
686	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	<i>P.W. Küng K. Rebsamen</i>	
687	Schweizerischer Verband des Personals Personals öffentlicher Dienste	<i>V. Schiwoff</i>	
	Sierra Leone		
255	Transport, Agricultural & General Workers' Union	<i>D. Din-Gabisi</i>	
256	Sierra Leone Motor Drivers' & General Workers' Union	<i>A.A. Amadi</i>	
	Singapur		
352	Singapore Air Transport Workers' Union	<i>*C.S. Nair</i>	
354/0	Singapore Industrial Labour Organization	<i>C.S. Nair</i>	
354/1	Singapore Maritime Officers' Union	<i>T. Tay</i>	
354/2	Singapore Organization of Seamen	<i>R.A. Hamid</i>	
357	Singapore Port Workers' Union	<i>V. Jayakody</i>	
	Spanien		
670	Federación de Trabajadores del Transporte UGT	<i>F. González</i>	<i>V. Sánchez M. San Julián</i>
671	Federación de Trabajadores del Transporte ELA-STV	<i>J.M. Leunda</i>	<i>E. Arrizabalaga J. Lizarraga</i>
	Südafrika		
261	South African Council of Transport Workers	<i>D.C. Benade</i>	
262	Trawler and Line Fishermen's Union	<i>C. Benade</i>	
263	Transport and Allied Workers' Union	<i>C. Montsho</i>	<i>N.M. Mgcina</i>
	Taiwan		
377	National Chinese Seamen's Union	<i>S.C. Yang D.I. Hong S.Y. Chu</i>	<i>M.S. Heu P. Voon (Dolmetscher)</i>
380	Federation of Railway Workers' Unions	<i>C.Y. Liu C.C. Ling</i>	<i>T. Yao</i>
	Trinidad		
153	Seamen & Waterfront Workers' Trade Union	<i>F. Mungroo</i>	<i>R. Charles</i>

	Tunesien		
264	Fédération Générale des Cheminots de Tunisie	<i>M. Klila</i>	<i>A. Ayoub</i>
265	Fédération Tunisienne des Ports et Docks	<i>A. Amari</i>	
266	Fédération Générale des Transports de Tunisie	<i>C. Yourès</i>	
	Türkei		
689	Turkish Railway Workers' Trade Union Federation (DYF-IS)	<i>S. Akova</i> <i>S. Yilmaz</i> <i>L. Toraman</i> <i>H. Erol</i> <i>M. Soysal</i>	<i>B. Ulucan</i>
	USA		
421	American Radio Association	<i>W.R. Steinberg</i>	
422	Transport Workers' Union of America	<i>M. Guinan</i> <i>R. Watts</i> <i>E.M. Mitchell</i> <i>H.J. Leonard</i> <i>J.J. Kerrigan</i> <i>R. Callahan</i> <i>C.D. Calhoun</i> <i>J. Burns</i> <i>J. Carter</i> <i>J.F. Peterpaul</i> <i>B. Sharman</i> <i>R. Jackson</i> <i>W. Irwin</i> <i>B.B. Kidwell</i> <i>M. Pitchford</i> <i>G. Robinson</i> <i>Q. Kerr</i> <i>W.A. Gill Jr.</i>	<i>W. Costigan</i> <i>J. O'Donnell</i> <i>A. Terriego</i> <i>J. Lawe</i>
423	The Radio Officers' Union		
424	International Association of Machinists and Aerospace Workers		
426	Flight Engineers' International Association		<i>P. Chorbajian</i> <i>J.A. Wahle</i> <i>F.T. Durkin</i> <i>R. Hamilton</i> <i>J.A. Barnwell</i> <i>J. Kaufman</i> <i>Herr Sowchuek</i> <i>Herr Cappiello</i> <i>P. Bocker</i> <i>E. Sette</i>
427	National Maritime Union of America	<i>S.J. Wall</i> <i>M. Barisic</i> <i>R. Lioeanjie</i> <i>J.J. Martin</i>	
428	Seafarers' International Union of North America	<i>E. Lee</i> <i>E. Shepard</i> <i>E. turner</i> <i>B. Lanpher</i> <i>J. Fay</i>	
431	International Longshoremen's Association	<i>T.W. Gleason Sr.</i> <i>T.W. Gleason Jr.</i> <i>V. Colucci</i> <i>F.R. Field Jr.</i> <i>W.L. Rich</i> <i>R.T. McKay</i> <i>R.E. Meyer</i> <i>R.R. Schamann</i> <i>M. Rock</i> <i>F.J. Kroll</i> <i>J.F. Otero</i> <i>R.J. Devlin</i> <i>W.E. Granlund</i>	
432	National Marine Engineers' Beneficial Association		
433	Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks		

434	Railway Labor Executives' Association	<i>C.S. Coleman T. Fitzgibbon D.A. Bobo R.W. Smith D.S. Beattie</i>	<i>R. Levin W. Homer E. Oliver E. Friedman</i>
	Venezuela		
182	Federación de Trabajadores del Transporte de Venezuela	<i>H. Hernandez J.J. González A. Salinas</i>	<i>C. Andrade J.G. Vera</i>
184	Asociación de Aeromozas y Mayordomos de Venezuela	<i>D.E. Puerta C.</i>	
	Zimbabwe (Rhodesien)		
247	Railway Associated Workers' Union	<i>A.J. Mhungu</i>	
	Zypern		
518	Federation of Transport, Petroleum and Agricultural Workers	<i>H. Neokleous</i>	

GÄSTE

Ehrengäste

Pádraig Faulkner, Minister für Verkehr, Energie, Post- und Telegrammdienste der Republik Irland.

George Fernandes, Verkehrsminister, Indien.

Roger Dekeyzer, ehemaliger ITF-Präsident.

Hans Imhof, ehemaliger Generalsekretär der ITF.

V. Klatil, ehemaliger ITF-Bürochef.

Veterans

W. T. Chapman, Irish National Association of Transport Employees.

J. Kinnerk, Irish National Association of Transport Employees.

A. Mooney, Irish National Association of Transport Employees.

Beobachter

M. Vanistendael, Sonderabteilung der EWG-Kommission.

P. W. Seton, EWG-Kommission – Generaldirektorat für Verkehr.

S.-E. Sterner, Europäischer Gewerkschaftsbund.

B. Jonckheere, Ausschuß der Verkehrsgewerkschaften der EWG.

O. Kersten, Internationaler Bund Freier Gewerkschaften.

B. D'Alba, Internationale Föderation der Vereinigungen der Luftlinienpiloten.

R. Counsell, Internationale Föderation der Vereinigungen der Luftlinienpiloten.

J. Löfblad, Internationale Föderation der Bau- und Holzarbeiter.

H. Rebhan, Internationale Metallarbeiter-Föderation.

D. Gallin, Internationale Union der Gewerkschaften der Lebens- und Genußmittelarbeiter.

T. Quinlan, Internationale des Personals, der Post-, Telegraf- und Telefonbetriebe.

C. W. Franken, Internationale der Öffentlichen Dienste.

D. Blanchard, Internationale Arbeits-Organisation.

B. Bolin, Internationale Arbeits-Organisation.

J. Granumm, Sozialattache für Trinidad und Tobago.

P. J. O'Farrell, Afro-Amerikanisches Arbeitszentrum.

J. Funk, Afro-Amerikanisches Arbeitszentrum.

J. J. O'Donnell, Nordamerikanische Vereinigung der Luftlinienpiloten.

T. M. Ashwood, Nordamerikanische Vereinigung der Luftlinienpiloten.

B. Coogan, Nordamerikanische Vereinigung der Luftlinienpiloten.

B. C. Daka, Nationale Transportarbeitergewerkschaft von Zambia.

J. Carroll, Irische Transportarbeitergewerkschaft.

P. O'Doherty, Internationale Vereinigung des Personals der Luftverkehrsüberwachungsstellen.

Besucher

M. Shelton, USA.

D. N. Secord, Kanada.

A. Adler, USA.

R. Du Bose, Botschaft der USA.

H. E. G. Fischer, Botschaft der Bundesrepublik Deutschland.

P. J. Oluwole, Nigerianische Botschaft.

B. Oslensson, Schwedische Botschaft.

M. Celik, Türkische Botschaft.

L. Boshoff, Großbritannien.

J. M. Elliott, USA.

KONGREßPERSONAL

Dolmetscher und Übersetzer

O. Baeriswyl
R. Klose
E. Carlsten
R. Hogg
M. Levy
Herr Ruz-Garcia

M. Pinkney
M. Rivas
N. Saxe
S. Träskman
K. Werkner-Eustace

ITF-Sekretariat

C.H. Blyth, Generalsekretär

H. Lewis
K.A. Golding
J. Hauf
M.S. Hoda
B. Laughton
A. Selander
Frau I. Berger
Frau W. Borodajko
G.N. Brothers
Frau M. Bussell
Frau A. Collarbone
Frau A. Coombs
Frau M. Cossa
W.R. Curd

Frl. A. Earney
Frl. I. Englund
Frau M. Fitzgerald
Frau M. Gough
Frau M. Guinane
Frl. L. Hedges
Frl. L. Herm
Frau T. James
Frau E.M. Leigh
Frau E. More
D. Reid
S.R. Robinson
Frau H. Walsh
W.K. Wünsche

ITF-Regionalvertreter

E. Masuda
M. Gomero

B. Udogwu
D. U'ren

Irisches Personal

Personalmitglieder der Irischen Transportarbeitergewerkschaft (ITGWU).

REDNERLISTE

Aasarød, H.	25, 26, 27
Akova, S.	11
Alvarado, M.T.	12
Amadi, A. A.	22
Ashietey, N. A.	19
Baiden, J. R.	22, 38
Bakare, M. A.	18
Baudet, E.	8
Behan, B.	25
Benade, C.	36
Blakeney, E. A.	15
Blyth, C. H.	7, 23, 25, 26, 27, 28, 31, 34, 37, 39
Bolin, B.	5
Buckton, R. W.	24, 26, 36
Carroll, J.	1
Caruana, A.	21, 27
Chaitanya, A. V. K.	18
David, V.	9
De, B. C.	18
Decoudun, R.	24
Deseau, R.	31
Ericson, H.	34
Faulkner, P.	2
Fernandes, G.	13, 14
Fitzgibbon, C. H.	32, 36
Freeman, J.	1
Frieser, H.	24

Gleason, T. W.	38
Hellman, L.	35
Hernandez, H.	11
Hughes, J. D.	27
Jones, J.	33, 38
Joye, L.	36
Kersten, O.	5
Kiely, G.	23
Kihata, K.	27
Kitson, A.	9, 23, 26, 27, 35
Kluncker, H.	10
Kosaka, Y.	35
Kroll, F.	8
Lewis, H.	37
Lizarraga, J.	16
Mackenzie, E.	25
Majumder, B.	17
Marquez, R.	36
Mbinda, P.	21
McGregor, W. C. Y.	17
Mhungu, A. J.	16
Mollo, J. G.	19
Montsho, C.	12
Mulder, J.	11, 25
Murche, W.	31
Murphy, K. A.	32, 33, 34
Nicholson, D.	15
Nylund, S-E.	12, 26

Oca, G. S.	16
Otero, J. F.	24, 26, 35
Poutous, K.	19
Powell W. S.	28
PrechtI, F. (ITF-Präsident)	1, 2, 10, 13, 14, 15, 23, 24 26, 27, 32, 35, 37, 38, 39
Protapuddin, A.	17
Purohit, U. M.	15
Rake, H.	36
Raupp, L.	17
Rich, W. L.	33
Rude, K.	34
Sánchez, V.	31
Seibert, Ph.	21
Selander, Å.	33
Shorter, L. O.	35
Sihvonen, S. J.	33
Slater, J.	27, 28
Sørensen, K. Mols	39
Tennfjord, O.	26
Tidefelt, S.	27
Vanegas, E.	9, 32
Walcott, F. L.	28
Woschina, Y.	11
Yankey, A. K.	18

SACHREGISTER

Arbeitsprogramme der Sektionen	94
<i>Berichte über Ausschußsitzungen</i>	
Entschließungsausschuß	42
Mandatsprüfungsausschuß	41
<i>Berichte über Sektionskonferenzen</i>	
Sektion Binnenschifffahrt	49
Sektion Eisenbahn	44
Sektion Fischerei	61
Sektion der Hafendarbeiter	50
Sektionen der Hafendarbeiter und Seeleute	56
Sektion des Reisebüropersonals	65
Sektion der Seeleute	52
Sektion Straßenverkehr	47
Sektion Zivilluftfahrt	63
<i>Diskussion von Berichten auf Plenarsitzungen</i>	
Entschließungsausschuß	23
Geschäftsordnung	3
Mandatsprüfungsausschuß	17
Sektion Binnenschifffahrt	31
Sektion Eisenbahn	36
Sektion Fischerei	36
Sektion Häfen	36
Sektionen der Hafendarbeiter und Seeleute	32
Sektion des Reisebüropersonals	35
Sektion der Seeleute	32
Sektion Straßenverkehr	31
Sektion Zivilluftfahrt	31
Delegiertenliste	115
Dolmetscher	126
Entscheidungen, Diskussion von	23
Entscheidungen, Wortlaut der angenommenen	68
Entschließungsausschuß, Empfehlung des Vorstandes	77
Ergänzende Tätigkeitsberichte	77

Fair-Practices-Ausschuß, Vorschlag über Mitgliedschaft	113
Finanzbericht	97
Finanzbericht, Annahme	23
Gäste	125
Generalrat, geographische Zusammensetzung	109
Generalrat, Nominierungen für den	110
Geschäftsordnung, Annahme der	3
Geschäftsordnungsentwurf	76
Goldabzeichen, Verleihung von	10, 14, 38
Hauptbüro der ITF, Sitz	31
Kongreß, Schluß	39
Kongreß, Termin und Tagungsort für nächsten	38
Kongreßpersonal	126
Mandatsprüfungsausschuß, Empfehlung des Vorstandes	77
Mitgliedsbeiträge	25
Präsident, Eröffnungsansprache	2
Präsident, Schlußansprache	39
Satzungen, Änderung der	30
Tätigkeitsbericht, Diskussion	7
Tagesordnung	vii
Vorstand, ausscheidende Mitglieder	39
Vorstand, Nominierungen für den	113
Wahlen:	
Entschließungsausschuß	7
Generalrat	32
Generalsekretär	37
Geschäftsführender Ausschuß	37
Laienrechnungsprüfer	32
Mandatsprüfungsausschuß	7
Präsident	37
Stimmzähler	7
Vizepräsidenten	37
Vorstand	37