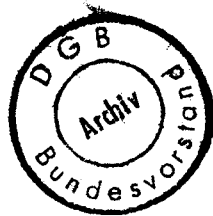


itf

**Protokoll des
33. Kongresses
Miami
17 – 24 Juli 1980**



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



AVP-
352

I N H A L T

Seite

TAGESORDNUNG.....V

PLENARSITZUNGEN:

| | |
|---|----|
| Donnerstag, 17. Juli, Vormittagssitzung..... | 1 |
| Donnerstag, 17. Juli, Nachmittagssitzung..... | 7 |
| Freitag, 18. Juli, Vormittagssitzung..... | 15 |
| Dienstag, 22. Juli, Vormittagssitzung..... | 21 |
| Dienstag, 22. Juli, Nachmittagssitzung..... | 31 |
| Mittwoch, 23. Juli, Vormittagssitzung..... | 37 |
| Mittwoch, 23. Juli, Nachmittagssitzung..... | 43 |
| Donnerstag, 24. Juli, Vormittagssitzung..... | 47 |
| Donnerstag, 24. Juli, Nachmittagssitzung..... | 55 |

BERICHTE ÜBER SITZUNGEN VON AUSSCHÜSSEN UND SEKTIONSKONFERENZEN

| | |
|---|-----|
| Mandatsprüfungsausschuß..... | 63 |
| Entschließungsausschuß..... | 64 |
| Konferenz der Sektion Eisenbahn..... | 70 |
| Konferenz der Sektion Straßentransport..... | 75 |
| Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt..... | 78 |
| Konferenz der Sektion der Hafendarbeiter..... | 81 |
| Konferenz der Sektion der Seeleute..... | 85 |
| Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter..... | 92 |
| Konferenz der Sektion der Fischer..... | 98 |
| Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt..... | 101 |
| Konferenz der Sektion des Reisebüropersonals..... | 107 |

KONGRESSSCHLIESSUNGEN.....111

SEKTIONSPOLITISCHE ERKLÄRUNGEN.....135

KONGRESSDOKUMENTE.....169

KONGRESSPERSONAL.....233

GÄSTE.....235

DELEGIERTENLISTE

REDNERLISTE

SACHREGISTER

T A G E S O R D N U N G
des 33. Kongresses der
Internationalen Transportarbeiter-Föderation
vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami

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-GESCHÄFTSORDNUNG
6. WAHL DES (a) MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES
(b) ENTSCHLIESSUNGS-AUSSCHUSSES
7. TÄTIGKEITSBERICHT FÜR DIE JAHRE 1977 BIS 1979
8. FINANZBERICHTE UND BERICHTE DER RECHNUNGSPRÜFER FÜR DIE JAHRE 1977 BIS 1979
9. ENTSCHLIESSUNGSANTRÄGE
10. ÄNDERUNG DER ITF-SATZUNGEN
11. MITGLIEDSBEITRÄGE
12. SITZ DES HAUPTBÜROS
13. BERICHTE ÜBER SEKTIONS-KONFERENZEN
14. WAHL DER LEITENDEN GREMIEN, DER RECHNUNGSPRÜFER, DES GENERALSEKRETÄRS, DES PRÄSIDENTEN UND DER VIZEPRÄSIDENTEN

XXXIII. Kongress

Internationale Transportarbeiter-Föderation

ZUSAMMENGEFASSTER BERICHT DER PLENARSITZUNG

Donnerstag, 17. Juli 1980

VORMITTAGSSITZUNG

Zur Eröffnung des Kongresses sowie während der Pausen der Eröffnungssitzung gab die internationale Band "Adam Productions" eine musikalische Darbietung.

ITF-Präsident Fritz Prechtl eröffnete sodann den 33. Kongreß der ITF und dankte einfürend den gastgebenden nordamerikanischen Gewerkschaften dafür, daß sie die ITF eingeladen hatten, erstmalig einen Kongreß in den USA zu veranstalten. Sodann hieß er den ehemaligen Generaldirektor Charles Blyth und den früheren ITF-Präsidenten Roger Dekeyzer recht herzlich willkommen.

Daniel J. Miller Jr. (Präsident der Zweigstelle Florida des amerikanischen Gewerkschaftsbundes AFL/CIO) hieß die Delegierten im Namen der 400.000 Mitglieder seiner Zweigstelle im Staate Florida willkommen und wünschte dem Kongreß allen Erfolg bei seinen Beratungen.

Thomas W. Gleason (Präsident der amerikanischen Hafentarbeitergewerkschaft ILA) begrüßte den Kongreß im Namen der USA-Mitgliedsgewerkschaften, die sich außerordentlich freuten, als Gastgeber dieses ersten USA-Kongresses der ITF handeln zu können. Ferner habe er die Ehre, dem Kongreß die kollegialen Grüße des AFL/CIO-Präsidenten Lane Kirkland zu überbringen. Der Kongreßplanungsausschuß der gastgebenden Gewerkschaften hoffe ebenfalls, daß die Delegierten einen angenehmen und unvergeßlichen Aufenthalt in den USA haben würden. Sodann erklärte Kollege Gleason, er sei stolz darauf, daß die internationale Gewerkschaftsbewegung von Anfang an und mit großer Entschlossenheit die Menschen- und Gewerkschaftsrechte in aller Welt verteidigt habe. Als einer der drei Vizepräsidenten der ITF wolle er allen an diesem Kampf beteiligten Kollegen seine Hochachtung aussprechen und seine Solidarität bekunden. Abschließend hieß er alle Delegierten erneut recht herzlich zum 33. ITF-Kongreß in Hollywood, Florida, willkommen.

William C.Y. McGregor (Präsident der kanadischen BRAC) begrüßte die Kongreßteilnehmer im Namen der gastgebenden kanadischen Gewerkschaften. Er sagte, die Bevölkerung Kanadas umfasse Einwanderer aus vielen Ländern, aber gerade dieser Umstand und der Wille zur Zusammenarbeit bei der Lösung gemeinsamer Probleme habe sein Land stark gemacht und ihm geholfen,

dies keineswegs überall der Fall sei, werde dadurch bewiesen, daß viele bekannte Transportarbeitergewerkschafter wegen des Versuchs, von ihren grundlegenden Rechten Gebrauch zu machen, verhaftet worden seien. Aus diesem Grunde wolle er die Gelegenheit wahrnehmen, allen ITF-Mitgliedsverbänden, die durch ihre Solidarität dazu beigetragen haben, die Freilassung verhafteter Gewerkschafter zu bewirken, aufrichtigst für ihre Mitarbeit und Unterstützung danken.

Sodann betonte der Präsident, wie wichtig es für die gesunde wirtschaftliche und soziale Entwicklung aller Länder sei, daß deren Regierungen sinnvoll koordinierte verkehrspolitische Maßnahmen treffen, die eine gerechte Verteilung der Transporte auf die für sie am Besten geeigneten Verkehrsträger gestatten und es den Arbeitnehmern der einzelnen Transportzweige ermöglichen, an den Früchten der Leistungssteigerung teilzuhaben. Es sei bedauerlich, daß die Rationalisierung und der technische Wandel in vielen Bereichen zu einem reduzierten Personalbedarf geführt hätten. Die ITF bemühe sich jedoch mit großer Entschlossenheit sicherzustellen, daß die betreffenden Arbeitnehmer vor der Gefährdung ihres Lebenserwerbs und ihrer Beschäftigungsbedingungen angemessen geschützt sind. Eine für die ITF sehr besorgniserregende Entwicklung sei der unlautere Wettbewerb der Verkehrsunternehmen der Ostblockstaaten, die zu Dumping-Preisen Ost/West-Transporte durchführten, wodurch die schwer und bitter erkämpften Errungenschaften der westlichen Transportarbeiter ernstlich bedroht würden.

Die Kongresse der ITF seien vielleicht der bestmögliche Beweis dafür, daß Probleme dieser Art nur auf konstruktivem Wege gelöst werden können, d.h. durch eine nüchterne Erörterung des gesamten Fragenkomplexes durch Vertreter aller angeschlossenen Gewerkschaften.

Die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter strebten weiterhin nach Menschenwürde, sozialer Gerechtigkeit und Freiheit für Alle. In der ITF führten sie den ehrwürdigen Kampf um die Realisierung und Verteidigung dieser Grundsätze seit mehr als 80 Jahren. Wenn die ITF weiterhin geschlossen handele -- und sie habe das bis jetzt immer getan -- bestehe kein Grund anzunehmen, daß es ihr in Zukunft nicht möglich sein werde, einen konstruktiven Beitrag zum Wohlergehen ihrer Mitglieder und zum Wohle der gesamten Menschheit zu machen.

Abschließend versprach der Präsident, daß die ITF den Kampf in Verteidigung der Menschenrechte mit aller Entschlossenheit fortführen werde. Das Gleiche gelte für ihren Kampf gegen alle Formen der Unterdrückung, um gewerkschaftliche Freiheit in aller Welt, um eine die bestehenden Ungleichheiten ausebnende Welt-Wirtschaftspolitik und letztlich um eine Welt, in der es sich zu leben lohnt, ganz gleich welcher Rasse, Stand, Geschlecht oder Glauben man angehöre.

GESCHÄFTSORDNUNG

(Kongreßdokument XXXIII C-5)

Die in Dokument XXXIII C-5 enthaltene Kongreßgeschäftsordnung wurde einstimmig angenommen, nachdem beschlossen worden war, den Absatz 10 dahingehend zu ändern, daß jede Delegation genügend verschiedenfarbige Stimmzettel für fünf Abstimmungen nach Mitgliedschaft erhalten sollte.

WAHL DES: (a) MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES

(b) ENTSCHLIESSUNGS-AUSSCHUSSES

(Kongreßdokument XXXIII C-6)

Die im oben genannten Kongreßdokument enthaltenen Vorschläge wurden einstimmig gutgeheißen und die betreffenden Ländergruppen wurden aufgefordert, entsprechende Nominierungen einzureichen.

Donnerstag, 17. Juli 1980

NACHMITTAGSSITZUNG

ANSPRACHE DES KOLLEGEN DENNIS McDERMOTT
VOM KANADISCHEN GEWERKSCHAFTSBUND (CLC)

Dennis McDermott (Präsident des Kanadischen Gewerkschaftsbundes, CLC), hieß die Delegierten in Nordamerika und Florida willkommen. Er sagte, Kanada habe bedingterweise enge Beziehungen zu seinem mächtigen Nachbarland, unterschreibe sich von ihm jedoch insofern, als es noch nicht ganz voll entwickelt sei -- seine natürlichen Ressourcen befänden sich zum Teil im Besitz ausländischer multinationaler Unternehmen -- und noch immer im Begriff sei, die letzten Ketten der Kolonialherrschaft abzuschütteln. Kanada sei ein sehr großes Land, dessen Bevölkerung sehr unterschiedliche Auffassungen und Kulturen habe; dies trete vor allem in der Arbeiterbewegung zum Vorschein, die sich laufend bemühe, gemeinsame Ausgangsbasen zu finden, um ihre Mitglieder hinter gemeinsamen Interessen und Zielen zu vereinigen. Das sei durchaus nicht leicht, wenn man bedenke, daß es sich bei vielen CLC-Mitgliedsgewerkschaften um internationale Organisationen handele, die sich sowohl in den USA als auch in Kanada betätigen. Die Stärke und Schlagkraft der kanadischen Gewerkschaften beruhe auf dem Umstand, daß sie in der Lage seien, kollektive Maßnahmen gegen Arbeitgeber zu ergreifen, wenn immer diese Arbeitgeber Grundsätze verletzen, deren Verteidigung Sache der Gewerkschaften ist. Eine der ersten Aufgaben der Internationalen Berufssekretariate bestehe ebenfalls darin, ähnliche gemeinsame Maßnahmen zur internationalen Verteidigung der Arbeitnehmer zu ergreifen. Aus diesem Grunde ersuche er die ITF mit Nachdruck, die Dringlichkeitsenschießung über Guatemala anzunehmen und weiterzuverfolgen und zusammen mit dem CLC einen internationalen Gewerkschaftsboykott gegen die Getränkefirma Coca Cola durchzuführen. Die kanadische Arbeiterbewegung werde die ITF auch in ihren zukünftigen Kämpfen unterstützen. Abschließend wünschte er dem Kongreß allen Erfolg.

ANSPRACHE DES KOLLEGEN OTTO KERSTEN VOM IBFG

Otto Kersten (Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, IBFG) übermittelte dem Kongreß die Grüße der vom IBFG weltweit vertretenen 70 Millionen Arbeitnehmer. Sodann verwies er auf den wichtigen Beitrag der in der ITF vereinten Transportarbeiter zu internationalen Gewerkschaftsboykotten, wenn immer demokratische Rechte oder Gewerkschaftsrechte suspendiert, unterdrückt oder gefährdet seien. Als Beispiel

hierfür führte er die koordinierte Aktion gegen Chile im September 1979 an, die infolge einer Absprache zwischen dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten durchgeführt wurde. Er fügte hinzu, daß auch der IBFG seine Mitgliedsorganisationen aufzufordern beabsichtige, einen Boykott gegen die Getränkefirma Coca Cola durchzuführen, da sich dieses Unternehmen in Guatemala der gewerkschaftlichen Organisierung seiner Arbeitnehmer widersetzt habe.

Sodann begrüßte er den Beschluß der amerikanischen Regierung, zur IAO zurückzukehren. Er wisse, daß die USA auch auf Ebene der IAO den Kampf gegen gewerkschaftliche Unterdrückung unterstützen würde.

Mit Bezug auf die jüngsten Ereignisse in Afrika betonte Kollege Kersten, daß der IBFG bereit sei, beim Wiederaufbau des nunmehr unabhängigen Zimbabwe mitzuhelfen. Sodann verwies er auf die Notwendigkeit der Wiederherstellung einer freien Gewerkschaftsbewegung in Tunesien, da die verhafteten UGGT-Funktionäre, einschließlich des IBFG-Vizepräsidenten Habib Achour und des ITF-Vorstandsmitgliedes Abderrazak Ayoub nunmehr freigesetzt worden seien, was nicht zuletzt der tatkräftigen Intervention der ITF zu verdanken gewesen sei.

Der IBFG habe die kürzliche Gipfelkonferenz in Venedig wegen ihres Verfehlens, entschlossene Schritte zur Behebung der gegenwärtigen Weltwirtschaftskrise zu unternehmen, scharf kritisiert. Darüberhinaus habe diese Konferenz die im Bericht der Brandt-Kommission enthaltene Empfehlung, daß den armen Ländern der südlichen Erdhälfte mehr Hilfe bereitgestellt werden sollte, kaum die ihr gebührende Beachtung gewidmet. In diesem Zusammenhang wolle er den ehemaligen CLC-Präsidenten und Vorsitzenden der Arbeitnehmergruppe des IAO-Verwaltungsrates, Kollege Joe Morris, für alle seine Bemühungen als einziger Arbeitnehmervertreter in dieser Kommission danken, deren Bericht auch die Ansichten des IBFG weitgehend wiedergespiegelt habe.

Abschließend bekundete Kollege Kersten das Interesse seiner Organisation an der ITF-Politik zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Einsparung der Energie-Ressourcen und wünschte dem bevorstehenden ITF-Kongreß allen Erfolg.

TÄTIGKEITSBERICHT

(Kongreßdokument XXXIII C-7)

In seiner Einführung zum Tätigkeitsbericht erklärte der Generalsekretär, daß das dem Kongreß vorliegende Dokument nur eine Andeutung von der Beschaffenheit und dem Umfang der ITF-Arbeit während der letzten 3 Jahre gebe. Es sei allein aus

praktischen Gründen vollkommen unmöglich, über jeden einzelnen Zwischenfall ausführlich zu berichten. Das ITF-Sekretariat habe eine große Anzahl von Tagungen und Konferenzen der einzelnen Fachsektionen einberufen. Der Ausbau der Bildungsarbeit und Sektionstätigkeit in den Regionen sei in erster Linie der tatkräftigen Arbeit und Hingabe der Regionalvertreter der ITF zu verdanken, denen nur beschränkte Ressourcen und Personal zur Verfügung stünden. Er wolle ihnen sowie den Funktionären und dem Personal des ITF-Hauptbüros für ihren Beitrag zu den zahlreichen Erfolgen danken, über die im Tätigkeitsbericht berichtet werde. Die am Kongreß teilnehmenden Delegierten sollten jedoch nicht zögern, das Sekretariat auf irgendwelche Mängel des Tätigkeitsberichtes aufmerksam zu machen; konstruktive Kritik könne die Arbeit der ITF nur positiv beeinflussen.

David (Malaisische Transportarbeitergewerkschaft) überbrachte die gewerkschaftlichen Grüße der Arbeiter seines Landes und gratulierte dem ITF-Generalsekretär für seine eindrucksvolle Haltung im Arbeitskonflikt mit der malaisischen Luftfahrtsgesellschaft MAS. Der eigentliche Grund für die Überstundenverweigerung und den Bummelstreik, den die malaisische Regierung als ein Mißtrauensvotum dargestellt habe, bestehe in den schlechten Löhnen und Arbeitsbedingungen des MAS-Personals. Aus diesem Grunde habe die Regierung der malaisischen Gewerkschaft des Luftfahrtspersonals am Ende auch ihre Rolle als rechtmäßiger Interessenvertreter ihrer Mitglieder abgesprochen. Kollege David sagte, der malaisische Gewerkschaftsbund, dessen Generalsekretär er sei, schulde der ITF für die sofortige Organisierung von Boykotten gegen MAS-Flüge in London und Sydney großen Dank. Ferner wolle er den deutschen, amerikanischen und japanischen Mitgliedsgewerkschaften der ITF für ihre tatkräftige Hilfe danken. Dieses prompte Eingreifen habe, zusammen mit den Unterstützungsaktionen der malaisischen Hafenarbeiter, die Freilassung des Kollegen Donald U'ren und der Übrigen verhafteten Gewerkschafter erzwungen. Nunmehr müsse die Wiederanstellung der von der Luftfahrtsgesellschaft entlassenen Arbeitnehmer bewirkt werden. Auch dürfe die ITF -- nachdem ihr Regionalbüro in Kuala Lumpur geschlossen worden sei -- nicht dem Druck stattgeben, der auf sie ausgeübt werde, um sie zu bewegen, dieses nach anderswo zu verlegen. Mit Bezug auf sektorale Entwicklungen berichtete Kollege David über die Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen der Hafenarbeiter und Straßentransportarbeiter seines Landes und über die Fortschritte auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Erfassung der malaisischen Seeleute. Abschließend bat er die ITF, eine Regionalorganisation zu bilden, deren Aufgabe es sein sollte, die Interessen der asiatischen Mitgliedsgewerkschaften zu vertreten. Desgleichen wäre er der ITF dankbar, wenn eine Art Konsortium gebildet werden könnte, von dem ITF-Gewerkschaften Darlehen zu einem niedrigen Zinssatz erhalten können, um die Arbeit des Technologischen Arbeiterinstituts zu fördern.

WAHL DER WAHLPRÜFER UND STIMMENZÄHLER

Folgende Personen wurden als Stimmzähler und Wahlprüfer nominiert und gewählt:

M.A. Bakare (Nigerien)
A. Protapuddin (Bangladesh)
R. Desjardins (Kanada)
R. Bueso (Honduras)
A. Meyer (Deutschland)

WAHL DES (a) MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES

(b) ENTSCHEIDUNGS-AUSSCHUSSES

(Kongreßdokument XXXIII C-6)

Folgende Personen wurden nominiert und in den Mandatsprüfungsausschuß gewählt:

Afrika: N.A. Ashietey (Ghana)
Asien: V. Jayakody (Singapur)
Lateinamerika und
Karibischer Raum: R.M. Perez (Argentinien)
Nordamerika: W.C.Y. McGregor (Kanada)
J. Fay (USA)
Europa: H.J. Jensen (Dänemark)
G. Doriat (Frankreich)
H. Schmeling (Deutschland)
L. Hall (Großbritannien)

Folgende Personen wurden nominiert und in den Entscheidungsausschuß gewählt:

Afrika: D. Oyeyemi (Nigerien)
Asien: A. Menon (Indien)
Lateinamerika und
Karibischer Raum: R. Marquez Iguarán (Kolumbien)
Nordamerika: M. Rygus (Kanada)
J. Singman (USA)
Europa: F. Kornfeil (Österreich)
S. Bøje Larsen (Dänemark)
H. Brionne (Frankreich)
D. Benze (Deutschland)

Europa: (Forts.) K. Murphy (Großbritannien)
 O. Bach (Norwegen)

TÄTIGKEITSBERICHT (Fortsetzung)

Deseau (Französische Gewerkschaft der Flugingenieure, SNOMAC) war zutiefst darüber besorgt, daß die Europäische Verkehrsministerkonferenz Beschlüsse zu einer ganzen Reihe von Zivilluftfahrtsfragen gefaßt hat, ohne die von den zuständigen Gewerkschaften im Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (Brüsseler Ausschuß) dargelegten Ansichten und Argumente zu berücksichtigen. Die Europäische Luftfahrtkonferenz (ECAC) habe eine ähnliche Haltung vertreten. Er habe auf dem kürzlichen ECAC-Kongreß die ITF-Politik zu einer ganzen Reihe wichtiger Fragen dargelegt. Er hatte daher gehofft, daß sie die Meinungen der Arbeitnehmer in Zukunft in größerem Maße berücksichtigen würde. Die SNOMAC habe mehrere Stichproben vorgenommen, die gezeigt hätten, daß radioaktive Ladungen im Gepäckraum von Personenflugzeugen verstaubt werden. Infolgedessen habe es ihn sehr alarmiert zu erfahren, daß die geplanten ICAO-Richtlinien über die Beförderung gefährlicher Fracht auf dem Luftwege weniger strikt sind als die gegenwärtigen IATA-Vorschriften. Da Gefahrgut auch von anderen Verkehrsträgern befördert werde, beschränke sich dieses Problem nicht nur auf die Zivilluftfahrt. Abschließend gab Kollege Deseau seiner Besorgnis über die Einschränkung des Streikrechts der SNOMAC Ausdruck, ungeachtet der Tatsache, daß seine Organisation bei der Ergreifung gewerkschaftlicher Kampfmaßnahmen alle einschlägigen gesetzlichen Vorschriften konsequent beachtet und erfüllt habe.

Poutous (Panhellenische Gewerkschaft des Luftfahrtspersonals) plädierte für die Einführung eines internationalen Systems zur Lizenzierung der Flugbegleiter. Er sagte, ein solches System liege im Interesse der Luftfahrtssicherheit und würde den Flugleitern endlich den vollen beruflichen Status zusprechen, den sie seit Jahren auf Ebene der ITF beantragen.

Perez (Argentinische Straßentransportarbeiterföderation) bezeichnete die internationale Solidarität als den Schlüssel zum Erfolg im Kampf der Arbeitnehmer um soziale Gerechtigkeit und Freiheit in Lateinamerika. Sodann erinnerte er die Kongreßteilnehmer an eine vom vorherigen ITF-Generalsekretär auf dem ITF-Kongreß in Dublin gehaltene Rede, in der er das argentinische Regime mit dem Regime General Pinochets in Chile verglichen habe. Er fügte hinzu, daß sein Land gegenwärtig vielleicht die schlimmste Zeit in seiner Geschichte durchlebe. Grundlegende Bürgerrechte seien aufgehoben und die Gewerkschaften der Regierung untertänig gemacht worden. Derartige Verhältnisse beschränkten sich jedoch keineswegs auf Argentinien; die Bevölkerungen von Guatemala, El Salvador, und in letzter Zeit auch

von Nikaragua, litten ebenfalls unter diktatorischen Regimen. In Brasilien und Ekuador dagegen seien hoffnungsvolle Zeichen vorhanden - Zeichen einer allmählichen Rückkehr zur Demokratie. Mit der Unterstützung der freien Welt könnten diese Fortschritte konsolidiert werden. Vielleicht werde er auf dem nächsten ITF-Kongreß sogar berichten können, daß in Argentinien die Demokratie wiederhergestellt worden sei.

Levia (Kanadische Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportarbeiter, (CBRTGW)) dankte dem stellvertretenden ITF-Generalsekretär Johann Hauf für seine Mitarbeit bei der Formulierung starker und stichhaltiger Argumente zu Handen einer Regierungs-Kommission, deren Aufgabe es gewesen sei, Entlassungen und Personaleinsparungen in verstaatlichten Industrien zu untersuchen. Es sei in beachtlichem Maße den Bemühungen des Kollegen Hauf zu verdanken gewesen, daß diese Kommission am Ende progressive Empfehlungen abgegeben habe, die demnächst im kanadischen Parlament zur Diskussion stehen würden.

Merten (ÖTV, Deutschland) sagte, die europäischen Mitglieds-gewerkschaften der ITF hätten zwar gute Arbeitsbeziehungen zu Transportarbeitergewerkschaften der angrenzenden Ostblockländer entwickelt, um mit ihnen praktische Probleme des grenzüberschreitenden Ost/West-Handels zu diskutieren, würden jedoch stets darauf achten, daß diese zum Teil vom Wunsch nach einem besseren internationalen Verständnis besetzten Kontakte sie in keiner Weise von der eindeutigen Pflicht abweichen läßt, die in westlichen Ländern bestehenden Normen mit aller Entschlossenheit zu verteidigen. Die im Staatsbesitz stehenden Transportunternehmen der Ostblockländer verfolgten eine Politik, die für die ITF vollkommen unannehmbar sei und beuteten ihre Arbeitnehmer in einer Art und Weise aus, die westliche Transportarbeiter nie dulden würden. Er hoffte, mit dieser Erklärung etwaige Mißverständnisse aus dem Wege geräumt zu haben. Sodann ging er zu seinem zweiten Thema über und fragte sich, ob einige Internationale Berufssekretariate nicht vielleicht etwas zu sehr auf die Durchführung von Boykotten bedacht seien und es dann hauptsächlich der ITF überließen, solche Aktionen durchzuführen. Die betreffenden Internationalen sollten erörtern, ob es nicht andere und bessere Methoden für die Realisierung ihrer Ziele und die Verteidigung der Freiheit der internationalen Gewerkschaftsbewegung gebe.

Vanegas (Kolumbische Seeleutegewerkschaft) sagte, es sei möglich, daß in Kolumbien eine Diktatur die Macht an sich reißen werde, falls die internationale Arbeiterbewegung die prekären Rechte der Bevölkerung seines Landes nicht zu verteidigen bereit sei. Sodann sprach er über die den kolumbischen Transportarbeitern auferlegten gesetzlichen Einschränkungen. Eine veraltete und repressive Arbeitsgesetzgebung verbiete die Ergreifung von Streikmaßnahmen, obwohl das Streikrecht in der Verfassung des Landes verankert sei.

Der Präsident sagte, es sei der ITF eine hohe Ehre, daß der Präsident der Vereinigten Staaten nach Florida gekommen sei, um zu diesem ersten nordamerikanischen ITF-Kongreß zu sprechen. Er lobte die mutige Haltung Präsident Carters in Verteidigung der Menschenrechte und fügte hinzu, daß die ITF die diesbezügliche Politik der Carter-Regierung unterstütze, da es nie möglich sein werde, uneingeschränkte Gewerkschaftsrechte durchzusetzen, so lange die allgemeinen Menschenrechte nicht weltweit respektiert würden. Im Namen der Millionen von Transportarbeitern der freien Welt, die in der ITF vereint sind, hieß er sodann Präsident Carter recht herzlich zum 33. Kongreß der ITF willkommen, und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Anwesenheit des USA-Präsidenten der freien Menschheit in aller Welt ein Anlaß sein werde, den Kampf um die grundlegenden Rechte und die Freiheit aller Menschen fortzusetzen.

ANSPRACHE DES USA-PRÄSIDENTEN

Präsident Carter sagte, er sei stolz darauf und fühle sich geehrt, daß die ITF beschlossen habe, ihren 33. Kongreß in den USA abzuhalten. Als Staatsoberhaupt einer großen Nation dieser Welt bewundere er die Ziele der ITF und teile ihre Entschlossenheit, Menschenrechte zu verteidigen, wenn immer sie gefährdet oder unterdrückt würden.

Er lobte die ITF für die Verteidigung der Interessen von Millionen von Transportarbeitern in aller Welt. Mitglieder der ITF hätten in diesem Kampf um die Rechte der Unterbemittelten und Unterdrückten ihr Leben und ihre persönliche Freiheit aufs Spiel gesetzt. Es müsse der ITF hoch angerechnet werden, daß sie seit jeher in der Vorderlinie dieses langen und noch immer andauernden Kampfes stehe.

Präsident Carter sagte, er wisse, daß sich Gewerkschafter der vollen Bedeutung des Begriffes "Menschenrechte" zutiefst bewußt seien, denn zu den Menschenrechten gehöre das Recht eines jeden Menschen auf Arbeit, das Recht auf volle Nutzung der eigenen Fähigkeiten und Talente zum Erwerb eines Lebensunterhalts, zur Unterstützung der eigenen Familie, zur Erfüllung persönlicher Ambitionen, zur Förderung des allgemeinen Wohles und zur Stärkung der Freiheit. Zu den Menschenrechten gehöre es aber auch, dafür zu sorgen, daß jenen Menschen Gerechtigkeit zuteil werde, die weniger begünstigt und vielleicht schwächer als wir seien. Der Kampf um die Gewährleistung dieser Rechte sei ein ehrenhafter Kampf, der großen Mut und einen noblen Charakter erfordere.

Sodann zitierte er die Feststellung des ehemaligen AFL/CIO-Präsidenten George Meany, daß internationale Beziehungen zu wichtig seien, als das man sie Diplomaten überlassen könne. Er selbst würde noch Premierminister, Präsidenten und Könige

hinzufügen, denn seines Erachtens würden internationale Beziehungen am besten von Menschen geprägt und verstanden, die -- gleich den Mitgliedern der ITF -- die Notwendigkeit der Herbeiführung guter Beziehungen zwischen den einzelnen Ländern erkannt haben.

Der Präsident betonte erneut, wie sehr es ihn freue, daß die ITF die USA zum Tagungsort ihres Kongresses gewählt habe. Er wolle nicht behaupten, daß die Vereinigten Staaten perfekt seien; noch könne er garantieren, daß freie Menschen in einer freien Demokratie einen anstandslosen Lebenswandel führen werden. Auch das amerikanische Volk sehe sich großen Anforderungen gegenübergestellt und werde viel Mut und große Entschlossenheit benötigen, um diesen Anforderungen gerecht zu werden. Es sei unerlässlich, daß sich alle freien Menschen gemeinsam für die Realisierung ihrer Ziele einsetzen. Hierbei seien Selbstvertrauen und der unerschütterliche Glaube an bestimmte Grundsätze und Ideale ein stabilisierender Faktor, der uns im Leben über die schwierigsten Zeiten hinweg helfe. Diese Eigenschaften seien auch Merkmale der ITF -- einer großen Arbeiterorganisation.

Abschließend gratulierte Präsident Carter der ITF zu ihren zahlreichen Erfolgen und Errungenschaften, hieß die Kongreßdelegierten erneut in den USA willkommen und gab der Hoffnung auf eine friedlichere, reichere und freiere Welt Ausdruck, in der die Rechte aller Menschen voll respektiert würden.

Der ITF-Präsident dankte Präsident Carter recht herzlich für seine ermutigenden Worte und wünschte ihm allen Erfolg für die Zukunft.

Freitag, 18. Juli 1980

VORMITTAGSSITZUNG

TÄTIGKEITSBERICHT (Fortsetzung)

Vanegas (Kolumbische Seeleutegewerkschaft) setzte seinen Diskussionsbeitrag fort und ersuchte die ITF mit Nachdruck, den unterdrückten Arbeitern Lateinamerikas eine wirksamere Solidarität bereitzustellen. Die ITF müsse die Entwicklung in Lateinamerika sorgfältig verfolgen, vor allem in jenen Ländern, die nach einer jahrelangen Diktatur nunmehr im Begriff seien, zu einer demokratischen Regierungsform zurückzukehren. Auch in Guatemala und El Salvador werde die bürgerliche Freiheit ernstlich bedroht und müsse unter allen Umständen verteidigt werden. Sodann forderte er den Kongreß auf, den militärischen Staatsstreich in Bolivien unzweideutig zu verurteilen und alle Maßnahmen zu unterstützen, die dazu angetan seien, die dortige Junta zu stürzen. Auch in Kolumbien würden die Gewerkschaftsrechte nicht respektiert: die im öffentlichen Verkehr beschäftigten Arbeitnehmer dürften nicht streiken, und die Regierung fördere die Bildung von Konkurrenzgewerkschaften, um die unabhängige Gewerkschaftsbewegung zu schwächen. Abschließend bat er die ITF um Unterstützung im Kampf gegen die Schließung von Eisenbahnstrecken und die Vernachlässigung der Hafenwirtschaft in Kolumbien.

Kroll (BRAC, USA) hieß die Kongreßdelegierten in seiner Eigenschaft als internationaler Präsident einer der gastgebenden Gewerkschaften recht herzlich in Florida willkommen. Seit dem letzten ITF-Kongreß habe die BRAC einen 82 Tage langen Streik gegen die große und rentable Eisenbahngesellschaft "Norfolk and Western" durchgeführt. Dies sei ein sehr bitterer Arbeitskonflikt gewesen. Das Unternehmen habe die Gewerkschaft wiederholt gerichtlich verklagt. Streikende Eisenbahner seien von gedungenen Totschlägern verprügelt und Streikposten wegen angeblicher Gewalttaten verhaftet worden. Den Streikern seien die Solidaritätsbekundungen der ITF und der ihr weltweit angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften eine große Ermutigung gewesen. Die amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften hätten konkrete Solidarität geleistet, wodurch das gesamte Eisenbahnnetz vier Tage lang stillgelegt wurde. Erst dann sei es zu einer befriedigenden Regelung gekommen. Ihrerseits habe die BRAC somit einige Monate später auch nicht gezögert, als sie aufgefordert wurde, das malaisische Luftfahrtspersonal in einem Arbeitskonflikt mit MAS zu unterstützen. Sodann gab Kollege Kroll seiner Besorgnis über die negativen Auswirkungen der Liberalisierung des Luftverkehrs Ausdruck und befürchtete, daß eine ähnliche Politik im Falle der Eisenbahnen ebenso verheerende Folgen haben würde. Er ersuchte die ITF um tatkräftige Unterstützung in dieser schwierigen Zeit und versprach, daß die BRAC ihrerseits den Kampf gegen die Machenschaften multinationaler Unternehmen

und die Ausbeutungspolitik der Schattenflaggenreeder unterstützen werde.

Baiden (Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaft, Ghana) überbrachte dem Kongreß die kollegialen Grüße aller afrikanischen Transportarbeiter und dankte der ITF für die Aufmerksamkeit, die sie den spezifischen Problemen der Transportarbeiter seiner Region gewidmet hat. Insbesondere würdigte er die beispielhafte Arbeit des ITF-Regionalvertreters für Afrika, Ben Udogwu. Er sagte, es freue ihn außerordentlich, daß der afrikanischen Kongreßdelegation erstmalig ein Gewerkschaftsvertreter aus dem freien und unabhängigen Zimbabwe angehöre. Die ITF habe im ehemaligen Rhodesien eine Basis für echte gewerkschaftliche Arbeit geschaffen und werde die Transportarbeiter des neuen Zimbabwe weiterhin unterstützen müssen. Die afrikanischen Gewerkschaften seien stolz darauf, daß die ITF die Apartheidspolitik Südafrikas konsequent verurteile. Weniger erfreut seien sie jedoch über die gewerkschaftliche Lage in Tunesien, durch die Kollege Ayoub verhindert worden sei, am Kongreß teilzunehmen. Sodann bat er den Kongreß, seinen Antrag auf eine erhöhte regionale Vertretung im ITF-Vorstand schnell und wohlwollend zu prüfen. Das gleiche gelte für den Antrag, daß die ITF drei regionale Vizepräsidenten haben sollte. Abschließend bat er die ITF, mehr Seminare und Sektionstagungen in Afrika abzuhalten.

Gustavsson (Schwedische Transportarbeitergewerkschaft), der erstmalig an einem ITF-Kongreß teilnahm, gratulierte dem Generalsekretär sowie den Funktionären und dem Personal der ITF zu der während der Berichtszeit geleisteten Arbeit. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände müßten weiterhin ihrer Abscheu vor der Unterdrückung von Arbeitern durch diktatorische Regime Ausdruck geben. Auch müßten geeignete Maßnahmen in die Wege geleitet werden um sicherzustellen, daß die großen multinationalen Unternehmen irgendwie einer demokratischen Kontrolle unterstellt werden. Die Entschlossenheit, mit der die ITF den Kampf gegen Schiffe unter Schattenflaggen führe, habe ihn stark beeindruckt. Er hoffe nunmehr, daß die ITF ebensoviel Energie aufwenden werde, um die im Straßentransport beschäftigten Arbeitnehmer vor skrupellosen Arbeitgebern zu schützen.

Hassan (Kraftfahrergewerkschaft von Sierra Leone) dankte dem Afrikaner Ben Udogwu für seine tatkräftige Mitarbeit bei der Gründung der Westafrikanischen Transportarbeiterföderation. Er habe die Ehre, Präsident dieser Föderation zu sein.

Ashietey (Schiffsoffiziersgewerkschaft von Ghana) überbrachte den Kongreßdelegierten die Grüße der Funktionäre und Mitglieder seiner Organisation. In seinem Beitrag zum Tätigkeitsbericht erklärte er einfühlend, daß die ITF weitere konkrete Schritte zur Bekämpfung der Unterdrückung der Gewerkschaftsrechte und der Arbeiter vieler Länder der Welt unternehmen

müsse. Insbesondere sollte der Kongreß in einer EntschlieÙung die Apartheidspolitik Südafrikas verurteilen und seine statusmäßige Gleichberechtigung für die unterdrückte Mehrheit der Einwohner dieses Landes fördern. Gleich dem Vorredner Richard Baiden war er der Ansicht, daß die ITF unbedingt die Interessen aller Transportarbeiter des neuen Zimbabwe wahrnehmen müsse. Ferner ersuchte er die ITF, mehr finanzielle Mittel bereitzustellen, damit sich die afrikanischen Gewerkschaften voller an der Arbeit der verschiedenen ITF-Fachsektionen beteiligen können. Sodann erwähnte er kurz die in Westafrika gebildete Transportarbeiterföderation, deren Stellvertretender Generalsekretär er sei, und deren erste Aufgabe seines Erachtens darin bestehen müsse, die Besatzungen von Schattenflaggenschiffen zu unterstützen. Was die Entwicklungen in Ghana betreffe, so habe seine Gewerkschaft mit der Regierung einen langen Kampf auf Grund der fristlosen Entlassung von 250 auf Schiffen der Black Star Line beschäftigten Offizieren geführt. Mit Hilfe der ITF sei es gelungen, die Wiederanstellung dieser Offiziere durchzusetzen. Die Verhandlungen über ihre restlichen Forderungen seien wieder aufgenommen worden.

ANSPRACHE DES AFL/CIO-PRÄSIDENTEN

LANE KIRKLAND

Lane Kirkland (Präsident des Amerikanischen Gewerkschaftsbundes AFL-CIO) überbrachte dem Kongreß die kollegialen Grüße der 14 Millionen Mitglieder des AFL-CIO und hoffte, daß dieser erste amerikanische ITF-Kongreß besonders erfolgreich sein werde.

Er sagte, die ITF sei seines Wissens die einzige internationale Organisation, die den Sektor Transport und Verkehr als einen Beschäftigungsbereich betrachte, der auf einer gegenseitigen Zusammenarbeit beruhe, anstatt auf konkurrenzmäßigen Vorteilen. Keine Arbeitnehmergruppe trage in größerem Maße dazu bei, die Menschen einander näher zu bringen, als die Transportarbeiter. Dies sei wohl auch der Grund dafür, daß in diesem Beschäftigungsbereich das Bewußtsein eines die nationalen Landesgrenzen überschreitenden gemeinsamen Interesses vorherrsche.

Seine eigene Organisation -- der Gewerkschaftsbund AFL-CIO -- habe sich von Anfang an international betätigt und werde sehr bald ihr 100jähriges Jubiläum feiern. Ihr Gründer und erster Präsident, Samuel Gompers, habe die ersten Verbindungen mit den Gewerkschaftszentren in Europa und Lateinamerika aufgenommen. Die heutigen Gewerkschaften der USA seien sich der Bedeutung und Notwendigkeit einer engen internationalen Zusammenarbeit bewußt, denn die zahlreichen Probleme, denen wir uns gegenübergestellt sehen, könnten nur gemeinsam gelöst werden.

Angesichts der gegenwärtigen weltweiten Wirtschaftskrise bestehe die erste Aufgabe der internationalen Arbeiterbewegung in der Verteidigung des Rechtes auf Arbeit und dem Schutz der Arbeitnehmer vor nachteiligen sozialen Auswirkungen des technischen Wandels. Auch bei der Verteidigung der Kaufkraft der Löhne und Gehälter spiele die internationale gewerkschaftliche Zusammenarbeit eine äußerst wichtige Rolle. Das gleiche gelte für die Ausrottung der Arbeitslosigkeit, die eine ernste Bedrohung der echten Werte der menschlichen Gesellschaft darstelle. Er sei überzeugt, daß die ITF ihren Mitgliedsverbänden helfen werde, ihre Verpflichtungen gegenüber der internationalen Gewerkschaftsbewegung als Ganzes zu erfüllen.

Der Präsident teilte mit, daß ein bolivischer Delegierter um sein Wort gebeten habe, um den am Vortage in seinem Land erfolgten Staatsstreich der Militärs zu verurteilen.

Rivero (Bolivische Flugzeugmechanikergewerkschaft) berichtete über den militärischen Staatsstreich in Bolivien. Er bedauerte zutiefst den Sturz der jungen demokratischen Gesellschaftsordnung und sagte, diese Entwicklung werde ernste Konsequenzen für die Gewerkschaftsbewegung mit sich bringen. Aus diesem Grunde bat er alle Kongreßdelegierten, die Arbeiter seines Landes und der übrigen unter Militärdiktaturen schmachthenden lateinamerikanischen Staaten im größtmöglichen Maße zu unterstützen. Abschließend dankte er dem Kongreß im voraus für seine Solidarität und wünschte ihm allen Erfolg.

Der Präsident sicherte Rivero die Solidarität und Unterstützung der ITF bei der Verteidigung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Bolivien zu.

Küng (VHTL, Schweiz) dankte dem stellvertretenden ITF-Generalsekretär Hans Hauf für die Einberufung einer Reihe gemeinsamer Konferenzen der ITF-Binnenverkehrssektionen. Er hoffte, daß weitere Tagungen dieser Art stattfinden würden, um den im Privatsektor der Transportindustrie vorherrschenden ruinösen Wettbewerb durch eine enge Zusammenarbeit der Gewerkschaften der 3 Binnenverkehrsträger ein Ende zu bereiten. Gleichzeitig bat er alle Kongreßdelegierten, die ITF-Politik in Richtung einer gerechten Verteilung der anfallenden Transporte auf die verschiedenen Verkehrsträger zu unterstützen. Er beendete seinen Beitrag mit einer kurzen Bezugnahme auf die von der Regierung seines Landes geplanten verkehrspolitischen Maßnahmen.

Buonaccorsi (ITF-Vorstandsmitglied, Frankreich) sagte, er habe die zwar traurige, aber doch sehr ehrenvolle Aufgabe, dem Kongreß die kollegialen Grüße der nach dem Generalstreik im

Jahre 1978 verhafteten tunesischen Gewerkschafter zu überbringen. Sie hätten ihn gebeten, der ITF und allen ihren Mitgliedsverbänden für ihre vorbehaltlose Verurteilung der tunesischen Regierung und die prompte Bereitstellung moralischer Unterstützung und materieller Hilfe für die verhafteten UGTT-Funktionäre und deren Familien zu danken. Die verhafteten Gewerkschaftsführer seien schlimm gefoltert worden, und man habe ihnen wegen der Durchführung des genannten Streiks sogar mit der Todesstrafe gedroht. Im Auftrage des ITF-Generalsekretärs habe er dem von der tunesischen Regierung aufgezogenen Schauprozeß beigewohnt. Zwei hohe Funktionäre der UGTT befänden sich noch immer in Haft, sodaß die ITF ihre Bemühungen um deren Freisetzung fortsetzen müsse. Auch finanzielle Hilfe sei weiterhin notwendig, da es den freigelassenen Gewerkschaftern verboten sei, Arbeit aufzunehmen. Sodann erklärte der Redner, daß er etwas sagen wolle, das Kollege Ayoub gesagt haben würde, falls die tunesische Regierung es ihm gestattet hätte, persönlich dem Kongreß beizuwohnen, nämlich: die rechtmäßige Führung des UGTT sei unter den gewöhnlichen Gewerkschaftsmitgliedern heute populärer und repräsentativer denn je zuvor, obwohl der UGTT sich im Untergrund betätigen müsse. Abschließend würdigte Kollege Buonaccorsi das Verhalten der ITF, die in einer schwierigen Situation voll und ganz in Übereinstimmung mit ihren ehrenhaften Traditionen und Grundsätzen gehandelt habe.

Der Präsident bat Buonaccorsi, dem Kollegen Ayoub die aufrichtigen Grüße aller am Kongreß vertretenen Gewerkschaften zu überbringen.

Venturini (Argentinische Schiffselektrikergewerkschaft) bekundete seine vorbehaltlose Unterstützung der bolivischen Bevölkerung, die über Nacht ihrer Hoffnung auf Demokratie beraubt worden sei. Er war überzeugt, daß die ITF angesichts dieser Entwicklung geeignete Schritte in die Wege leiten werde. Sodann verglich er die Situation in Bolivien mit der Situation in Argentinien, wo Tausende von Arbeitern "spurlos verschwunden" seien und die unabhängige Gewerkschaftsbewegung von der Regierung systematisch zerstört und durch juntafreundliche Organisationen ersetzt worden sei. Andere lateinamerikanische und zentralamerikanische Länder hätten ein ähnliches Schicksal erlitten -- z.B. Paraguay, Haiti, Kolumbien und, nicht zuletzt, Kuba. Die ITF dürfe diese unterdrückten Arbeiter nicht im Stich lassen.

Nai (Air Lines Workers' Union, Japan) berichtete über die Schwierigkeiten der japanischen Luftfahrtsgewerkschaften seit dem Dubliner ITF-Kongreß. Die Arbeitsbedingungen des Luftfahrtpersonals hätten sich verschlechtert und es seien viele Arbeitsplätze gefährdet. Seine Organisation sei der Japanischen Föderation des Luftfahrtpersonals (KOKUDOMEI) beigetreten, deren 16.000 Mitglieder nunmehr um Aufnahme in die ITF angesucht hätten.

Barbero (CFDT, Frankreich) teilte mit, daß seine Organisation -- obwohl sie ein neuer Mitgliedsverband der ITF sei -- die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen aktiv unterstütze. Sie habe bereits einen Schiffsinspektor eingesetzt und mehrere erfolgreiche Aktionen in den Häfen von Le Havre, Dünkirchen und Marseilles durchgeführt. Sodann verurteilte er die französische Reederei Nouvelle Compagnie des Paquebotes wegen der Anheuerung billiger ausländischer Schiffsbesatzungen, die nur einen Bruchteil der in Frankreich kollektivvertraglich vereinbarten Seeleutecher erhielten. Dies verstoße gegen das französische Gesetz und die von der IAO festgelegten internationalen Normen. Mit Bezug auf den Straßentransport gratulierte er der ITF zu ihren erfolgreichen Bemühungen im Zusammenhang mit der Annahme neuer IAO-Verwaltungsurkunden für Straßentransportarbeiter und gab der Hoffnung Ausdruck, daß sich die ITF nunmehr für die Annahme eines IAO-Übereinkommens über die Gesundheit und soziale Sicherheit der im internationalen Straßentransport beschäftigten Fahrer einsetzen werde. Seine Organisation habe ein "Schwarzes Buch" über die im französischen Straßengütertransport vorherrschenden Mißbräuche veröffentlicht. Das Buch stehe allen ITF-Mitgliedsverbänden kostenlos zur Verfügung. Ferner habe die CFDT die französische Regierung aufgefordert, eine alternative Verkehrspolitik einzuschlagen, die den Interessen der im Transport und Verkehr beschäftigten Arbeitnehmer gebührend Rechnung trage. Abschließend sagte er, daß es in einer Zeit, in der Friede und Freiheit ernstlich gefährdet seien, nicht genüge, wohlgesinnte Entschließungen anzunehmen. Seine Organisation werde auf jeden Fall alle von der ITF zur Verteidigung der Rechte ihrer Mitglieder beschlossenen Maßnahmen konkret unterstützen.

Nylund (Finnische Schiffsoffiziersgewerkschaft) stellte fest, daß in allzu vielen Ländern grundlegende Menschenrechte unterdrückt würden. Verschiedene Redner hätten bereits auf die diesbezügliche Situation in Argentinien, Tunesien und Bolivien verwiesen. Die internationale Arbeiterbewegung müsse vereint und geschlossen die Rechte aller unterdrückten Gewerkschafter verteidigen. Sodann dankte er der ITF und den angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter für ihre beispielhafte Solidarität während des Streiks der finnischen Seeleutegewerkschaften im Jahre 1980. Dies sei der längste Streik in der Geschichte Finnlands gewesen. Aus diesem Grunde freue es ihn, mitteilen zu können, daß diese Kampfmaßnahme ein totaler Erfolg gewesen sei und zum Abschluß von Verträgen geführt habe, die eine beachtliche Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen aller auf finnischen Schiffen beschäftigten Seeleute vorsehen.

Dienstag, 22. Juli 1980

VORMITTAGSSITZUNG

TÄTIGKEITSBERICHT (Fortsetzung)

Barnes (National Union of Seafarers, India) gratulierte dem Generalsekretär einfühend zu seiner geschickten Handlungsweise im MAS-Arbeitskonflikt. Sodann bedauerte er jedoch, daß die ITF nicht in allen ihren Beziehungen zu Mitgliedsverbänden demokratisch handle. Die 17 Monate lange Suspendierung seiner Gewerkschaft sei ein Beispiel hierfür. Er wolle nicht auf das Für und Wider dieser Angelegenheit eingehen, sei jedoch der Ansicht, daß es richtig gewesen wäre, seiner Organisation eine Gelegenheit zu bieten, ihre Handlungsweise zu begründen. Der Beschluß des ITF-Vorstandes habe sich seines Erachtens auf falsche Überlegungen gestützt und hätte fast ernste Spaltungen unter den asiatischen Seeleutegewerkschaften verursacht. Sodann beantragte er eine erhöhte Vertretung der Mitgliedsgewerkschaften in den leitenden Gremien der ITF und schlug ferner vor, daß die ITF eine neue Methode der Berechnung der Mitgliedsbeiträge festlege -- und zwar eine Methode, die den besonderen Schwierigkeiten der Gewerkschaften in Ländern mit einem niedrigen Lohnniveau Rechnung trage. Er befürchtete, daß die gegenwärtige Schattenflaggenpolitik der ITF bedingterweise zu reduzierten Beschäftigungsmöglichkeiten für die Seeleute der Dritten Welt führen werde und protestierte heftig gegen den Begriff "Bequemlichkeitsbesatzungen", da diese Bezeichnung geringschätzig klinge und aus dem Vokabular der ITF ausgeschlossen werden sollte. Die Bezeichnung "non-domiciled seamen" (d.h. Seeleute, die nicht Bürger des Flaggenlandes eines Schiffes sind) sei angebrachter, um gut ausgebildete und qualifizierte Mitglieder einer ITF-Gewerkschaft zu beschreiben.

Dinglasan (Philippinische Transportarbeitergewerkschaft, PTGWO) teilte die Befürchtungen des Vorredners mit Bezug auf die reduzierten Beschäftigungsmöglichkeiten für Seeleute der Dritten Welt und gab der Hoffnung Ausdruck, daß der vor Kurzem gebildete ITF-Regionalausschuß für Asiatische Seeleute eine gerechte Lösung des sehr dornigen Problems der auf Schattenflaggenschiffen zu zahlenden Heuern finden werde. Er freute sich, berichten zu können, daß die PTGWO gute Fortschritte auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Organisation der Straßentransportarbeiter gemacht habe. Die ITF werde jedoch beharrliche Bemühungen anstellen müssen, wenn sie die Arbeitnehmer der Region veranlassen wolle, den energischen Rekrutierungsmethoden konkurrierender Berufsekretariate den Rücken zu kehren. Es genüge nicht, in einem Land von Zeit zu Zeit ein gewerkschaftliches Bildungseminar abzuhalten. Sodann würdigte der Redner die mutige Haltung des Kollegen Donald U'ren im MAS-Arbeitskonflikt; die PTGWO habe diese Haltung von Anfang an unterstützt und möchte nunmehr vorschlagen, daß die ITF ihr Regionalbüro für Asien

nach den Philippinen verlege. Dinglasan betonte, daß sein Vertrauen in die ITF trotz seiner kritischen Bemerkungen unerschütterlich sei. Eine der Hauptaufgaben während des kommenden Jahrzehnts bestehe darin, die asiatischen Arbeiter vor Ausbeutung zu schützen. Die zuständigen Gewerkschaften erwarteten daher von der ITF eine verstärkte Beratung und Unterstützung.

BERICHT DES MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES

(Kongreßdokument Nr. XXXIII C-6/(a)/Bericht)

McGregor (BRAC, Kanada, Vorsitzender des Mandatsprüfungsausschusses) legte den Bericht vor und empfahl dessen Annahme.

Der Bericht wurde einstimmig angenommen.

TÄTIGKEITSBERICHT (Fortsetzung)

Nyangimzimbi (Council of Transport Workers', Südafrika) sagte, seine Organisation sei die erste schwarze südafrikanische Gewerkschaft, die nach Vornahme der von der Wiehahn/Riekert-Kommission empfohlenen Gewerkschaftsreform offiziell registriert worden sei. Die genannte Kommission habe ihre Empfehlungen infolge des Drucks des südafrikanischen Gewerkschaftsbundes TUCSA abgegeben. Er fragte sich, warum die ebenfalls am Kongreß vertretene südafrikanische Transportarbeitergewerkschaft (AWU) sich nicht ebenfalls um eine solche Registrierung bzw. um Beitritt zum TUCSA beworben habe.

Sánchez (UGT-Transportarbeiterföderation, Spanien) betonte, daß die UGT internationale Hilfe benötige, um die im Transportsektor noch immer geltenden Franco-Gesetze abzubauen. Die Delegierten wüßten sicher, daß enge historische und kulturelle Verbindungen zwischen Spanien und Lateinamerika bestünden. Das spanische Volk empfinde daher die Leiden der Menschen Lateinamerikas besonders stark. Abschließend lud Kollege Sánchez die ITF ein, ihren nächsten Kongreß in Madrid abzuhalten.

Der Präsident dankte Kollege Sánchez für diese freundliche Einladung und sagte, der ITF-Vorstand werde auf einer kommenden Sitzung zu ihr Stellung nehmen.

ANSPRACHE DES IAO-VERTRETERS

AMAL MUKHERJEE

Herr Mukherjee (Leiter der IAO-Abteilung für Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen) überbrachte die Grüße des IAO-Generaldirektors Francis Blanchard, der dem Kongreß allen Erfolg wünsche. Im Namen des Internationalen Arbeitsamtes dankte er den in der ITF vereinten Transportarbeitern für ihren sehr wertvollen Beitrag zur Arbeit der IAO.

Die IAO befasse sich seit mehr als 60 Jahren mit Transportarbeiterproblemen, da die Zweite Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1920 in Genoa ausschließlich Schiffahrtsfragen gewidmet gewesen sei. Seitdem hätten 8 weitere Tagungen der Arbeitskonferenz über Seeleuteprobleme stattgefunden. Nicht weniger als 32 Übereinkommen und 25 Empfehlungen bezögen sich auf Seeleute. Die von der IAO gebildete Paritätische Schifffahrtskommission (JMC) habe die Aufgabe, die für Seeleute geltenden Verwaltungsurkunden laufend zu überprüfen und die Festlegung neuer Normen vorzuschlagen, falls die bestehenden Urkunden den gegenwärtigen Verhältnissen nicht länger Rechnung tragen.

Die Schifffahrtstätigkeit des Internationalen Arbeitsamtes erstreckte sich jedoch auch auf technische Bereiche wie z.B. Gesundheit, Sicherheit und Ausbildung. In diesem Zusammenhange habe die IAO mit anderen zuständigen internationalen Organisationen zusammengearbeitet, vor allem mit der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschifffahrt (IMCO) und der Weltgesundheitsorganisation (WHO).

Im Oktober würden sich zwei IAO-Tagungen mit Problemen befassen, die für die Seeleute von besonderem Interesse seien, nämlich die 4. Sitzung des Dreigliedrigen Unterausschusses für Seeleutewohlfahrt und die 23. Sitzung der JMC, die u.a. die Beschäftigungsbedingungen der Besatzungen von Schattenflaggenschiffen und von Schiffen unter einer anderen Flagge als der ihres Heimatlandes sowie Probleme wie Heuern, Arbeitszeit und Bemannung erörtern werde.

Auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt sei es der IAO möglich gewesen, den Sozialversicherungsschutz der Rheinschiffer wesentlich zu verbessern. Im Hafensektor habe die IAO Verwaltungsurkunden angenommen, um die Hafendarbeiter vor nachteiligen sozialen Auswirkungen des rapiden technischen Wandels in der Hafenwirtschaft zu schützen. Besonders wichtig in diesem Zusammenhang sei ein Übereinkommen mit einer ergänzenden Empfehlung über die sozialen Auswirkungen neuer Umschlagsmethoden. Diese beiden Urkunden seien von der Internationalen Arbeitskonferenz 1973 angenommen worden. Ferner seien mit Hilfe der IAO Hafendarbeiterschulen in den Philippinen und in Singapur eröffnet worden.

Eine im Jahre 1978 abgehaltene Expertensitzung über Fischerei-probleme habe ihrer Besorgnis über die unzulängliche Bemannung von Fischereifahrzeugen, die lange Arbeitszeit der Fischer und die unerträglich hohe Unfallrate in der Fischerei Ausdruck gegeben und den IAO-Generaldirektor aufgefordert, diese Fragen auf die Liste der von einer kommenden Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz zu diskutierenden Probleme zu setzen. Das Arbeitsamt sei ferner der Ansicht, daß die Fischer nicht von den Bestimmungen der IAO-Übereinkommen über die soziale Sicherheit der Seeleute ausgenommen werden sollten und daß auch das Abkommen über den jährlichen bezahlten Urlaub der Seeleute dessen Anwendung auf Fischer gestatten sollte.

Vor Kurzem habe die Zehnte Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO stattgefunden. Diese Sitzung habe sich mit der Weiterverfolgung der von früheren Sitzungen des Ausschusses angenommenen Schlußfolgerungen und Entschließungen in den einzelnen Ländern befaßt. Diese Untersuchung habe gezeigt, wie positiv sich die Arbeit des Ausschusses auswirke, da in mehreren Bereichen beachtliche Fortschritte berichtet worden seien. Ferner habe sich der Binnenverkehrsausschuß mit zwei spezifischen technischen Tagesordnungspunkten befaßt, nämlich den Arbeitsbedingungen der Eisenbahner und der beruflichen Umschulung und Ausbildung der Eisenbahner. Die von der Sitzung angenommenen Schlußfolgerungen würden sich voraussichtlich in tiefgreifendem Maße auf die Arbeitnehmer im Eisenbahnwesen auswirken.

Sodann sagte Mukherjee, daß er allen ITF-Mitgliedsverbänden besonders danken wolle, die auf der Arbeitnehmerseite eines Ausschusses vertreten gewesen seien, der im Jahre 1979 trotz des starken Widerstandes der Arbeitgeber die Annahme eines Übereinkommens und einer Empfehlung über die Arbeitszeit und Ruhezeiten im Straßentransport durchgesetzt habe. Die zuständigen Gewerkschaften müßten nunmehr auf nationaler Ebene auf Ratifizierung des Übereinkommens und Erfüllung der Empfehlung drängen.

Was die Zivilluftfahrt betreffe, so werde die IAO eine Untersuchung der gesetzlichen Haftpflicht der Fluglotsen sowie der Auswirkungen von Streß und Übermüdung auf Angehörige dieser Berufsgruppe vornehmen. Weitere Luftfahrtsprobleme, mit denen sich die IAO befassen werde, seien der Schutz vor ionisierenden Ausstrahlungen, Einberufung eines internationalen Symposiums über den visuellen Streß bei Arbeit an Bildschirmen und die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete der Automation der FS-Kontrolle. In seinem Allgemeinen Bericht an die im Jahre 1977 abgehaltene Dreigliedrige Technische IAO-Zivilluftfahrtstagung habe das Internationale Arbeitsamt auf die Fortschritte verwiesen, die in einigen Mitgliedsstaaten im Zusammenhang mit Fragen wie Luftverkehrssicherheit, Arbeitszeit, Ruhezeiten und Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten erzielt worden seien.

Abschließend sagte Mukherjee, daß er seine Ansprache nicht beenden wolle, ohne die Verpflichtungen der IAO im Zusammenhang mit dem Schutz der Vereinigungsfreiheit und des Rechts der Arbeitnehmer auf soziale Gerechtigkeit und wirtschaftliche Sicherheit zu erwähnen. Dies seien auch vorrangige Aufgaben der ITF und ihrer Mitgliedsverbände, die in diesem Kampf würdige Alliierte der IAO seien. Die Verteidigung dieser Grundsätze in Ländern, wo sie bereits realisiert worden seien, und ihre Realisierung in jenen Ländern, wo sie eingeschränkt oder den Arbeitern noch immer vorenthalten würden, beschäftigten die IAO und die freien Gewerkschaften weltweit. Mit der Unterstützung der ITF werde dieser Kampf fortgesetzt werden, bis alle Arbeiter in Freiheit und Gerechtigkeit leben können.

TÄTIGKEITSBERICHT (Fortsetzung)

Oyeyemi (Nigerische Eisenbahnergewerkschaft) begrüßte im Namen aller westafrikanischen Delegierten die erstmalig am Kongreß teilnehmende Delegation aus Zimbabwe und gab eine kurze Beschreibung der Entwicklungen innerhalb der nigerischen Gewerkschaftsbewegung seit dem letzten Kongreß. Nigeria verfüge jetzt über einen vereinten Gewerkschaftsbund und 42 Industriegewerkschaften an Stelle der früheren 1.000 Kategoriengewerkschaften. Die 5 ehemaligen Eisenbahnergewerkschaften hätten sich zu einer Organisation zusammengeschlossen. Er war der Ansicht, daß dies der richtige Zeitpunkt für die Durchführung von Sektionskonferenzen in Afrika sei und schlug eine Intensivierung der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit in der Region vor. Sodann sprach er über die Bildung der Westafrikanischen Transportarbeiterföderation, deren Amtsträger er dem Kongreß vorstellte. Südafrika sei weiterhin ein erstrangiges Problem; das Apartheidsystem könne nicht länger geduldet werden und die in Südafrika vorgenommenen weit publizierten Reformen seien seines Erachtens nicht mehr als eine Attrappe. Er schäme sich, daß ein schwarzer Afrikaner am Kongreß in Verteidigung der südafrikanischen Regierung gesprochen habe und hoffte, daß der Kongreß eine Entschließung annehmen werde, in der die rechtswidrige Beherrschung Namibias durch Südafrika sowie Südafrikas häufige Angriffe auf Angola, Moçambique und Zambia vorbehaltlos verurteilt werden. Ferner war er der Ansicht, daß der Generalsekretär sehr bald Afrika besuchen sollte.

Kihata (Alljapanische Seeleutegewerkschaft) beschwerte sich über die Unterbemanning des ITF-Sekretariats und die sehr verspätete Aussendung von Berichten über Sitzungen des Fair-Practices-Ausschusses. Das ITF-Sekretariat habe auf die von ihm während der Berichtszeit gemachten diesbezüglichen Beschwerden über Sitzungen des Fair-Practices-Ausschusses. Das ITF-Sekretariat habe auf die von ihm während der Berichtszeit gemachten diesbezüglichen Beschwerden nicht reagiert.

Er könne nicht verstehen, warum die ITF über die Kontakte der asiatischen Gewerkschaften mit nicht-angeschlossenen Organisationen verärgert sein sollte, wenn europäische Mitglieds-gewerkschaften regelmäßig Kontakte dieser Art pflegten, ohne dafür gerügt zu werden. Noch glaube er, daß die ITF einen stichhaltigen Grund für die Ablehnung des Beitrittsgesuches der Hong Kong Amalgamated Seamen's Union habe. Das gegenwärtige Rück-spracheverfahren über Beitrittsgesuche berge bestimmte Gefahren in sich, da die befragten Organisationen Vorurteile gegen ge-suchstellende Gewerkschaften haben könnten, die sich alleinig darauf stützen, daß diese Gewerkschaften einem anderen Gewerk-schaftsbund angehören. Seines Erachtens wäre es richtiger, wenn die Zugehörigkeit zum IBFG ein Kriterium für Mitglied-schaft in der ITF darstellen würde. Andernfalls laufe die ITF Gefahr, zu einem exklusiven Club zu werden, dessen Mitglieder vorwiegend aus fortschrittlichen Industrieländern kommen.

Mohatla (Transport and Allied Workers' Union, Südafrika) sagte, daß sich die südafrikanische Arbeiterbewegung in einer Krise befinde. Die zur Regelung der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen vorhandenen Einrichtungen seien vollkommen unzulänglich; es gebe keinerlei Mitbestimmung, und Diskriminierung und Unge-rechtigkeit seien zu einer Institution geworden. Eine im Jahre 1977 gebildete Kommission unter dem Vorsitz von Prof. Wiehahn sei beauftragt worden, die gewerkschaftliche Situation zu unter-suchen und habe empfohlen: (a) daß Gewerkschaften schwarzer Arbeiter registriert sein müssen, bevor sie an Tarifverhand-lungen teilnehmen können, und (b) daß das Recht auf Zugehörig-keit zu einer Gewerkschaft keinerlei Einschränkungen unterliegen sollte. Der Beratungsausschuß der schwarzen Gewerkschaften habe beim Arbeitsministerium dagegen protestiert, daß die Wiehahn-Kommission mit dieser Empfehlung 2 Millionen schwarzen Arbei-tern, die keinen festen Wohnsitz in der Republik Südafrika ha-ben, das Vereinigungsrecht vorenthalte. Ferner habe die Re-gierung sich ursprünglich geweigert, den Empfehlungen der Kommission zuzustimmen. Die Haltung der Arbeitgeber lasse sich daraus ersehen, daß die Vereinigung der Metall- und Stahlin-dustrieunternehmer den ihr angehörenden Firmen nahegelegt habe, allen nicht offiziell registrierten schwarzen Gewerkschaften die Anerkennung als berechtigter Interessenvertreter zu verweigern. Andere Arbeitgeberverbände würden diesem Beispiel zweifellos folgen. Sodann erklärte Kollege Mohatla, daß die schwarze Ge-werkschaftsbewegung während des kommenden Jahrzehnts die Bil-dung schwarzer Industriegewerkschaften mit aller Energie zu fördern beabsichtige, da solche Gewerkschaften repräsentativer seien, als die von den Arbeitgebern aufgezogenen Unternehmens-gewerkschaften oder die von registrierten weißen Gewerkschaften gebildeten schwarzen Parallelgewerkschaften. Abschließend gab er der Hoffnung Ausdruck, daß es mit einigem guten Willen mög-lich sein sollte, den Arbeitsfrieden in Südafrika zu wahren und soziale Gerechtigkeit für schwarze Arbeitnehmer durchzu-setzen.

Protapuddin (Binnenschiffergewerkschaft von Bangla Desch) überbrachte dem Kongreß die Grüße aller Transportarbeitergewerkschaften seines Landes und verwies auf die Bedeutung der internationalen Solidarität und Zusammenarbeit der Transportarbeiter. Sodann ersuchte er die ITF, ihre Tätigkeit in den Entwicklungsländern auszubauen, um die Bildung freier und demokratischer Gewerkschaften zu fördern. Auch sollte die ITF, wenn möglich, weiterhin in Malaysia in Erscheinung bleiben.

ÄNDERUNGEN DER ITF-SATZUNGEN

(Kongreßdokument XXXIII C-10/1)

Der Präsident erklärte einfühend, daß der Vorstand auf seiner Sitzung am 15. Juli einstimmig beschlossen habe zu empfehlen, die in Dokument XXXIII C-10 enthaltenen Abänderungsanträge Nr. 4, 5 und 6 zu Artikel VI (Vorstand), Absatz 1 der ITF-Satzungen dahingehend zu ändern, daß die in diesen Anträgen enthaltene Ziffer "24" durch die Ziffer "25" ersetzt werden sollte und daß die dadurch entstehenden 2 zusätzlichen Vorstandssitze wie folgt verteilt werden sollten: einer an die Wahlgruppe Asien/Australasien und einer an die Wahlgruppe für Lateinamerika und den Karibischen Raum.

Das Dokument XXXIII C-10/1 wurde einstimmig gutgeheißen.

WAHL DER LEITENDEN GREMIEN

Generalrat

Das Dokument XXXIII C-14/GC/1, Wahl des Generalsekretärs, wurde einstimmig angenommen.

Vorstand

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

TÄTIGKEITSBERICHT (Fortsetzung)

Veitata (Hafenarbeitergewerkschaft der Fidschi-Inseln) sagte, daß die Fidschi-Inseln jetzt zwar eine unabhängige Nation seien,

aber dringend internationale Hilfe benötigten, um eine existenzfähige Gewerkschaftsbewegung aufzubauen. Er dankte den australischen und neuseeländischen Seeleutegewerkschaften der ITF, die seine Organisation in den 70er Jahren wiederholt bei Arbeitskonflikten unterstützt hatten. Im Jahre 1974 -- und wiederum im Jahre 1976 -- seien beachtliche Lohnerhöhungen für Hafenarbeiter erzielt worden. Seine Gewerkschaft sei für die ihr bereitgestellte Solidarität um so dankbarer, als es ihr unter den gegebenen Umständen nicht möglich sei, ihren Unterstützern einen Gegendienst zu leisten. Im Jahre 1977 habe die Regierung nach einem dreiwöchigen Streik versucht, die Internationale Solidarität zu vereiteln, indem sie seiner Gewerkschaft die Anerkennung als berechtigter Interessenvertreter abgesprochen und den gesamten Gewerkschaftsvorstand verhaftet habe. Er selbst sei verhaftet worden und wolle der ITF recht herzlich für all die Hilfe danken, die sie seiner Gewerkschaften in dieser schwierigen Zeit bereitgestellt habe.

Khan (Pakistanische Vereinigung der Flugingenieure und Navigatoren) sagte, er freue sich, daß der Kongreß offensichtlich darauf bedacht sei, kollektiv gegen die Rassendiskriminierung vorzugehen und sich allen Versuchen zu widersetzen, deren Ziel darin bestehe, den Frieden und Wohlstand unabhängiger Nationen zu zerstören. Er war der Ansicht, daß im Interesse der Aufrechterhaltung des internationalen Friedens alles getan werden sollte, um eine totale Zurückziehung sowjetischer Streitkräfte aus Afghanistan zu bewirken. Falls die sowjetrussische Invasion sich auf Nachbarländer Afghanistans ausdehne, könnte sie sehr wohl die Rohölversorgung der westlichen Welt gefährden und damit den gesamten Transport und Verkehr zum Stillstand bringen. Dies würde den Verlust von Tausenden von Arbeitsplätzen zur Folge haben. Mit Bezug auf sektionale Fragen verurteilte Kollege Khan die bestehende Tendenz in Richtung der Installation von 2-Mann-Flugdecks auf modernen Verkehrsflugzeugen und ersuchte alle Mitgliedsgewerkschaften mit Nachdruck, sich dieser Entwicklung zu widersetzen. In diesem Zusammenhang erwähnte er insbesondere, daß die indonesische Luftfahrtsgesellschaft GARUDA bereits Flugzeuge des Typs A-300 mit nur 2 Mann im Flugdeck in Betrieb habe. Die der ITF angeschlossenen Luftfahrtsgesellschaften sollten sich weigern, diese Flugzeuge abzufertigen und müßten eng miteinander zusammenarbeiten, um die Arbeitsplätze der Flugingenieure zu verteidigen. Abschließend erwähnte er, daß seine Organisation die von der ITF-Sektion Zivilluftfahrt am 19. Juli angenommene Politik über die Zusammensetzung der Flugdeck- und Kabinenbesetzungen voll unterstütze.

Frieser (GdED, Deutschland) gab seiner Bewunderung für die mutige Haltung aller Gewerkschafter in Afrika, Asien und Lateinamerika Ausdruck, die unter großer persönlicher Gefahr den Kampf um die Aufrechterhaltung unabhängiger Gewerkschaften in Ländern mit Militärdiktaturen fortgeführt haben. Diese Gewerkschaften hätten ihr Vertreten in die Macht der ITF gesetzt,

und die ITF dürfe sie nicht im Stich lassen. Seines Erachtens habe der ITF-Vorstand die Aufgabe, präzise Informationen darüber einzuholen, in welchem Maße Menschenrechte und Gewerkschaftsrechte in diesen Ländern unterdrückt werden. Diese Informationen sollten danach an die angeschlossenen Gewerkschaften weitergeleitet werden, damit sie der allgemeinen Öffentlichkeit bei jeder Gelegenheit den wahren Sachverhalt vor Augen führen können. Auf diese Weise könne man die öffentliche Meinung mobilisieren. Er sei fest davon überzeugt, daß alle anwesenden Delegierten über die Ausführungen des Kollegen Venturini zutiefst schockiert gewesen seien. Sie sollten somit auch gewillt sein, Diktatoren die Maske vom Gesicht zu reißen und sie öffentlich anzuprangern. Sodann ging Kollege Frieser zum Thema Verkehrspolitik über. Er sagte, daß alle Mitgliedsverbände ihre Regierungen auffordern müßten, eine sinnvolle und koordinierte Verkehrspolitik zu verfolgen, die es gestatte, die verfügbaren Energieressourcen optimal zu nutzen und die der Eisenbahn wiederum den ihr gebührenden Platz einräume. Die gemeinsamen Sitzungen der ITF-Binnenverkehrssektionen seien ein konstruktiver Wegweiser in dieser Richtung, in der die ITF weiterarbeiten müsse.

Dienstag, 22. Juli 1980

NACHMITTAGSSITZUNG

TÄTIGKEITSBERICHT (Fortsetzung)

Sant'anna (Brasilianische Föderation der Seeleute, Binnenschiffer und des Luftfahrtpersonals) gab der Hoffnung Ausdruck, daß in Brasilien -- das nunmehr langsam zu einer demokratischen Regierungsform zurückkehre -- für vielen Tausende von Transportarbeitern der Region, die gegenwärtig von Militärdiktaturen unterdrückt werden, bald wieder volle politische Freiheit und Gewerkschaftsrechte wiederhergestellt werden würden. Die Rechte der brasilianischen Transportarbeiter im öffentlichen Sektor seien weiterhin beschränkt, aber die Anwesenheit der Vertreter der brasilianischen Transportarbeiter am Kongreß zeige, daß sie fest entschlossen seien, alle ihre Rechte und Freiheiten zurückzugewinnen. Seine Gewerkschaft sei der ITF erst kürzlich beigetreten und nehme erstmalig an einem ITF-Kongreß teil. Sie habe jedoch während der letzten 10 Jahre an zahlreichen Regionalseminaren teilgenommen. Abschließend versprach er der ITF die Unterstützung Brasiliens für die Kampagne gegen Schattenflaggen und die übrigen Aktivitäten der Föderation im Namen der Transportarbeiter der Welt.

Yankey (General Transport, Petroleum and Chemical Workers' Union, Ghana) sagte, die afrikanischen Gewerkschaften seien sich sehr wohl des großen Nutzens der Bildungsarbeit der ITF in Afrika bewußt. Dennoch sei er der Meinung, daß die ITF-Regionaltätigkeit weiter ausgebaut werden müsse. Seine Gewerkschaft habe sich dem Grundsatz der internationalen Solidarität der Arbeiter verschrieben. Die am Kongreß vertretenen ghanesischen Gewerkschaften begrüßten die dem Kongreß vorgelegte Entschliesung über multinationale Unternehmen und möchten der ITF außerdem für ihre während der letzten 3 Jahre auf Ebene der IAO unternommenen Bemühungen in Richtung der Annahme neuer Verwaltungsurkunden für Straßentransportarbeiter danken. Abschließend erwähnte er einen erfolgreichen Streik vom Jahre 1978, der der Regierung das Versprechen abgerungen habe, einen Einkommenssteuererlaß auf bestimmte Vergünstigungen zu gewähren.

Loza (Argentinische Hafnarbeitergewerkschaft, SUPA) berichtete über die gegen argentinische Hafnarbeiter nach dem Hafenstreik vom Jahre 1976 ergriffenen Disziplinarmaßnahmen. Er sagte, er sei fest davon überzeugt, daß seine Gewerkschaft -- SUPA -- diese schwierige Zeit ohne die tatkräftige Unterstützung der ITF nicht überlebt haben würde. Was die Unterdrückung der Rechte der Arbeiter betreffe, so sei die argentinische Regierung eine der schlimmsten in ganz Lateinamerika. Als Beispiel hierfür führte er die kürzliche Übernahme mehrerer Gewerkschaften durch das Militärregime an. Ein weiteres Beispiel sei die von der Regierung ohne vorherige Rücksprache mit den Arbeitnehmern

vorgenommene Umstellung auf den Containerbetrieb in der Hafengewirtschaft. Abschließend ersuchte Kollege Loza den Kongreß mit Nachdruck, erneut die im IAO-Abkommen über die Hafendarbeit vom Jahre 1973 enthaltenen Grundsätze zu bekräftigen, und forderte die ITF auf, grundlegende Rechte und Freiheiten zu schützen, wo immer sie im lateinamerikanischen Kontinent bedroht werden.

Ioannou (Federation of Transport, Petroleum and Agricultural Workers, Zypern) berichtete über die in seinem Land von Hafenarbeitern und Transportarbeitern dank der straffen gewerkschaftlichen Organisierung während der letzten Jahre erzielten Fortschritte. Im Verkehrssektor seines Landes bestehe sogar ein Mangel an Arbeitskräften. Aus diesem Grunde habe die Regierung mit gewerkschaftlicher Unterstützung ein beschleunigtes Ausbildungsprogramm eingeführt. Zur Frage der Registrierung von Schiffen unter der Flagge Zyperns erklärte Kollege Ioannou, er sei verärgert darüber, daß die ITF trotz der Verschärfung der einschlägigen Kontrollvorschriften durch die Regierung des Landes und der Bemühungen, die Reeder Zyperns zu bewegen, mehr Geld in der Handelsflotte des Landes zu investieren, noch immer nicht bereit sei, Zypern als ein echtes Schifffahrtsland anzuerkennen. Seine Gewerkschaft, deren Hauptaufgabe es u.a. sei, die Rechte der an Bord zyprischer Schiffe beschäftigten Seeleute zu schützen, dürfe von der ITF mit Recht erwarten, daß sie den zyprischen Kollektivvertrag auf allen Schiffen unter zyprischer Flagge -- ganz gleich ob sie in Besitz zyprischer oder ausländischer Reeder stehen -- anerkenne. Er fragte sich, ob die ITF vielleicht ihre Haltung ändern würde, nachdem sich ein Seeleutevertreter der ITF in Zypern mit der Situation an Ort und Stelle vertraut gemacht habe.

Robolt (Transportarbeiterföderation von Panama, FITTAMPS) gratulierte dem Generalsekretär zur Erstellung eines ausgezeichneten Tätigkeitsberichtes. Er sagte, die in der Panamakanalzone beschäftigten Arbeitnehmer wüßten, daß sie sich auf die ITF verlassen können. Sodann ersuchte er die Gewerkschaften der fortschrittlichen Industrieländer, über den Kollegen Medardo Gomerio in Lima finanzielle und technische Hilfe bereitzustellen. Seine Gewerkschaft, die FITTAMPS, hätte gern Informationen über die Beschäftigungsbedingungen der Seeleute auf Schiffen anderer Länder. Abschließend ersuchte er die Kongreßdelegierten, sich für eine Minute in Erinnerung an die unter Militärregimen leidenden Arbeiter zu erheben, und bat alle Anwesenden, die Arbeiter Lateinamerikas, und insbesondere die Arbeiter Boliviens, zu unterstützen.

ENTSCHLIESSUNGSANTRÄGE

(Kongreßdokument XXXIII C-9)

Jones (ITF-Vizepräsident) legte den Entschließungsantrag über die Unterdrückung der Gewerkschaften in Südafrika vor. Er sprach über das unmenschliche Apartheid-System, dessen Hauptzweck es sei, die regelmäßige Zufuhr billiger schwarzer Arbeitskräfte sicherzustellen. Die Gewerkschaften sollten auf Regierungen, Unternehmen, und Finanzinstitute mit Interessen in Südafrika, die die einschlägigen Verhaltensrichtlinien nicht beachten und den schwarzen Arbeitnehmern in Südafrika nur einen Hungerlohn zahlen, größeren Druck ausüben. Jones sagte, er bewundere die schwarzen südafrikanischen Gewerkschaften, die unter großen Schwierigkeiten ihren Kampf um gewerkschaftliche Rechte fortsetzen, insbesondere die führenden Funktionäre der Western Province General Workers' Union, die -- trotz des Widerstandes der von der Regierung unterstützten Arbeitgeber -- die Hafendarbeiter von Kapstadt gewerkschaftlich organisiert habe. Die von der südafrikanischen Regierung bezüglich der Erweiterung der Verhandlungsrechte der schwarzen Arbeitnehmer abgegebenen Versprechen hätten sich als wertlos erwiesen. Ein Beispiel dafür sei die der ITF angeschlossene Transport and Allied Workers' Union, der die Anerkennung als rechtmäßiger Interessenvertreter ihrer Mitglieder vorenthalten worden sei, und die sich nunmehr mit sogenannten Scheingewerkschaften auseinanderzusetzen habe, die in der Tasche der Arbeitgeber steckten. Jones forderte den neuen ITF-Vorstand auf, praktische Maßnahmen in Unterstützung der schwarzen Arbeiter Südafrikas zu ergreifen. Der Kampf dieser Arbeiter sei auch der Kampf der ITF; die ITF müsse ihnen daher zur Seite stehen, solange ihnen Rechte und Freiheiten vorenthalten würden.

Kitson (Britische Transportarbeitergewerkschaft, TGWU) unterstütze den von Kollege Jones vorgelegten Entschließungsantrag. Er sagte, die Rechte der südafrikanischen Gewerkschafter würden von riesigen multinationalen Unternehmen unterdrückt, und diese Unternehmen unterstützten ein offensichtlich rassistisches Regime. Die ITF besitze genügend Macht, um der südafrikanischen Regierung die Stirn zu bieten und sollte von dieser Macht Gebrauch machen.

Die Entschließung wurde mit 2 Stimmenthaltungen angenommen.

Venturini (Argentinische Gewerkschaft der Schiffselektriker) legte im Namen des ITF-Vorstandes den Entschließungsantrag über die Verurteilung des militärischen Staatsreiches in Bolivien vor. Er erinnerte den Kongreß an die zahlreichen Bezugnahmen auf diktatorische latein- und zentralamerikanische Regierungen, deren Ziel es sei, die Gewerkschaften systematisch zu zerstören. Im vorliegenden Falle sei eine frei gewählte demokratische Regierung brutal gestürzt worden. Er forderte den Kongreß auf, den Staatsstreich mit aller Entschlossenheit zu verurteilen und seine Solidarität mit der Bevölkerung und den Arbeitern Boliviens zu bekunden.

Perez (Argentinische Straßentransportarbeiterföderation) war der Ansicht, daß der Kongreß eine weitere EntschlieÙung annehmen sollte, die allgemeiner abgefaÙt sei und zur Bekämpfung von Diktaturen in aller Welt benutzt werden könne. Falls das diktatorische Regime Boliviens an der Macht bleibe, werde sich die Diktatur in ganz Lateinamerika ausbreiten. Perez erklärte, daß seine Gewerkschaft bereit sei, alle internationalen Aktionen gegen die bolivische Junta zu unterstützen, einschließlich eines sofortigen und totalen Boykottes Boliviens durch die ITF.

Marquez (Kolumbische Hafentarbeiterföderation) pflichtete den beiden Vorrednern bei. Er bestätigte, daß die Demokratie in ganz Lateinamerika gefährdet sei. Noch dürfe man die Situation in El Salvador, wo ein bitterer Bürgerkrieg vorherrsche, außer Acht lassen. Die Regierung des Landes werde sich nicht viel länger halten können, sodaß sofortige Maßnahmen erforderlich seien.

Cruz (Mexikanische Binnenschiffer- und Seeleutegewerkschaft) sagte, der Kongreß dürfe in Anbetracht der barbarischen Maßnahmen feudaler Diktaturen nicht schweigen. Aus diesem Grunde ersuchte er den Vorstand ebenfalls, dem Kongreß eine allgemeinere abgefaÙte EntschlieÙung vorzulegen, in der die ITF eindeutig ihre Stimme in Verteidigung der unterdrückten Arbeiter ganz Lateinamerikas erhebe.

Der Präsident sagte, der Vorstand werde nach Rücksprache mit den lateinamerikanischen Delegierten einen weiteren EntschlieÙungsantrag vorlegen. Dieser EntschlieÙungsantrag werde sich auf die wachsende Gefährdung der Bürger- und Gewerkschaftsrechte in ganz Lateinamerika beziehen.

Kitson (Britische Transportarbeitergewerkschaft, TGWU) legte den EntschlieÙungsantrag über die Unterdrückung der Coca-Cola-Arbeiter in Guatemala vor. Er sagte, diese EntschlieÙung sei von der ITF-Sektion Reisebüropersonal an die Plenarsitzung verwiesen worden. Er forderte den Kongreß auf, den internationalen Boykott gegen Produkte des Unternehmens Coca-Cola zu unterstützen.

Der EntschlieÙungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Rich (Internationale Vereinigung der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen, IOMMP, USA) führte den EntschlieÙungsantrag über Gewerkschafts- und Kollektivverhandlungsrechte des Aufsichtspersonals ein. Er sagte, dieser Antrag stütze sich auf die vom amerikanischen Arbeitsminister Ray Marshall auf der Eröffnungssitzung des Kongresses gemachte Feststellung, daß ein enger Zusammenhang zwischen Menschenrechten und den Rechten der Arbeitnehmer bestehe. Er bat den Kongreß, die IAO aufzufordern, internationale Mindestsozialnormen festzulegen, die Arbeitnehmern in aufsehenden Funktionen das gleiche Vereinigungs- und Kollektivverhandlungsrecht einräumen wie anderen Arbeitern.

Der Entschließungsantrag wurde einstimmig angenommen.

TÄTIGKEITSBERICHT (Fortsetzung)

Mitra (Indische Seeleutegewerkschaft, NUS) berichtete über Angriffe auf seine Gewerkschaft durch Agenten der marxistisch beeinflussten Regierung von West-Bengal. Solche Angriffe seien nicht weniger ernst als die Angriffe faschistischer Extremisten und sollten somit in gleichem Maße verurteilt werden. Sodann erklärte er, er freue sich ebenfalls darüber, daß die in Hong Kong abgehaltene ITF-Seeleutekonferenz zu einer Entspannung der Atmosphäre beigetragen habe. Die ITF könne es sich nicht leisten, einen Streit mit den ihr angeschlossenen asiatischen Seeleutegewerkschaften zu führen. Er hoffe daher, daß die ITF aus den kürzlichen Entwicklungen eine Lehre gezogen habe und nunmehr die erforderlichen Schritte unternehmen werde, um die Vertretung der asiatischen Gewerkschaften in den leitenden Gremien der ITF zu stärken. Die asiatischen Transportarbeiter würden darauf bestehen, daß man mit ihnen über alle Fragen, die ihre Interessen unmittelbar berühren, voll Rücksprache halte.

Koranteng (Straßentransportarbeitergewerkschaft, Ghana) sagte, er nehme erstmalig an einem ITF-Kongreß teil. Er bat die ITF, ihre Bildungsarbeit für afrikanische Straßentransportarbeiter auszubauen und die afrikanischen Gewerkschaften zu ermutigen, sich an der Arbeit der ITF voll zu beteiligen. Sodann dankte er den Kollegen Baiden und Udogwu sowie dem Generalsekretär und dem Personal des ITF-Sekretariats für ihre wertvolle und tatkräftige Unterstützung und Hilfe.

Mhungu (Eisenbahnergewerkschaft von Zimbabwe) gab seiner Genugtuung darüber Ausdruck, daß Zimbabwe vor kurzem seine Unabhängigkeit erlangt habe. Die ITF habe während der letzten 15 Jahre die Fackel der Freiheit in Rhodesien aufrecht erhalten. Aus diesem Grunde bitte er alle am Kongreß vertretenen Mitgliedsgewerkschaften, ihren nationalen Gewerkschaftsbünden den Dank der schwarzen Einwohner Zimbabwes für ihre wertvolle Unterstützung zu übermitteln. Die schwarzen Gewerkschafter des neuen Zimbabwe würden von der ITF wiederum Rat und Hilfe benötigen, vor allem während der nächsten Monate, in denen wichtige wirtschaftliche Probleme zu behandeln seien. Abschließend erklärte Kollege Mhungu, daß die schwarzen Einwohner Zimbabwes über das Schicksal der in den afrikanischen Nachbarländern noch immer um Unabhängigkeit und Selbstbestimmung kämpfenden Arbeiter äußerst besorgt seien. Allen diesen Menschen wolle er seine persönliche Unterstützung und Solidarität zusichern.

Mittwoch, 23. Juli 1980

VORMITTAGSSITZUNG

TÄTIGKEITSBERICHT (Fortsetzung)

Die Kollegin R. Camacho (Bolivische Gewerkschaft des LAB-Luftfahrtspersonals) ersuchte die ITF, mehr Seminare und Konferenzen für weibliche Transportarbeiter anzuberaumen. Sie sagte, seit dem Jahre 1974 hätten in Lateinamerika fünf solche Seminare stattgefunden und fragte, warum der Tätigkeitsbericht keine Bezugnahme auf diese Tagungen enthalte. Von den 155 Frauen, die an diesen Seminaren teilgenommen hätten, seien nur 35 aktive Gewerkschaftsfunktionäre gewesen. In Lateinamerika selbst seien jedoch Tausende von Frauen im Transport und Verkehr beschäftigt. Ganz offensichtlich seien die Frauen nicht in genügender Anzahl an der gewerkschaftlichen Arbeit beteiligt. Sie sollten daher ermutigt werden, dies zu tun, damit sie das für eine aktive und gleichberechtigte gewerkschaftliche Mitarbeit erforderliche Selbstvertrauen entwickeln.

Azar (Argentinische Gewerkschaft des Autobus- und Straßenbahnpersonals) bezeichnete den Tätigkeitsbericht als allgemein befriedigend, war aber der Ansicht, daß der Bericht nicht genug Einzelheiten über die Arbeit des Lateinamerika-Büros der ITF enthalte. Dieses Büro habe in der Region auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Schulung, der Verteidigung der Gewerkschaftsrechte, der internationalen Solidarität und der Erweiterung des Sozialversicherungsschutzes der Transportarbeiter enorme Erfolge erzielt. Sodann bat er die ITF, geeignete Maßnahmen in die Wege zu leiten, um der nachteiligen Wirtschafts- und Sozialpolitik bestimmter lateinamerikanischer Regierungen entgegenzuwirken. In Lateinamerika werde viel Blut vergossen; wenn in diesem Erdteil die Menschenrechte wieder voll hergestellt werden sollten, müßten die Arbeiter der Länder mit demokratischen Regierungen entschlossener handeln.

Morikage (Japanische Eisenbahnergewerkschaft, KOKURO) dankte der ITF für die Betreuung der asiatischen Mitgliedsgewerkschaften während der Berichtszeit. Er sagte, daß es den Eisenbahnen, gleich anderen in den öffentlichen Diensten Japans beschäftigten Arbeitnehmern, nicht gestattet sei, Streikmaßnahmen zu ergreifen. Gegen die Teilnehmer an der im Frühjahr 1980 durchgeführten gewerkschaftlichen Offensive seien umfassende Disziplinarmaßnahmen ergriffen worden. Die von den Japanischen Staatsbahnen gegen seine Gewerkschaft (KOKURO) und die japanische Gewerkschaft des Lokpersonals (DORO) eingeleiteten Gerichtsverfahren gefährdeten das Weiterbestehen beider dieser Organisationen. Die Eisenbahnen hätten von den Gewerkschaften Schadenersatz in Höhe von 100 Millionen US-Dollars gefordert. Bedauerlicherweise sei die gewerkschaftliche Organisation der Transportarbeiter in Japan nicht sehr stark.

Aus diesem Grunde hoffe er, daß auch andere japanische Mitgliedsgewerkschaften dem Beispiel der KOKURO folgen würden, die eine Werbekampagne unter den gewerkschaftlich nicht organisierten Arbeitnehmern begonnen habe. In der nahen Zukunft werde ein gewerkschaftliches Bildungsseminar durchgeführt werden, dessen Zweck es sei, den Teilnehmern die Vorteile der Zugehörigkeit zur ITF darzulegen.

Benade (Council of Transport Workers, Südafrika) protestierte im Namen seiner Delegation gegen die ungezügelten Bemerkungen einiger Redner während der Diskussion über die Lage in Südafrika. Er erklärte, daß sehr wenig über die Hilfe und Unterstützung gesagt worden sei, die Südafrika von seinen afrikanischen Nachbarländern erhalte. Sodann gab er seiner großen Enttäuschung über den Inhalt des Dringlichkeitsentschließungsantrages über Südafrika Ausdruck. Er sagte, man müsse die Entwicklungen in der Republik Südafrika aus der richtigen Perspektive sehen. Insbesondere habe der Kollege Mohatla in seinen Ausführungen einen etwas verzerrten Eindruck von den Gewerkschaftsrechten der schwarzen Arbeiter gegeben. Benade war der Ansicht, daß die gegenwärtigen sozialen Unruhen in der Arbeiterbewegung vorwiegend der Unfähigkeit der führenden Funktionäre der neugebildeten schwarzen Gewerkschaften zuzuschreiben seien. Nachdem die führenden Funktionäre schwarzer Gewerkschaften das von der Regierung subventionierte Ausbildungsprogramm für Gewerkschaftsfunktionäre absolviert hätten, würde sich die Lage in aller Wahrscheinlichkeit verbessern. Der von der Gewerkschaft des Kollegen Mohatla - TAWU - durchgeführte Streik des Autobuspersonals sei von vornherein zum Scheitern verurteilt gewesen, weil die schwarzen Arbeiter, die auf den Bussen fahren, nie in der Lage gewesen wären, die stark erhöhten Fahrpreise zu zahlen, die sich aus der Erfüllung der von der TAWU gestellten Forderungen bedingterweise ergeben haben würden. Abschließend teilte er mit, daß seine Gewerkschaft ausländischen (vorwiegend asiatischen) Besatzungsmitgliedern von Schattenflaggenschiffen wertvolle Hilfe geleistet habe. Er persönlich habe in Kapstadt mehrere Streitfälle geregelt, und seine Organisation habe jetzt aktive Vertreter in den Häfen von Port Elizabeth und Durban.

Tay (Schiffsoffiziersgewerkschaft von Singapur) sprach über die Gefahren der gegenwärtigen ITF-Schattenflaggenpolitik. Er hoffte, daß der Kongreß den von Kollege Barnes geäußerten Bedenken die ihnen gebührende Aufmerksamkeit zollen werde. Es sei unbedingt notwendig, daß die ITF geeignete Schritte unternehme, um die Arbeitsplätze der Transportarbeiter der Entwicklungsländer -- nicht allein der Seeleute -- zu schützen. Die asiatischen Seeleutegewerkschaften hätten sich über den Besuch einer ITF-Mission gefreut, weil ihnen diese Mission Gelegenheit geboten habe, der ITF ihre Ansichten zur gegenwärtigen ITF-Politik darzulegen. Ferner hätten die Seeleutegewerkschaften mit großer Genugtuung von der geplanten Abhaltung einer Asiatischen ITF-Seeleutekonferenz in Hongkong Kenntnis genommen. Beide diese Entschlüsse würden zu einer

Entspannung der Situation in Asien beitragen. Desgleichen begrüßten die asiatischen Seeleutegewerkschaften den von der ITF-Seeleutesektion gefaßten Beschluß zur Bildung eines asiatischen Regionalausschusses. Auch wolle er dem Kongreß für die von ihm beschlossene Erhöhung der Zahl der Mitglieder des ITF-Vorstandes danken. Wenn die ITF in der Dritten Welt konstruktive Arbeit leisten wolle, müsse sie jedoch weitaus mehr tun. Sie müsse mehr Personal beschäftigen, ihre Verwaltung dezentralisieren und selbständige Regionalorganisationen bilden, die sich der lokalen Erfordernisse bewußt sind und auf diese entsprechend reagieren können.

Der Generalsekretär sagte zu Beginn seiner Stellungnahme zur Diskussion des Tätigkeitsberichtes, daß er auf bestimmte Punkte spezifisch Bezug nehmen aber auch einige allgemeine Bemerkungen machen werde. Auf die Ausführungen des letzten Redners (Kollege Tay aus Singapur) erwiderte er, daß die Gewerkschaften der fortschrittlichen Industrieländer durchaus nicht darauf bedacht seien, die Arbeitsplätze ihrer Brudergewerkschafter in der Dritten Welt zu stehlen. Noch lägen irgendwelche Beweise dafür vor, daß die ITF eine protektionistische Politik betreibe. Die eigentlichen Rivalen der Gewerkschaften der Dritten Welt seien Brudergewerkschaften in der gleichen Region, da der Kampf um Arbeitsplätze sehr heftig sei und von Schattenflaggenreedern noch weiter angeschürt werde. Die ITF stelle keine Gefahr dar. Im Gegenteil: sie versuche gewisse Mindestlöhne und Mindestbedingungen durchzusetzen, was äußerst schwierig, aber unbedingt notwendig sei. Ohne diese Bemühungen der ITF würden die an asiatische Seeleute gezahlten Heuern drastisch sinken.

Mit Bezug auf die kürzlich in Singapur abgehaltenen Seeleutetagungen erklärte der Generalsekretär, daß er die Mitglieds-gewerkschaften der ITF nicht davon abhalten wolle, Kontakte mit nicht angeschlossenen Organisationen zu pflegen oder mit solchen Organisationen Sitzungen abzuhalten. Andererseits jedoch könnten die auf solchen Tagungen gefaßten Beschlüsse ganz offensichtlich nicht als ITF-Politik betrachtet werden. Es freue ihn, daß die später in Hongkong abgehaltene Asiatische ITF-Seeleutekonferenz den Teilnehmern Gelegenheit geboten habe, frei und offen ihre Meinung darzulegen, und daß die Konferenz einen ITF-Regionalausschuß für Asiatische Seeleute gebildet habe, dessen Aufgabe es u.a. sei, sich mit dem dringenden Problem der Seeleuteheuern zu befassen.

Der Generalsekretär gab zu, daß das ITF-Sekretariat verhältnismäßig klein und in einem Bereich vielleicht unterbesetzt sei. Dies sei jedoch kein stichhaltiges Argument für eine Dezentralisierung der Verwaltung. Die Delegierten dürften nicht vergessen, wie gut die Regionalstruktur der ITF funktioniere. Viele Redner hätten die Tätigkeit der ITF-Regionalvertreter gelobt und gepriesen. Fast ein Drittel der Einnahmen der ITF in der Form von Mitgliedsbeiträgen werde für die Finanzierung der Regionaltätigkeit verwendet. Dennoch seien Hauptbüros außerordentlich wichtig und ihre Erfordernisse müßten gleichfalls befriedigt werden.

In Beantwortung der Redner, die behauptet hatten, daß die verschiedenen Regionen in den leitenden Gremien der ITF nicht ordnungsgemäß vertreten seien, erklärte der Generalsekretär, daß bereits etwas getan worden sei, um diesem Umstand abzuhelpfen. Der Kongreß habe beschlossen, zwei zusätzliche Vorstands-sitze zu bilden.

Viele Delegierte hätten ihrer Abscheu und Besorgnis über die Verletzung der Bürger- und Gewerkschaftsrechte Ausdruck gegeben -- nicht zuletzt aufgrund des vorige Woche in Bolivien unternommenen Staatsstreiches. Man könne sogar mit Recht sagen, daß die Frage der Bürger- und Gewerkschaftsrechte das Haupt-thema des Kongresses sei. Man dürfe sich aber nicht von einem sogenannten Kongreßfieber anstecken lassen. Die Annahme von Entschlieungen sei durchaus kein Ersatz für konkrete Maßnahmen, deren Ziel darin bestehen müsse, den Gewalttaten übler Diktatoren ein Ende zu bereiten. Boykottmaßnahmen seien wirk-sam, benötigten jedoch die volle Beteiligung der Hafenarbeiter und des Luftfahrtpersonals -- darunter ITF-Mitglieder, die u.U. ihre eigenen Arbeitsplätze und manchmal sogar ihre eigene Freiheit gefährden könnten. Aus diesem Grunde dürfe man nicht bei jedem Anlaß zu Boykottmaßnahmen greifen. Die ITF werde ihrerseits die nationalen Gewerkschaftsbünde daran erinnern, daß sie sich nicht darauf verlassen könnten, daß die ITF an ihrer Stelle Maßnahmen ergreife. Die Unterdrückung beschränke sich nicht auf die Transportarbeiter. Wenn die ITF Stoßtruppen bereitstellen soll, dürfe man nicht erwarten, daß sie allein auf den Barrikaden bleiben.

Mit Bezug auf ein spezifisches Beispiel der Vorenthaltung grundlegender Gewerkschaftsrechte erklärte der Generalsekretär, er befürchte, daß der MAS-Arbeitskonflikt zu einer allgemeinen Beschränkung der Rechte der Arbeitnehmer führen werde - nicht nur in Malaysia, sondern auch in anderen asiatischen Ländern. Den malaysischen Gewerkschaften könne jetzt ohne Berufungs-möglichkeit die Anerkennung als rechtmäßiger Interessenver-treter ihrer Mitglieder abgesprochen werden. Andere asiatische Regierungen beabsichtigten, die IAO aufzufordern, die Tätigkeit der internationalen Berufssekretariate zu untersuchen, darunter an erster Stelle die Tätigkeit der ITF. Ferner könne man erwar-ten, daß die Regierungen der betreffenden asiatischen Länder ihre Arbeitsgesetzgebung harmonisieren werden, vielleicht nach malaisischem Muster.

Bezugnehmend auf die Situation in Südafrika stimmte der Gene-ralsekretär der Feststellung des Kollegen Oyeyemi zu, daß die neue südafrikanische Arbeitsgesetzgebung lediglich kosmetische Zwecke verfolge. Das neue Gesetz sei ein Mittel zur Übernahme der Kontrolle der schwarzen Gewerkschaften, die sich jetzt allmählich als existenzfähig erwiesen hätten. Aus diesem Grunde betrachte die südafrikanische Regierung diese Gewerkschaften als "ein Problem". Es würde ihn nicht besonders überraschen, wenn die Registrierung von Gewerkschaften in Südafrika am Ende obligatorisch gemacht würde, wonach zum geeigneten Zeitpunkt

eine "Entregistrierung" erfolgen würde. Er habe alle Hochachtung vor schwarzen Gewerkschaftern, die bereit seien, der südafrikanischen Regierung die Stirn zu bieten. In diesem Zusammenhang erwähnte er besonders die in einen Arbeitskonflikt mit Table Bay Cold Storage in Kapstadt verwickelten Arbeitnehmer und deren führende gewerkschaftliche Vertreter in der Western Province General Workers' Union (GWU). Gewerkschafter wie diese GWU-Funktionäre bildeten das Rückgrat der Gewerkschaftsbewegung und seien in Südafrika dringend notwendig. Abschließend erinnerte er den Kongreß daran, daß die größten Erfolge in der Geschichte der Gewerkschaftsbewegung durch die willkürliche Nichtbeachtung schlechter und reaktionärer Gesetze erzielt worden seien.

Der große Mut und die Hingabe der echten südafrikanischen Gewerkschaften werde eines Tages kostbare Früchte tragen.

BERICHT DES ENTSCHEIDUNGS-AUSSCHUSSES

(Kongreßdokument XXXCCC C-9/Bericht)

Murphy (Britische Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere, Vorsitzender des Entscheidungsausschusses) legte den Bericht vor und empfahl dessen Annahme.

Der Bericht wurde einstimmig angenommen.

FINANZBERICHTE UND BERICHTE DER RECHNUNGSPRÜFER

(Kongreßdokumente XXXCCC C-8 und C-8/1)

Kitson (Britische Transportarbeitergewerkschaft, TGWU) dankte dem Generalsekretär und dem Personal der Finanzabteilung der ITF im Namen der Laienrechnungsprüfer für die Verwaltung der ITF-Financen während der Berichtszeit.

Der Finanzbericht wurde einstimmig angenommen.

Mittwoch, 23. Juli 1980

NACHMITTAGSSITZUNG

ENTSCHLIESSUNGSANTRÄGE (Fortsetzung)

Weighell (Britische Eisenbahnergewerkschaft, NUR) führte den EntschlieBungsantrag über Technologische Neuerungen und kürzere Arbeitswoche ein. Er sagte, daß durch eine in Übereinstimmung mit der Politik des Britischen Gewerkschaftsbundes (TUC) und des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB) stehende Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 35 Stunden Arbeitsplätze geschaffen werden könnten, und zwar zu einem Zeitpunkt, zu dem die wachsende Arbeitslosigkeit politische und soziale Spannungen verursache. In Großbritannien gebe es jetzt fast 2 Millionen Arbeitslose, in anderen Ländern -- vor allem in der EWG, Japan, Australien und Nordamerika -- sehe die Situation nicht sehr anders aus. In Anbetracht des zunehmenden Tempos der technischen Entwicklung müsse die gewerkschaftliche Zustimmung zur Einführung technischer Neuerungen an Forderungen auf Reduzierung der Arbeitszeit gebunden werden. Den einzelnen Mitgliedsgewerkschaften stehe es frei, diesen EntschlieBungsantrag in ihren eigenen Ländern unter Beachtung der dort vorherrschenden besonderen Umstände zu erfüllen.

Evans (Britische Transportarbeitergewerkschaft, TGWU) unterstützte den EntschlieBungsantrag und rief den Kongreß zu einer weltweiten Kampagne zur Reduzierung der Arbeitszeit ohne Lohnverlust auf. Die britischen Arbeitgeber hätten gesagt, daß sie auf diesem Gebiete nicht unabhängig und allein handeln könnten: um so mehr Grund, gemeinsame Sache zu machen. Eine kürzere Arbeitswoche bedeute mehr Arbeitsplätze und mehr Freizeit für die bereits beschäftigten Arbeitnehmer. Evans sagte, er könne verstehen, daß einige Mitgliedsverbände die Reduzierung der Arbeitszeit in einer anderen Form vornehmen möchten, wie z.B. vorzeitige Pensionierung, mehr Urlaub, usw. Die Auswirkungen würden jedoch am Ende gleichartig sein.

Grönberg (Schwedische Transportarbeitergewerkschaft) bedauerte, diesen EntschlieBungsantrag nicht unterstützen zu können. Er sagte, seine Organisation und auch andere schwedische Gewerkschaften möchten nicht verpflichtet sein, eine Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit vorzunehmen. Stattdessen strebten sie eine Herabsetzung der Gesamtarbeitszeit an, einschließlich einer Herabsetzung des Rücktrittsalters. Noch seien technische Neuerungen unbedingt immer schlecht; dessen ungeachtet aber müsse die Einführung neuer Arbeitsmethoden der Zustimmung der zuständigen Gewerkschaften bedürfen. Der zum Thema Computerisierung und Automation unterbreitete EntschlieBungsantrag decke sich in größerem Maße mit dem Ziel seiner Gewerkschaft, die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen.

Blanco (Argentinische Straßentransportarbeitergewerkschaft) war der Ansicht, daß die Absicht dieser EntschlieÙung klar gemacht werden sollte, um sie für die Delegierten annehmbarer zu machen. Letztlich schlug er eine textliche Änderung des letzten Absatzes vor.

Hunter (Kanadische Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportarbeiter, CBRTGW) sagte, der EntschlieÙungsantrag sei in seiner vorliegenden Form für die Delegation seines Landes nicht annehmbar, da der Kanadische Gewerkschaftsbund bereits eine 32-Stunden-Woche anstrebe. Sodann verwies er die Delegierten auf eine im Jahre 1979 von der ITF-Sektion Eisenbahn angenommene EntschlieÙung zum gleichen Thema, da die ITF in ihr aufgefordert werde, eine gemeinsame weltweite Kampagne zur Kürzung der wöchentlichen Arbeitszeit einzuleiten. Ferner werde in der früheren EntschlieÙung spezifisch auf "andere Maßnahmen zur Herbeiführung einer gleichwertigen Reduzierung der Arbeitszeit" Bezug genommen.

Frieser (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, GdED) schlug vor, daß in den vorliegenden EntschlieÙungsentwurf die Worte "auf höchstens 35 Stunden" aufgenommen werden sollten. Damit könne man den Einwänden der kanadischen Delegation Rechnung tragen. Ferner sollten am Ende des ersten Absatzes die Worte "oder andere Maßnahmen zwecks Herbeiführung einer gleichwertigen Herabsetzung der Arbeitszeit zu treffen" hinzugefügt werden. Diese letztere Änderung würde es Mitgliedsverbänden ermöglichen, in einer für sie geeigneten Weise die Gesamtarbeitszeit entsprechend zu reduzieren und somit mehr Arbeitsplätze zu schaffen. Nach Vornahme dieser beiden Änderungen sollten alle am Kongreß vertretenen Gewerkschaften in der Lage sein, den vorliegenden EntschlieÙungsantrag zu unterstützen.

Weighell (Britische Eisenbahnergewerkschaft, NUR) sagte, seine Gewerkschaft sei gern bereit, den von Kollege Frieser vorgeschlagenen Abänderungen zuzustimmen, um die einstimmige Annahme der EntschlieÙung zu ermöglichen.

Potums (Belgische Eisenbahnergewerkschaft) sagte, daß sich die Arbeitslosigkeit in Belgien während der nächsten 5 Jahre in aller Wahrscheinlichkeit verschlechtern werde. Es sei keine Übertreibung zu sagen, daß die ansteigende Arbeitslosigkeit die demokratische Gesellschaftsordnung gefährde. Aus diesem Grunde sei es unbedingt notwendig, die verfügbare Arbeit gerecht zu verteilen. In diesem Sinne unterstütze seine Gewerkschaft den vorliegenden EntschlieÙungsantrag voll und ganz.

Die EntschlieÙung wurde mit einer Stimmenthaltung angenommen, nachdem der erste Absatz durch die Hinzufügung der Worte:

"auf höchstens 35 Stunden, oder andere Maßnahmen zwecks Herbeiführung einer gleichwertigen Herabsetzung der Arbeitszeit zu treffen." hinzugefügt worden waren.

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN

Mol (FNV, Niederlande und Berichterstatter) legte den Bericht über die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt (Dokument XXXIII C-13/IN/Bericht) vor, der diskussionslos und einstimmig angenommen wurde.

ENTSCHLIESSUNGSANTRÄGE (Fortsetzung)

Weighell (Britische Eisenbahnergewerkschaft, NUR) führte den Entschließungsantrag über Energieeinsparung und öffentlicher Verkehr ein. Mit Verweis auf den Anstieg der Energiepreise erklärte er, daß die Regierungen der Industrieländer sich nunmehr mit der Frage befassen müßten, auf welche Weise Energie am besten eingespart werden könne. Die EWG habe bereits eine gemeinschaftliche Politik festgelegt, deren Ziel es sei, die Abhängigkeit von importierten Energie-Ressourcen zu reduzieren. Da der Transport und Verkehr ein wichtiger Faktor im Energieverbrauch sei, müsse man den Regierungen die energiesparenden Möglichkeiten öffentlicher Verkehrsmittel anschaulich machen. Der öffentliche Verkehr müsse somit erweitert und gleichzeitig ausreichend subventioniert werden.

Küng (VHTL, Schweiz) erinnerte die Kongreßdelegierten daran, daß die Frage der Energieeinsparung bereits auf den von der ITF einberufenen Tagungen der Binnenverkehrssektionen diskutiert worden sei. Insbesondere verwies er die Delegierten auf die in Basel und auf einer kürzlichen Tagung in Lindabrunn angenommenen Erklärungen.

Potums (Belgische Eisenbahnergewerkschaft) war gleichfalls der Meinung, daß die Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel intensiver publiziert werden müssen. Gleichzeitig betonte er den sehr wichtigen Beitrag der Eisenbahn zur Einsparung von Energie-Ressourcen. Abschließend empfahl er dem Kongreß, dem vorliegenden Entschließungsantrag zuzustimmen.

Gustavsson (Schwedische Transportarbeitergewerkschaft) sprach im Namen der schwedischen Gewerkschaften des privaten Sektors gegen den Entschließungsantrag. Er sagte, die ITF sollte eine Arbeitsgruppe bilden, um eine Energiepolitik auszuarbeiten, die den Interessen der übrigen Internationalen Berufssekretariate Rechnung trage, da sich diese Interessen nicht immer unbedingt mit denen der ITF decken. Abschließend schlug er eine entsprechende Änderung des vorliegenden Entschließungstextes vor.

Der Präsident sagte, er könne diesen Abänderungsantrag nicht zulassen, wenn er von niemand unterstützt werde.

Die EntschlieÙung wurde mit 3 Stimmenthaltungen angenommen.

Berghout (Niederländische Transportarbeitergewerkschaft, NKV) legte den EntschlieÙungsantrag zur ITF-Politik über multinationale Unternehmen vor. Er erinnerte den KongreÙ daran, daÙ der ITF-Vorstand in Weiterverfolgung in einer vom ITF-KongreÙ in Dublin angenommenen EntschlieÙung bereits auf einer Sitzung im März 1979 eine gewerkschaftspolitische Erklärung über multinationale Unternehmen angenommen habe. Der vorliegende EntschlieÙungsantrag fordere die Mitgliedsgewerkschaften der ITF mit Nachdruck auf, diese Politik zu unterstützen.

Gustavsson (Schwedische Transportarbeitergewerkschaft) sagte, seine Organisation unterstütze den vorliegenden EntschlieÙungsantrag. Gleichzeitig forderte er die ITF auf, einen besonderen Ausschuß mit der Untersuchung der Tätigkeit multinationaler Unternehmen und großer Rohölgesellschaften zu beauftragen.

Der Präsident erklärte in Beantwortung des Vorschlages des Kollegen Gustavsson, die ITF müsse aufpassen, daÙ sie sich nicht in den Zuständigkeitsbereich des IBFG und anderer Internationaler Berufssekretariate einmische.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Berghout (Niederländische Transportarbeitergewerkschaft, NKV) legte den EntschlieÙungsantrag über Computerisierung und Automation vor. Er sagte, bei der Formulierung des EntschlieÙungstextes sei die von der ITF-Sektion Zivilluftfahrt festgelegte Politik über die Einführung der Mikro-Elektronik äußerst nützlich gewesen. Damit solle jedoch nicht gesagt sein, daÙ der EntschlieÙungsantrag nicht auch den Bedürfnissen anderer Arbeitnehmerkategorien angepaÙt werden könne. Das ITF-Sekretariat und die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sollten in Zusammenarbeit mit der Internationalen Arbeits-Organisation (IAO) eine umfassende Untersuchung der einschlägigen Problematik vornehmen, um zu einer klaren und durchführbaren Politik für die gesamte ITF zu gelangen.

Der EntschlieÙungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Donnerstag, 24. Juli 1980

VORMITTAGSSITZUNG

ENTSCHLIESSUNGSANTRÄGE (Fortsetzung)

Der Entschließungsantrag über Bedrohung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Lateinamerika wurde zusammen mit dem Entschließungsantrag über Verurteilung despotischer Regierungen in Lateinamerika behandelt. Beide Anträge wurden von Kollege Perez (Argentinische Straßenarbeiterföderation) vorgelegt. Kollege Perez sagte, es freue ihn, daß der ITF-Vorstand dem Wunsche der lateinamerikanischen Delegierten auf Formulierung eines Dringlichkeitsantrages so prompt nachgekommen sei.

Sánchez (UGT - Transportarbeiterföderation, Spanien) bekundete seine volle Unterstützung dieses Entschließungsantrages. Er sagte, er wisse aus persönlicher Erfahrung, wie es Menschen unter einer Diktatur ergehe. Dennoch sollten seines Erachtens im ersten Absatz der Entschließung in Zeile 4 die Worte "der Rechten und der Linken" gestrichen werden. Seines Erachtens sei zwischen Diktaturen -- ganz gleich welcher politischen Schattierung -- im Prinzip kein Unterschied zu machen.

Otero (BRAC, USA) war nicht in der Lage, diese Ansicht zu teilen. Er sagte, es müsse öffentlich festgestellt werden, daß Lateinamerika nicht nur unter Diktaturen der Rechten schmachte. Ein Beispiel hierfür sei das unterdrückerische Regime in Kuba. Aus diesem Grunde sollte der Kongreß den Entschließungsantrag in der vorgelegten Form annehmen.

Harding (Federated Clerks' Union, Australien) pflichtete den Ausführungen des Kollegen Otero über die unterdrückerische Natur von Regierungen á la Castro bei. Falls nicht beide Entschließungsanträge angenommen würden, wäre dies einer Vernachlässigung der Verantwortung der Kongreßdelegierten gegenüber ihren lateinamerikanischen Transportarbeiterkollegen gleichbedeutend. Er war der Ansicht, daß der Vorstand außerdem eine Entschließung formulieren sollte, in der die Unterdrückung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in den UdSSR sowie die auf eine weltweite Dominierung ausgerichtete Politik der Sowjetunion mit Nachdruck verurteilt werden.

Der Generalsekretär erinnerte den Kongreß daran, daß der vorliegende Dringlichkeitsentschließungsantrag vom ITF-Vorstand spezifisch auf Wunsch der lateinamerikanischen Delegierten formuliert worden sei, denen es darum gehe, ihrer Besorgnis über die gegenwärtige Situation in der gesamten lateinamerikanischen Region Ausdruck zu geben. Die Worte "der Rechten und der Linken" seien vom ITF-Vorstand in die Entschließung aufgenommen worden. Die lateinamerikanische Delegation habe gegen diese Formulierung nichts einzuwenden.

Die EntschlieÙung über Bedrohung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Lateinamerika wurde einstimmig angenommen.

Die EntschlieÙung über die Verurteilung despotischer Regierungen in Lateinamerika wurde einstimmig angenommen.

Kollege Kiely (Britische Gewerkschaft der Handels- und Verteilungsarbeiter, USDAW) legte den EntschlieÙungsantrag über Hebefahrzeuge vor. Er sagte, es sei unerläÙlich, daÙ die Fahrer solcher Fahrzeuge eine gründliche Ausbildung erhalten, damit sie diese sicher und vorschriftsgemäÙ bedienen können. In Häfen, Flughäfen und auch bei der Eisenbahn gelangten solche Fahrzeuge in zunehmendem MaÙe zum Einsatz.

Fitzgibbon (Australische Hafentarbeiterföderation) gab zu, daÙ die Fahrer solcher Fahrzeuge eine gründliche Erfahrung besitzen müssen. Seines Wissens jedoch seien die meisten Unfälle solcher Fahrzeuge auf deren unsachgemäÙe Konstruktion zurückzuführen. Zum Beispiel habe der Fahrer oft kein genügend umfassendes Blickfeld. Aus diesem Grunde schlug er vor, daÙ in die EntschlieÙung ein zusätzlicher Absatz aufgenommen werden sollte, in der die Mitgliedsgewerkschaften aufgefordert werden sicherzustellen, daÙ diese Fahrzeuge keine Konstruktionsdefekte aufweisen. Der zweite Absatz der EntschlieÙung wurde auf folgenden Wortlaut geändert:

"Nimmt mit Besorgnis davon Kenntnis, daÙ ein hoher Prozentsatz von Arbeitsunfällen mit ernstesten und manchmal tödlichen Folgen mit solchen Fahrzeugen verbunden ist, weswegen man annehmen kann, daÙ diese Fahrzeuge durch ungelernete Personen bedient werden, oder daÙ sie Konstruktionsdefekte aufweisen, besonders was das Blickfeld der Fahrer betrifft."

Ferner wurde am Ende der EntschlieÙung folgender neuer Absatz hinzugefügt:

"(b) daÙ die Mitgliedsverbände sich bemühen sollten sicherzustellen, daÙ diese Fahrzeuge sicher konstruiert sind und sicher eingesetzt werden können."

Die EntschlieÙung wurde danach einstimmig angenommen.

Wahlström (Schwedische Transportarbeitergewerkschaft) legte eine geänderte Fassung des EntschlieÙungsantrages über die Verteidigung demokratischer Organisationen vor. Er sagte, daÙ durch die vorgenommene Änderung des ursprünglichen Antrages Europa einbezogen worden sei, weil außerparlamentarische Gruppen und Splitterorganisationen die etablierten Organisationen der Transportarbeiter bedrohen. In Schweden habe eine Splittergewerkschaft der Hafentarbeiter begonnen, Mitglieder abtrünnig zu machen und versuche jetzt -- zusammen mit ähnlichen Hafentarbeitergruppen in anderen europäischen Häfen -- eine konkurrierende Internationale aufzubauen.

Vanegas (Kolumbische Seeleutegewerkschaft) war der Ansicht, daß der erste Absatz der EntschlieÙung zu schwach formuliert sei. Der gegenwärtige Wortlaut spreche die zentralamerikanischen Diktaturen der extremen Rechten einer jeglichen Schuld frei, obwohl im Namen dieser Diktaturen grausame Gewalttaten verübt worden seien. Der Vorstand sollte daher erwägen, auch eine Bezugnahme auf Diktaturen der Rechten in die EntschlieÙung aufzunehmen.

Der Präsident erinnerte den Kollegen Vanegas daran, daß der KongreÙ bereits eine EntschlieÙung in diesem Sinne angenommen habe.

Die EntschlieÙung über Verteidigung demokratischer Organisationen wurde mit 8 Stimmenthaltungen angenommen.

Die EntschlieÙung über die Bildung einer karibischen ITF-Organisation wurde diskussionslos und einstimmig angenommen.

Kollege Perez (Argentinische StraÙentransportarbeiterföderation) leitete mehrere EntschlieÙungsanträge über den Bau eines ITF-Regionalbüros für Lateinamerika und den karibischen Raum ein. Er erklärte sich damit einverstanden, daß diese EntschlieÙungsanträge zur Weiterbehandlung an den ITF-Vorstand verwiesen werden sollten. Gleichzeitig aber wollte er betonen, daß die ITF für die Durchführung ihrer Tätigkeit in den Regionen die erforderlichen Räumlichkeiten zur Verfügung stellen müsse. Die Mitgliedsgewerkschaften der Region Lateinamerika und Karibischer Raum hofften eine Sammelaktion durchzuführen, um die für die Durchführung dieses Projektes notwendigen Geldmittel aufzutreiben.

Die von Kollege Perez eingeführten EntschlieÙungsanträge wurden einstimmig an den ITF-Vorstand verwiesen.

ÄNDERUNG DER ITF-SATZUNGEN (Fortsetzung)

(KongreÙdokument XXXIII C-10)

Der Generalsekretär sagte, die vorgeschlagene Änderung der Einleitung und die zu Artikel I vorgeschlagenen Änderungen verfolgten das Ziel, den satzungsgemäÙen Status der ITF-Sonderabteilung für Seeleute zu klären, und keinen Zweifel darüber bestehen zu lassen, daß die ITF berechtigt ist, individuelle Transportarbeiter, wie z.B. Seeleute, zu unterstützen. Absicht der zu Artikel XVI (Finanzen und Rechnungsprüfung) vorgeschlagenen Änderung sei, es der ITF zu ermöglichen, ihre Habe vor etwaigen Schadenersatz- oder anderen Forderungen zu schützen. Der vorgeschlagene neue Absatz VI sehe vor, daß die Habe der ITF in den Besitz von Treuhändern zu übertragen ist; diese

Treuhänder würden Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF sein. Sodann bat er die Delegierten, im vorgeschlagenen zusätzlichen Text die eingeklammerten Worte in Zeile 1 und 2 zu streichen. Die ITF habe weitere Rechtsgutachten eingeholt. Die Rechtsberater seien der Ansicht, daß Bargeld in der gleichen Weise behandelt werden sollte wie die rechtliche Habe der ITF.

Sodann teilte der Generalsekretär mit, daß der Kongreß mit der Annahme des Dokumentes XXXIII C-10/1 am Dienstag bereits dem Wunsche der Antragsteller von 3 Abänderungsanträgen entsprochen habe, die Zahl der Vorstandsmitglieder zu erhöhen.

Sodann schlug er vor, daß die beiden von der Norwegischen Seeleutengewerkschaft eingereichten Abänderungsanträge, in denen die Erhebung eines besonderen Kongreßbeitrages gefordert werde, am Ende der restlichen Satzungsänderungen diskutiert werden sollten.

Anders verhalte es sich mit dem vorgeschlagenen neuen Artikel XV über die Beilegung interner Streitigkeiten. Dieser Artikel werde für Mitgliedsverbände, welche die Dienste der ITF als Schlichter beanspruchen wollten, äußerst nützlich sein. Da die ITF-Mitgliedsgewerkschaften selbständig seien, könne eine schiedsrichterliche Regelung eines Streitfalles jedoch nur erfolgen, wenn alle in einen Streitfall verwickelten Parteien mit dessen Verweisung an eine Schiedsinstanz einverstanden seien.

Die vorgeschlagenen Änderungen der Einleitung, des Artikels I (Ziele und Methoden) und des Artikels XVI (Finanzen und Rechnungsprüfung) wurden einstimmig angenommen.

Buckton (Britische Lokführergewerkschaft, ASLEF) sprach zum vorgeschlagenen neuen Artikel XV über die Beilegung interner Streitigkeiten. Er teilte die Ansicht des Generalsekretärs, daß ein formelles Verfahren für die Behandlung derartiger Fälle notwendig sei, war aber gleichzeitig der Meinung, daß der vorgeschlagene Text etwas anders formuliert werden sollte, um sicherzustellen, daß das ITF-Schieds/Schlichtungsverfahren mit den Satzungen und der Politik nationaler Gewerkschaftsbünde vereinbar ist. Ferner wollte er wissen, ob die Entscheidungen der Schiedsinstanz nur für die in den Streitfall verwickelten Parteien bindend seien, oder auch für die übrigen Mitgliedsverbände des gleichen Landes, auf die sich diese Entscheidungen ggf. beziehen könnten.

Der Generalsekretär erwiderte, daß die schiedsrichterliche Entscheidung für die in den Streitfall verwickelten Parteien bindend sei und schlug vor, daß dies im vorgeschlagenen Text präzisiert werden sollte. Ferner habe er nichts dagegen, daß in den vorgeschlagenen Text eine Bezugnahme auf die Statuten und Politik nationaler Gewerkschaftsbünde aufgenommen werde, da viele Gewerkschaftsbünde ihr eigenes Verfahren für die Schlichtung von Streitigkeiten sehr strikt beachten und anwenden.

Er ersuchte den Kongreß, dem Sinn des vorgeschlagenen Wortlantes im Prinzip zuzustimmen und es dem ITF-Sekretariat zu überlassen, den endgültigen Text in diesem Sinne zu formulieren.

Dies wurde einstimmig beschlossen.

Aasarød (Norwegische Seeleutegewerkschaft) sprach zu den Abänderungsanträgen Nr. 3 und 8 über die Erhebung eines zusätzlichen Kongreßbeitrages. Er erinnerte die Delegierten an die Diskussion eines ähnlichen Vorschlages auf dem ITF-Kongreß 1977 in Dublin. Er sagte, die ITF müsse über die notwendigen finanziellen Mittel verfügen, um vollkommen frei über den Tagungsort eines Kongresses entscheiden zu können. Nur sehr wenige Mitgliedsverbände seien in der Lage, einen Großteil der Kongreßkosten zu übernehmen. Die Gewerkschaften der ärmeren Länder würden somit nie in der Lage sein, die ITF nach ihrem Land einzuladen, solange das gegenwärtige System andauere. Er sei sich bewußt, daß der Kongreß ersucht werden werde, einer Erhöhung der allgemeinen Mitgliedsbeiträge zuzustimmen. Dessen ungeachtet sei er der Ansicht, daß die für die Finanzierung eines Kongresses erforderlichen Gelder in der Form eines besonderen Kongreßbeitrages erhoben werden sollten. Ein Kongreßbeitrag in Höhe von 0,75 Pence pro Mitglied und Jahr sei ausreichend. Er bat den Kongreß, die von seiner Organisation vorgeschlagenen Satzungsänderungen zu unterstützen.

Der Generalsekretär sagte, daß der ITF-Vorstand nicht in der Lage sei, den Vorschlag der norwegischen Seeleutegewerkschaft zu unterstützen. Der Vorstand teile jedoch die Ansicht des Kollegen Aasarød, daß die ITF die grundlegenden Kosten des Kongresses tragen sollte. Gleichzeitig aber glaube der Vorstand, daß es einfacher sei, die Kongreßkosten in die Mitgliedsbeiträge einzubeziehen. Die Delegierten hätten somit eine eindeutige Wahl: sie könnten entweder einem neuen Mitgliedsbeitrag zustimmen, der ausreichen würde, um auch die grundlegenden Kongreßkosten zu finanzieren oder sie könnten der Bildung eines zusätzlichen und getrennten Fonds für die Erhebung eines Kongreßbeitrages unterstützen.

Der Präsident fragte Aasarød, ob er in Anbetracht der Ausführungen des Generalsekretärs bereit sei, die beiden Abänderungsanträge zurückzuziehen. Aasarød sagte, er sei sich bewußt, daß sein Vorschlag von seinen Vorstandkollegen nicht unterstützt werde. Gleichzeitig sei ihm zu verstehen gegeben worden, daß der neue Mitgliedsbeitrag ausreichen werde, um die grundlegenden Kongreßkosten abzudecken. Dennoch müsse der Kongreß seine eigene Meinung hierzu abgeben.

Der Präsident schlug vor, daß der Kongreß als nächstes das Kongreßdokument XXXIII C-11 (Mitgliedsbeiträge) behandeln sollte. Falls der Kongreß einer Erhöhung der Mitgliedsbeiträge zustimme, die für die Deckung der grundlegenden Kongreßkosten ausreiche, könne die Norwegische Seeleutegewerkschaft

ihre beiden Änderungsanträge zurückziehen, da mit der beschlossenen Erhöhung den Wünschen des Kollegen Aasarød entsprochen worden sei.

MITGLIEDSBEITRÄGE

(Kongreßdokument XXXIII C-11)

Otero (BRAC, USA) beantragte die Annahme dieses Dokumentes. Er sagte, der Vorstand habe die künftigen finanziellen Bedürfnisse der ITF sorgfältig untersucht, einschließlich -- wie der Generalsekretär eben erwähnt habe -- der Kosten des 34. ITF-Kongresses. Gestützt auf diese Untersuchungen habe der Vorstand einen entsprechenden Mitgliedsbeitrag festgelegt. Er sagte, er persönlich stimme voll und ganz mit Aasarød überein. Es sei Zeit, die Methode der Finanzierung der ITF-Kongresse zu ändern.

Das Dokument XXXIII C-11 (Mitgliedsbeiträge), wurde bei einer Stimmenthaltung angenommen.

Es wurde beschlossen, daß damit die Anträge Nr. 3 und 8 auf Änderung der ITF-Satzungen entfallen.

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN (Fortsetzung)

Joye (SEV, Schweiz, Berichterstatter) legte den Bericht über die Konferenz der Sektion Eisenbahn (Dokument XXXIII C-13/Rw./Bericht) vor. Er sagte, er bedauere es außerordentlich, daß Kollege Abderrazak Ayoub nicht in der Lage gewesen sei, an der Konferenz teilzunehmen. Im Namen der Sektion unterstützte er den Vorschlag, daß Kollege Ayoub zum Ehrenmitglied des ITF-Vorstandes ernannt werden sollte. Abschließend sagte er, daß in der Liste der Nominierungen für die beiden Unterausschüsse der Sektion der Name des Kollegen Hannes Nydegger (SEV, Schweiz) hinzuzufügen sei.

Der Bericht über die Konferenz der Sektion Eisenbahn (Dokument XXXIII C-13/Rw./Bericht) wurde einstimmig angenommen.

Fitzgibbon (Australische Hafentarbeiterföderation, Berichterstatter) legte den Bericht über die Konferenz der Hafentarbeitersektion (Dokument XXXIII C-13/D./Bericht) vor. Er sagte, daß in der Liste der Nominierungen für den Sektionsausschuß der Name des Kollegen O. Bach (Norwegen) hinzuzufügen sei, mit V. Folvik als Stellvertreter.

Hauser (Schwedische Transportarbeitergewerkschaft) sprach zum letzten Absatz der EntschlieÙung über die gewerkschaftliche Organisation und berufliche Ausbildung der Hafentarbeiter. Er sagte, daß Schweden und mehrere andere Länder bereit seien, der ITF Gelder für die Finanzierung langfristiger Ausbildungsprojekte bereitzustellen, und schlug vor, daß ein aus Vertretern dieser Länder bestehender Ausschuß gebildet werden sollte, um solche Projekte zu koordinieren und zu planen. Der Vorstand sollte untersuchen, ob für die Bewältigung der sich daraus ergebenden zusätzlichen Arbeit weiteres Personal erforderlich sei. Der Bericht über die Konferenz der Hafentarbeitersektion (Dokument XXXIII, c-13/D./Bericht) wurde einstimmig angenommen.

WAHL DER LEITENDEN GREMIEN (Fortsetzung)

(Kongreßdokument XXXIII C-14)

Generalrat

Das Dokument XXXIII C-14/GC/2, Nominierungen für den Generalrat, wurde einstimmig angenommen und der Generalrat wurde somit in der vorgeschlagenen Zusammensetzung gewählt.

Vorstand

Das Dokument XXXIII C-14/EB/3, Nominierungen für den ITF-Vorstand, wurde einstimmig angenommen und der Vorstand somit in der vorgeschlagenen Zusammensetzung gewählt.

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN (Fortsetzung)

Beyertt (ÖTV, Bundesrepublik Deutschland) legte in Vertretung des abwesenden Berichterstatters Bill Gill (FEIA, USA) den Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt (Dokument XXXIII C-13/Ca./Bericht) vor.

Stier (Kanadische Vereinigung der Flugbegleiter) schlug die Einführung eines internationalen Verfahrens zur Lizenzierung des Kabinenpersonals vor und übte Kritik an der sich in Amerika abzeichnenden Liberalisierung des Luftverkehrs. Er sagte, diese Entwicklung werde sich nachteilig auf die Flugsicherheit

und Beschäftigungssicherheit auswirken. Abschließend bezeichnete er es als wichtig, daß es Frauen ermöglicht werde, in führende Gewerkschaftspositionen aufzusteigen, und gab der Hoffnung Ausdruck, daß auf dem nächsten ITF-Kongreß auch die weiblichen Transportarbeiter ihre Stimme erheben würden.

Donnerstag, 24. Juli 1980

NACHMITTAGSSITZUNG

ÄNDERUNG DER ITF-SATZUNGEN (Fortsetzung)

Die revidierte Fassung des vorgeschlagenen Artikels XV, Beilegung interner Streitigkeiten, wurde einstimmig angenommen.

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN (Fortsetzung)

Die Diskussion des Berichtes über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt wurde wieder aufgenommen.

Deseau (Französische Gewerkschaft der Flugingenieure -- SNOMAC) vertrat die Ansicht, daß die Sektion Zivilluftfahrt mit den übrigen ITF-Fachsektionen zusammenarbeiten sollte, um zu einer Lösung der Probleme zu gelangen, die sich aus der Beförderung von Gefahrgut ergeben. Dem pakistanischen Kollegen Khan teilte er mit, daß die SNOMAC im Zusammenhang mit ihren Beschwerden an die Firma Airbus Industrie bezüglich der Zusammensetzung der Flugdeckbesatzung auf Airbussen der Luftfahrtsgesellschaft Garuda Airlines keinen Fortschritt erzielt habe.

Darmstädter (HTV, Österreich) hoffte, daß der Kongreß die von der Sektion Zivilluftfahrt angenommene EntschlieÙung über die Liberalisierung des Luftverkehrs formell bestätigen werde, da die angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals über diese Entwicklung äußerst besorgt seien.

Callahan (Amerikanische Transportarbeitergewerkschaft, TWU) sagte, die amerikanischen Luftfahrtsgewerkschaften hätten Mitglieder an Konkurrenzorganisationen verloren, die mit der Internationalen Vereinigung der Flugbegleiter zusammenarbeiteten. Um die Existenz der echten Luftfahrtsgewerkschaften zu verteidigen, sei es notwendig, die von der Sektion angenommene EntschlieÙung über Konkurrenzgewerkschaften zu unterstützen.

Collier (Britische Transportarbeitergewerkschaft, TGWU) verurteilte die gegenwärtige Liberalisierungstendenz in der Luftfahrt, die eine Gefährdung der Beschäftigungsbedingungen und Beschäftigungsmöglichkeiten des Luftfahrtpersonals in sich berge. Er hoffte, daß die ITF-Luftfahrtsgewerkschaften eng zusammenarbeiten würden, um diese EntschlieÙung wirksam weiterzufolgen.

Der Generalsekretär schlug vor, daß sich der ITF-Vorstand auf seiner nächsten Sitzung erneut mit der EntschlieÙung über

Konkurrenzwirtschaften befassen sollte, da es in der ITF nie üblich gewesen sei, Listen verbotener Organisationen zu erstellen oder den Mitgliedsverbänden in ihrer Gesamtheit mit Disziplinarmaßnahmen zu drohen.

Der Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt (Dokument XXXIII C-13/Ca./Bericht) wurde einstimmig angenommen, nachdem beschlossen worden war, die EntschlieÙung über Konkurrenzwirtschaften an den ITF-Vorstand zu verweisen.

Haussig (ÖTV, Deutschland) legte den Bericht über die Konferenz der Sektion StraÙentransport (Dokument XXXIII C-13/Rt./Bericht) vor. Er teilte mit, daÙ T. Jenkins und C.A. Lyons (GroÙbritannien) als Mitglied, bzw. stellvertretendes Mitglied zu den Nominierungen für den SektionsausschuÙ hinzuzufügen seien.

Küng (VHTL, Schweiz) dankte dem ehemaligen Sektionsvorsitzenden Hans Ericson, der sich auf der IAO-Arbeitskonferenz als Sekretär der Arbeitnehmergruppe mit aller Energie für die Annahme der neuen IAO-Verwaltungsurkunden für den StraÙentransport eingesetzt hatte. Sodann bat er darum, daÙ vor dem nächsten ITF-KongreÙ der Sinn des Absatzes 10 des Artikels IV der ITF-Satzungen klargestellt werde, gemäß dem Kandidaten bei Wahlen für einen Sitz oder ein Amt mehr als die Hälfte aller abgegebenen Stimmen erhalten müssen, um erfolgreich zu sein. Kollege Küng wollte wissen, ob dies grundsätzlich für alle Amtswahlen gelte, und, falls ja, ob eine zweite Wahl erfolgen müsse, falls bei der ersten Wahl keine solche Mehrheit erzielt werde. Abschließend dankte Kollege Küng der ITF dafür, daÙ sie zwei Zeugen eines Unfalles aufgespürt habe, in den ein Mitglied der VHTL verwickelt gewesen sei. Die Aussagen dieser Zeugen hätten es seiner Gewerkschaft ermöglicht sicherzustellen, daÙ dem betreffenden Fahrer Gerechtigkeit zuteil wurde.

Der Präsident versprach dem Kollegen Küng, daÙ die von ihm im Zusammenhang mit der Wahl eines neuen Sektionsvorsitzenden gestellte Frage untersucht werden werde.

Der Bericht über die Konferenz der Sektion StraÙentransport (Dokument XXXIII C-13/Rt./Bericht) wurde einstimmig angenommen.

Nevin (MNAOA, Großbritannien und Berichterstatter) führte den Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion (Dokument XXXIII C-13/S./Bericht) ein und erwähnte, daÙ unter den Mitgliedern des Sektionsausschusses der Kollege K. Murphy, Großbritannien, hinzuzufügen sei. Außerdem seien seitdem weitere Nominierungen gemacht worden. Die Namen der betreffenden Kollegen würden auf der endgültigen Liste der Ausschußmitglieder erscheinen.

Murphy (Britische Gewerkschaft der Funk- und Elektronikoffiziere) sagte, die auf dem ITF-KongreÙ in Dublin angenommene EntschlieÙung über Sicherheit auf See habe sich infolge der mangelnden Solidarität der Mitgliedsgewerkschaften als unwirksam

erwiesen. Er forderte die der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften mit Nachdruck auf, bei der Weiterverfolgung der neuen EntschlieÙung über sichere Bemannung und sicheren Wachgang eng miteinander zusammenzuarbeiten. Andernfalls werde auch diese EntschlieÙung ein "Papiertiger" bleiben.

Selander (Stellvertretender Generalsekretär) sagte, er habe ein Schreiben von der Türkischen Seeleuteföderation erhalten, der es infolge eines von ihr geplanten Streiks nicht möglich gewesen sei, eine Delegation zu diesem Kongreß zu entsenden. Seitdem sei dieser Streik auf Anordnung der Regierung um 3 Monate verschoben worden. Die Gewerkschaft bitte alle angeschlossenen Organisationen der Seeleute und Hafentarbeiter um Unterstützung, falls der Streik am Ende doch statffinde. Abschließend schlug Selander vor, daß der Kongreß in einem geeigneten Telegramm an die türkische Gewerkschaft seine Solidarität zu ihr bekunden sollte.

Der Präsident bat den Generalsekretär, die Entsendung eines solchen Telegrammes im Namen des Kongresses zu veranlassen.

Der Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion (Dokument XXXIII C-13/S./Bericht) wurde einstimmig angenommen.

Fitzgibbon (Australische Hafentarbeiterföderation, Berichtstatter) legte den Bericht über die Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter (Dokument XXXIII C-13/JSDC/Bericht) vor.

Rich (Vereinigung der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen, USA) begrüßte die Verabschiedung der neuen Satzungen des "Wohlfahrtsfonds".

Der Bericht über die Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter (Dokument XXXIII C-13/JSDC/Bericht) wurde einstimmig angenommen.

Nes (Norwegische Seeleutegewerkschaft, Berichtstatter) legte den Bericht über die Sektionskonferenz der Fischer (Dokument XXXIII C-13/F/Bericht) vor. Er teilte mit, daß O. Jacobsen (Färöer-Inseln) und O. Vigfússon (Island) zu den Nominierungen für den Sektionsausschuß hinzuzufügen seien.

Benade (Südafrikanische Gewerkschaft der Fischer) gratulierte dem kanadischen Kollegen Stier zu seinem Diskussionsbeitrag über die Beteiligung der Frauen an der gewerkschaftlichen Arbeit. Sie betonte, daß Frauen in ihrer eigenen Gewerkschaft eine prominente Rolle spielen.

Der Bericht über die Sektionskonferenz der Fischer (Dokument XXXIII C-13/F/Bericht) wurde einstimmig angenommen.

Hellman (HTF, Schweden, Berichtstatter) legte den Bericht über die Konferenz der Sektion Reisebüropersonal (Dokument XXXIII C-13/Tr./Bericht) vor.

Der Bericht wurde ohne Diskussion einstimmig angenommen.

SITZ DES ITF-HAUPTBÜROS

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

WAHL DER LEITENDEN GREMIEN (Fortsetzung)

Wahl des Vorstandes: Abderrazak Ayoub

(Kongreßdokument XXXIII C-14/EB/2)

Der Kongreß bestätigte einstimmig den Vorschlag, daß Abderrazak Ayoub in Anerkennung seiner beharrlichen und mutigen Verteidigung gewerkschaftlicher Grundsätze während seiner 26 Monate langen ungerechtfertigten Inhaftierung zum Ehrenmitglied des ITF-Vorstandes ernannt werden sollte.

WAHL DER LAIENRECHNUNGSPRÜFER

Folgende Kollegen wurden einstimmig zu Laienrechnungsprüfern gewählt: A. Kitson (TGWU, Großbritannien); G. Kiely (USDAW, Großbritannien); und J. Mills (TSSA, Großbritannien). Johnson (TSSA, Großbritannien) hatte vor der Wahl erklärt, daß er nicht wieder als Laienrechnungsprüfer kandidieren wolle.

WAHL DES PRÄSIDENTEN

Merten (ÖTV, Deutschland) teilte mit, daß die Mitglieder des ITF-Vorstandes einstimmig für die Wiederwahl des gegenwärtigen ITF-Präsidenten Fritz Prechtl seien.

Fritz Prechtl wurde einstimmig und mit Applaus als Präsident der ITF wiedergewählt.

Der Präsident dankte dem Kongreß für das in ihn gesetzte Vertrauen, ihn für eine weitere Amtsperiode - seine vierte - zu wählen.

WAHL DES GENERALSEKRETÄRS

Peterpaul (Amerikanische Mechanikergewerkschaft, IAM) nominierte Harold Lewis für eine weitere Amtsperiode.

Harold Lewis wurde einstimmig und mit Applaus als Generalsekretär wiedergewählt.

WAHL DER VIZEPRÄSIDENTEN

Der Präsident teilte mit, daß der Vorstand einstimmig beschlossen habe, S. Merten (ÖTV, Deutschland); T.W. Gleason (ILA, USA) und E. Vanegas (Kolumbische Seeleutegewerkschaft) als Vizepräsidenten zu nominieren.

S. Merten, T.W. Gleason und E. Vanegas wurden einstimmig als Vizepräsidenten der ITF gewählt.

Jones (ausscheidender Vizepräsident) sagte, er habe während seiner jahrelangen Mitarbeit in der ITF viele gute Freunde gewonnen und es sei ihm eine Ehre gewesen, der ITF sowohl als Vizepräsident als auch als Mitglied des Vorstandes dienen zu dürfen. Sodann gab er seiner Genugtuung darüber Ausdruck, daß nicht nur Spanien, sondern auch Zimbabwe im neuen ITF-Vorstand vertreten seien. Beide diese Länder seien nunmehr nach einem langen und schwierigen Kampf in der Lage, in der freien Gewerkschaftsbewegung die ihnen gebührende Rolle zu spielen. Er erinnerte die Kongreßteilnehmer daran, daß die Arbeiterklasse weiterhin vereint ihren Kampf fortführen müsse. Am Ende seiner Verabschiedungsrede wünschte er allen Anwesenden viel Glück und Erfolg in der Zukunft.

Der Präsident dankte dem ausscheidenden Vizepräsidenten J. Jones für seine langjährige Mitarbeit. Kollege Jones sei ein echter Gewerkschafter, auf dessen Wort man sich 100%ig verlassen könne. Auch der ITF-Vorstand würdige die außerordentlichen Verdienste des Kollegen Jones in der internationalen Gewerkschaftsbewegung.

ITF-GOLDABZEICHEN

Der Präsident sagte, er habe die Ehre, mitteilen zu dürfen, daß der ITF-Vorstand beschlossen habe, dem Kollegen Louis Buonaccorsi in Anerkennung seiner langjährigen Verdienste, und nicht zuletzt in Anerkennung seiner Bemühungen um die verhafteten tunesischen Gewerkschafter, insbesondere den Kollegen Ayoub, das Goldabzeichen der ITF zu verleihen.

Buonaccorsi (ausscheidendes Vorstandsmitglied) dankte Fritz Prechtl für seine freundlichen Worte. Gegenüber Kollege Ayoub habe der lediglich seine Pflicht als internationaler Gewerkschafter getan. Die Erfüllung seiner diesbezüglichen Aufgaben sei ihm eine Ehre und eine große Genugtuung gewesen. Er fügte hinzu, daß er der ITF auch in Zukunft jederzeit zur Verfügung stehe. Die ITF habe enorme Aufgaben zu bewältigen, aber er sei überzeugt, daß es ihr auch weiterhin gelingen werde, die Demokratie und Freiheit zu schützen und zu verteidigen und die Diskriminierung in allen ihren Formen auszurotten. Abschließend wünschte er der ITF allen Erfolg für die Zukunft.

Der Präsident teilte mit, daß der Vorstand ihn beauftragt habe, dem Kollegen Buonaccorsi auch das Kollege Ayoub in Anerkennung seiner mutigen Haltung verliehene ITF-Goldabzeichen zu überreichen.

Buonaccorsi nahm das Goldabzeichen im Namen des Kollegen Ayoub entgegen und sagte, sein Freund Ayoub werde diese Ehrung zu würdigen wissen.

Der Präsident dankte dem ausscheidenden Vizepräsidenten Richard Baiden im Namen der ITF für seine Dienste und seine Mitarbeit in den leitenden Gremien der Föderation.

ZURÜCKTRETENDE UND AUSSCHIEDENDE VORSTANDSMITGLIEDER

Der Präsident teilte mit, daß ferner folgende Vorstandsmitglieder vom Vorstand zurückgetreten seien: H. Hernández (Venezuela); E. Venturini (Argentinien); Y. Murakami (Japan) und W. Meier (Schweiz). Im Namen aller Mitgliedsverbände dankte der Präsident allen diesen Kollegen für ihre tatkräftige Mitarbeit im ITF-Vorstand und in der Gewerkschaftsbewegung.

Dekeyzer (ehemaliger ITF-Präsident) sprach im Namen der Ehrengäste. Er freute sich, daß es ihm möglich gewesen war, nach Miami zu kommen und dankte den gastgebenden nordamerikanischen Organisationen im Namen der Ehrengäste für einen unvergeßlichen Kongreß.

SCHLUSSANSPRACHE

Der Präsident sagte, dieser ITF-Kongreß in Miami könne in vieler Hinsicht als einzigartig bezeichnet werden, nicht zuletzt deswegen, daß am Eröffnungstage des Kongresses der Präsident der Vereinigten Staaten anwesend gewesen sei und zum Kongreß gesprochen habe. Es könne kein Zweifel darüber bestehen, daß dies einer der hervorragendsten Kongresse gewesen sei, dessen Erfolg in großem Maße den Bemühungen der nordamerikanischen gastgebenden Gewerkschaften, des ITF-Sekretariats und den beispielhaften Vorbereitungen zu verdanken sei. Abschließend wünschte er allen Delegierten und ihren Familienangehörigen eine angenehme und sichere Heimreise.

Sodann erklärte der Präsident den 33. Kongreß der ITF als geschlossen.

I N T E R N A T I O N A L E
T R A N S P O R T A R B E I T E R - F Ö D E R A T I O N

X X X I I I K O N G R E S S
M I A M I . 1 7 . - 2 4 . J U L I 1 9 8 0

B E R I C H T E Ü B E R S I T Z U N G E N V O N
A U S S C H Ü S S E N U N D
S E K T I O N S K O N F E R E N Z E N

M A N D A T S P R Ü F U N G S A U S S C H U S S

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

1. Der Mandatsprüfungsausschuß tagte am 17. Juli. Alle Mitglieder waren anwesend.
2. W.C.Y. McGregor (Kanada) wurde zum Vorsitzenden gewählt, und der Ausschuß beschloß, daß er auch als Berichterstatter handeln sollte.
3. Der Ausschuß beschloß, dem Kongreß zu empfehlen, daß die Mandate aller Mitgliedsverbände, die ihre Beiträge für die erste Hälfte des Jahres 1980 gezahlt haben, zugelassen werden sollten. Die Überweisung von Geld von einem Land in ein anderes ist immer mit Verzögerungen und Schwierigkeiten verbunden, auf die ein Mitgliedsverband keinerlei Einfluß hat, so daß es unvernünftig wäre, den Artikel IV, Absatz 3 der ITF-Satzungen buchstäblich anzuwenden.

4. Der Ausschuß prüfte sodann die Mandate aller Delegierten, die sich am 16. und 17. Juli angemeldet hatten. Diese Prüfung zeigte, daß nur im Falle von achtzehn Organisationen eine zusätzliche Rücksprache mit den betreffenden Delegierten erforderlich war. Der Ausschuß beauftragte den Vorsitzenden und das Sekretariat, diese Fälle weiter zu untersuchen und bevollmächtigte den Vorsitzenden, im Namen des Ausschusses zu handeln und eine weitere Sitzung des Ausschusses nur dann einzuberufen, wenn er dies als notwendig betrachtet.
5. Unter den gleichen Bedingungen wurde der Vorsitzende bevollmächtigt, die Mandate der nach dem 17. Juli registrierenden Delegationen zu prüfen.
6. Am 21. Juli klärte der Vorsitzende mit einer Ausnahme die Mandate der unter Punkt 4 oben erwähnten Organisationen. Im Falle der einen Ausnahme befürwortete er ebenfalls das Mandat, aber bei reduzierter Stimmenzahl.
7. Eine sich auf die Empfehlungen des Ausschusses und des Vorsitzenden stützende Delegiertenliste wird während des Kongresses zur Verteilung gelangen. Sie zeigt, daß am Kongreß 451 Delegierte und 246 Berater von 236 Organisationen aus 65 Ländern teilnehmen. Die Gesamtzahl der Stimmen, auf die diese Organisationen bei Abstimmungen nach Mitgliedschaft Anspruch haben, beträgt 3.962.000
8. Falls notwendig, wird eine ergänzende Delegiertenliste zur Verteilung gelangen, auf der die Delegierten angeführt sind, die sich nach dem 20. Juli angemeldet haben und deren Mandate vom Vorsitzenden gutgeheißen worden sind.

W.C.Y. McGREGOR,
Vorsitzender

ENTSCHLIESSUNGSAUSSCHUSS

(Kongreß-Dokument XXXIII C-9/Bericht)

Die Zusammensetzung des Entschließungsausschusses war wie folgt:

K. MURPHY (Großbritannien) M.M. RYGUS (Kanada)

| | | |
|----------------|---------------------------------|------------------------|
| D. BENZE | (Bundesrepublik Deutschland) | J. SINGMAN (USA) |
| F. KORNFELD | (Österreich) | R. MARQUEZ (Kolumbien) |
| H. BRIONNE | (Frankreich) | D. OYEYEMI (Nigeria) |
| O. BACH | (Norwegen) | A. MENON (Indien) |
| S. BØJE LARSEN | (Dänemark) | |

Der Ausschuß tagte am 17. Juli 1980 um 18.15 Uhr. K. MURPHY wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter gewählt. Die Mitglieder des Ausschusses nahmen zu den in Dok. XXXIII C-9 enthaltenen Abänderungsanträgen Stellung und empfehlen, daß diese Anträge wie folgt behandelt werden sollen:

Dokumente XXXIII C-9 und XXXIII C-9 (Supp.)

Technologische Neuerungen und kürzere Arbeitswoche

(Britische Eisenbahngewerkschaft (NUR))

Von der Plenarsitzung des Kongresses.

Energiekonservierung und öffentlicher Verkehr

(Britische Eisenbahngewerkschaft (NUR))

Von der Plenarsitzung des Kongresses.

Multinationale Unternehmen

(Niederländische Transportarbeiter-
gewerkschaft (FNV))

Von der Plenarsitzung des Kongresses.

Computerisierung und Automation

(Niederländische Transportarbeiter-
gewerkschaft (FNV))

Von der Plenarsitzung des Kongresses.

Verurteilung despotischer Regierungen in Lateinamerika

(Gewerkschaft der Tallyleute von
Callao, Peru)

Von der Plenarsitzung des Kongresses.

Hebefahrzeuge (Union of Shop, Distributive and Allied Workers (USDAW), Großbritannien)

Von der Plenarsitzung des Kongresses.

Lastwagen-Schlafkabinen

(Britische Transportarbeiter-
gewerkschaft, T&GWU)

Von der Konferenz der Sektion Straßentransport.

IAO-Übereinkommen über die Gesundheit, Wohlfahrt und
Arbeitsbedingungen der Fahrer im internationalen Straßen-
gütertransport

(Britische Transportarbeiter-
gewerkschaft, T&GWU)

Von der Konferenz der Sektion Straßentransport.

IAO-Übereinkommen und IAO-Empfehlung über die Arbeitszeit
und Ruhezeiten im Straßentransport

(Britische Transportarbeiter-
gewerkschaft, T&GWU)

Von der Konferenz der Sektion Straßentransport.

Unterstützung von Straßentransportfahrern im Ausland

(Britische Transportarbeiter-
gewerkschaft, T&GWU)

Von der Konferenz der Sektion Straßentransport.

Selbstfahrende Straßentransportunternehmer

(Argentinische Gewerkschaft des Straßen-
bahn- und Autobuspersonals -- UTA)

Von der Konferenz der Sektion Straßentransport.

Internationale Autobusdienste

(Argentinische Gewerkschaft des Straßenbahn- und Autobuspersonals — UTA)

Von der Konferenz der Sektion Straßentransport.

Ratifizierung von IAO-Verwaltungsurkunden betreffen die Hafendarbeiter

(Gewerkschaft der Seeleute und Hafendarbeiter von Chimbote — Peru)

Von der Konferenz der Hafendarbeitersektion.

Gewerkschaftliche Organisierung und berufliche Ausbildung der Hafendarbeiter

(Gewerkschaft der Seeleute und Hafendarbeiter von Chimbote — Chile)

Der Entschließungsausschuß empfiehlt, daß dieser Antrag zusammen mit dem von der Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft eingereichten Abänderungsantrag von der Sektionskonferenz der Hafendarbeiter behandelt werden sollte.

Sicherheit der oberen Fläche von Containern

(Neuseeländische Hafendarbeiterföderation)

Von der gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafendarbeiter.

Seeleutewohlfahrt

(Dänische Schiffsoffiziersvereinigung;
Niederländische Seeleuteföderation (FWZ);
Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt (MNAOA))

Von der gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafendarbeiter.

Gegenseitige Schifffahrtsvereinbarungen

(die amerikanischen (USA) und kanadischen
Mitgliedsverbände der ITF)

Von der Konferenz der Seeleutesektion.

Sicherheit auf See

(die kanadischen und amerikanischen (USA)
Mitgliedsverbände der ITF)

Von der Konferenz der Seeleutesektion.

Funkverbindungsmöglichkeiten für Seeleute

(Danmarks Skibsforerforening;
Dansk Styrmandsforening;
Maskinmestrenes Forening;
Dansk Sø-Restaurations Forening;
Dansk Maskinbesætningsforbund;
Radiotelegrafistforeningen af 1917)

Von der Konferenz der Seeleutesektion.

Unterkunftsräume und Bruttotonnage

(Finnische Schiffsoffiziersgewerkschaft)

Von der Konferenz der Seeleutesektion.

Seeverkehrsregler

(Vereinigung der Kapitäne, Steuerleute
und Lotsen (USA))

Von der Konferenz der Seeleutesektion.

Verteidigung demokratischer Organisationen in Zentral- amerika

(Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional —
Costa Rica)

Der Entschließungsausschuß empfiehlt, daß dieser Antrag,
zusammen mit dem von der Schwedischen Transportarbeiter-
gewerkschaft eingereichten Änderungsantrag mit dem Titel
"Verteidigung demokratischer Organisationen" von der
Plenarsitzung des Kongresses behandelt werden sollte.

Technische Beratung der Eisenbahnen von Costa Rica

(Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional —
Costa Rica)

Von der Konferenz der Sektion Eisenbahn.

Bildung einer karibischen Organisation

(Waterfront & Allied Workers' Union of
Dominica)

Von der Plenarsitzung des Kongresses.

Schulungstätigkeit für karibisches Luftfahrtpersonal

(Waterfront & Allied Workers' Union of
Dominica)

Von der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt.

Gebäude für ein ITF-Regionalbüro für Lateinamerika und den
Karibischen Raum

(Argentinische Schiffselektrikergewerksch.;
Argentinische Gewerkschaft des Straßen-
bahn- und Autobuspersonals (UTA);
Argentinische Straßentransportarbeiter-
gewerkschaft)

Der Entschließungsausschuß empfiehlt, daß dieser Antrag, zusammen mit den drei anderen Anträgen gleichen Titels, eingereicht von der Kolumbischen Seeleutegewerkschaft (UNIMAR); der Kolumbischen Hafentarbeiterföderation (FEDEPUERTOS); der Gewerkschaft der Hafentarbeiter von Veracruz, Mexiko, an den ITF-Vorstand zur weiteren Prüfung zurückverwiesen werden sollten, da diese Anträge mit bedeutenden finanziellen und strukturellen Auswirkungen verbunden sind.

K. MURPHY,
Berichterstatteer.

KONFERENZ DER SEKTION EISENBAHN

Die Konferenz der Sektion Eisenbahn fand am 21. Juli 1980 statt. An ihr nahmen 150 Delegierte, Berater und Beobachter aus 27 Ländern teil.

L. JOYE, SEV Schweiz, Sektionsvorsitzender, führte den Vorsitz.

1. Wahl des Berichterstatters

L. JOYE wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Zusätzlich zum Tätigkeitsbericht wurden den Delegierten eine Publikation über Verkehrspolitik, eine Publikation über den gegenwärtigen Stand des Eisenbahnwesens, eine Studie über die menschlichen Auswirkungen des technologischen Wandels bei den Eisenbahnen sowie eine Pilotstudie über die Arbeitsbedingungen von Frauen bei der Eisenbahn überreicht.

H. FRIESER (Deutschland), skizzierte die verkehrspolitische Situation in Deutschland sowie die damit verbundenen beschäftigungspolitischen Probleme. Er sprach sich gegen die Privatisierung der Eisenbahn aus. Er begrüßte die vom Sekretariat erstellte Studie über Arbeitsbedingungen von Frauen bei der Bahn und unterstrich die Bedeutung der darin enthaltenen Informationen.

R.W. BUCKTON (Großbritannien), stimmte dem Vorredner zu und führte weiter aus, daß in Großbritannien - u.a. auch auf Basis der bestehenden ITF-Studie über die menschlichen Auswirkungen des technologischen Wandels bei der Bahn - eine Studie durchgeführt werde, welche Streß und Belastung des Eisenbahners untersucht. Die Energiekrise unterstreiche die Bedeutung der Eisenbahn im modernen Verkehrswesen.

R. SCHAEFER (Deutschland), gab seiner Befriedigung über den Erfolg der ITF bei der 10. Sitzung des Binnenverkehrsausschusses des Internationalen Arbeitsamtes (Januar 1980) Ausdruck. Er forderte die Delegierten auf, die Schlußfolgerungen dieser Sitzung auf ihre nationale Situation zu

übertragen. Die Harmonisierung der Arbeitsbedingungen habe einen unmittelbaren Einfluß auf die Verkehrsbedingungen.

E. VOGEL (Chile), beschrieb die Situation der Transportpolitik in Chile, stimmte den Vorrednern in ihren Ausführungen zu und regte an, daß die ITF in nächster Zukunft eine lateinamerikanische Eisenbahner-Konferenz abhalten sollte.

D. OYEYEMI (Nigeria), sprach sich für eine afrikanische Eisenbahnerkonferenz aus. Die Regierungen sollten darauf gedrängt werden, IAO-Beschlüsse in Kraft zu setzen.

R. HERS (Frankreich), stimmte den verkehrspolitischen Elaboraten der ITF zu. In Bezug auf die Einführung der automatischen Kupplung in Europa unterstrich er die Notwendigkeit eines verstärkten Vorgehens der ITF.

3. Anträge

Ein Entschließungsantrag betreffend technische Beratung der Eisenbahnen von Costa Rica wurde mit folgender Änderung angenommen:

Im letzten Absatz sollte die erste Zeile wie folgt lauten: "BESCHLIESST, daß das ITF-Sekretariat einen oder mehrere Eisenbahnxperten..." (sh. Anhang: Kongreßentschließung Nr. 19).

4. Arbeitsprogramm

Folgendes Arbeitsprogramm wurde angenommen:

1. Untersuchungen zum Wechseldienst;
2. Weiterentwicklung und Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen den Binnenverkehrs-Sektionen (insbesondere auf dem Gebiet des Energieverbrauchs und einer koordinierten Verkehrspolitik);
3. weitere Untersuchung der möglichen Auswirkungen des technologischen Fortschrittes auf die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner.

5. Wahlen

Der Vorsitzende der Sektion, L. JOYE, wurde in seinem Amt bestätigt. D. OYEYEMI wurde zum Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Sektionsausschuß

Der neue Sektionsausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|-------------------|---|---|
| (a) <u>Afrika</u> | | |
| Westafrika | D. Oyeyemi (Vize- vorsitzender) (Nigeria) | |
| (b) <u>Asien</u> | | |
| Indien | U.M. Purohit | D.D. Vasisht |
| Japan | M. Morikage | A. Orihara |
| (c) <u>Europa</u> | | |
| Benelux | P. Potums (Belgien) G. Gijzen (Niederlande) J. Schneider (Luxemburg) | L. Buelens (Belgien) J. Konz (Luxemburg) |
| Dänemark | B. Aanaes | K.K. Jensen |
| Deutschland | H. Vomberg H. Kilian | R. Hofmann H. Wittkopp |
| Finnland | L. Syrjänen | U. Keijonen |
| Frankreich | R. Hers J. Villette D. Iarovay | R. Demoyer G. Bessay S. Peiaud |
| Großbritannien | S. Weighell | T. Jenkins R.W. Buckton |
| Irland | C. Kirwan | M. Finn |
| Italien | U. Calcagini G. Marletta | E. Coltrinari G. Aiazzi |
| Norwegen | S. Kortvedt | G. Tønder |
| Österreich | H. Schmölz | E. Schmid |
| Schweden | A. Karlsson | I. Andersson |
| Schweiz | L. Joye (Vorsitzender) | |
| Spanien | A. Lopez | A. Rodríguez |

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| (d) <u>Lateinamerika</u> | | |
| Argentinien, Chile, Uruguay | C. Alvarez (Argentinien) | |
| Zentralamerika | M.T. Alvarado B. (Costa Rica) | C.L. Chacón (Costa Rica) |

(e) Nordamerika

| | | |
|--------|--|---|
| Kanada | R.A. Gingerich | W.C.Y. McGregor |
| USA | G.R. De Hague J.F. Otero A. Terriego | F.A. Hardin R.W. Smith O.M. Berge |

Unterausschuß für Verkehrspolitik

Der Unterausschuß für Verkehrspolitik setzt sich wie folgt zusammen:

| | |
|---------------|-------------|
| P. Potums | Belgien |
| D. Langendorf | Deutschland |
| L. Annunziato | Italien |
| Mr. Arconti | Italien |
| J. Schneider | Luxemburg |
| G. Gijzen | Niederlande |
| F. Prechtl | Österreich |
| 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.) ergeben.

Unterausschuß für Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals

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

| | |
|--|----------------|
| P. Potums | Belgien |
| R. Schäfer (Stellvertreter: H. Kilian) | Deutschland |
| T. Tanner | Finnland |
| R.W. Buckton | Großbritannien |
| T. Jenkins | Großbritannien |
| S. Weighell | Großbritannien |
| G. Aiazzi | Italien |
| E. Coltrinari | Italien |
| J. Konz | Luxemburg |
| G. Gijzen | Niederlande |
| S. Kvilekval | Norwegen |
| G. Tjnder | Norwegen |
| H. Schmölz | Österreich |
| S.-R. Svensson | Schweden |
| H. Nydegger | Schweiz |
| A. Rodriguez | Spanien |

Die Wahlen des Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden dieser beiden Unterausschüsse erfolgen bei der jeweils ersten Sitzung.

6. Verschiedenes

Unter diesem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

L. JOYE,
Berichterstatter

KONFERENZ DER SEKTION STRASSENTTRANSPORT

Die Konferenz der Sektion Straßentransport fand am 19. Juli statt. An ihr nahmen 74 Delegierte, Berater und Beobachter aus 29 Ländern teil.

K. HAUSSIG (ÖTV, Deutschland), stellvertretender Vorsitzender der Sektion, führte den Vorsitz.

1. Wahl des Berichterstatters

K. HAUSSIG wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht wurde angenommen. Eine Untersuchung über Arbeitsbedingungen im straßengebundenen Stadtverkehr sowie eine Publikation über die Situation des Straßentransportes in verschiedenen Ländern wurden der Konferenz überreicht.

In der Diskussion zum Bericht stellte R.M. PEREZ (Argentinien) fest, daß man sich künftig mehr der lateinamerikanischen Probleme annehmen müßte.

A. ASENJO (Spanien) sprach über multi-nationale Unternehmungen im Straßentransport.

V. DAVID (Malaysia) forderte die Delegierten auf, wirksam Druck auf die Regierungen ihrer Länder auszuüben, damit IAO-Übereinkommen von diesen ratifiziert bzw. eingehalten werden.

W. MORRIS (Großbritannien) stellte fest, daß der Stadtverkehr ein öffentlicher Dienst sei und daß bei der Behandlung einschlägiger Probleme auch Gesundheits- und Sicherheitsfragen des Personals berücksichtigt werden müßten.

J. TAI (Japan) berichtete über die Situation des Straßentransportes und des (im öffentlichen Dienst nicht vorhandenen) Streikrechtes in Japan.

3. Anträge

Folgende Anträge wurden angenommen: Lastwagen-Schlafkabinen; IAO-Übereinkommen über die Gesundheit, die Wohlfahrt und die Arbeitsbedingungen der Fahrer im internationalen Straßengütertransport; IAO-Übereinkommen und IAO-Empfehlung über die Arbeitszeit und Ruhezeiten im Straßentransport; und Unterstützung von Straßentransportfahrern im Ausland (sh. Anhang: Kongreßentschlüsse Nr. 14-17).

Ein Entschlußantrag: "Selbstfahrende Straßentransportunternehmer" wurde abgelehnt. Die ITF wird sich jedoch bis zum nächsten Kongreß mit dem Problem der selbstfahrenden Transportunternehmer vertieft beschäftigen.

Ein Entschlußantrag: "Internationale Autobusdienste" wurde angenommen mit der Einschränkung, daß er sich ausschließlich auf Lateinamerika bezieht (sh. Anhang: Kongreßentschluß Nr. 18).

4. Arbeitsprogramm

Zusätzlich zu den angenommenen Anträgen wurde das Arbeitsprogramm um das Problem des Transportes gefährlicher Güter auf der Straße erweitert. Kollegen des Planungsausschusses sowie HANNS-DETLEV HÖHNE (ÖTV, Stuttgart) werden sich mit diesem Problem bis zum nächsten Kongreß intensiv beschäftigen.

5. Wahlen

KURT HAUSSIG wurde zum Vorsitzenden und BERTIL GUSTAVSSON (Schweden) zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Der neue Sektionsausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|-------------|---|----------------------------|
| Argentinien | R.P. Azar R.M. Perez | A.C. Sancho M. Blanco |
| Australien | T.W. Sullivan | R.J. Wasson |
| Belgien | A. De Kie | M Vergracht |
| Dänemark | J. Hansen | J. Engelbrecktsen |
| Deutschland | K. Haussig (Vorsitzender) G. Pohl | H. Wittkopp H.-D. Höhne |

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|----------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| Finnland | R. Kuisma | K. Lehtikainen |
| Frankreich | G. Doriat R. Vion | J. Vandecasteele J. Toussaint |
| Großbritannien | J. Ashwell | A. Kitson L.J. Smith W. Morris |
| | G. Kiely | - |
| | T. Jenkins | C.A. Lyons |
| | J. Moore | A.T. Hughes |
| Irland | C. Kirwan | J. Cullen |
| Italien | R. Liguori | |
| Japan | K. Tabuchi | Y. Umeda |
| Luxemburg | R. Bleser | M. Schlechter |
| Malaysia | V. David | |
| Niederlande | J. Berghout | W. Snijder |
| Norwegen | W. Kolstad | O. Lillehall |
| Österreich | E. Steinbach W. Follrich | F. Hums |
| Peru | J. Chang | F. Donohue |
| Philippinen | A.L. Dinglasan | D.M. Martinez |
| Schweden | B. Gustavsson (Vizevorsitzender) | A. Eriksson |
| | R. Nilsson | E. Andersson |
| Schweiz | P.W. Küng V. Schiwoff | E. Beiner |
| Spanien | A.A. Bezos | L.S. Munoz |
| USA | W.G. Lindner A. Kenopensky | J. Donoghue F. Souza |

Planungsausschuß

Der Planungsausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

| | |
|------------------------------|----------------|
| R.M. Perez | Argentinien |
| K. Haussig (Vorsitzender) | Deutschland |
| R. Vion | Frankreich |
| J. Ashwell | Großbritannien |

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| J. Berghout | Niederlande |
| B. Gustavsson (Vizevorsitzender) | Schweden |
| P.W. Küng | Schweiz |

6. Verschiedenes

Unter diesem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

K. HAUSSIG
Berichterstatter

KONFERENZ DER SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

Die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt fand am 18. Juli 1980 statt. An ihr nahmen 24 Delegierte, Berater und Beobachter aus 12 Ländern teil.

P. MOL, FNV Niederlande, Sektionsvorsitzender, führte den Vorsitz.

1. Wahl des Berichterstatters:

P. MOL wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht wurde eingeführt und von der Sektion angenommen.

In der anschließenden Diskussion berichtete J.F. LEVIA über Bemannungsprobleme bei den Schleusen des St. Lorenz-Stromes. Die Konferenz sprach sich dabei gegen jegliche Personalreduzierung aus und beauftragte das ITF-Sekretariat, ein entsprechendes Telegramm an die kanadische Regierung zu senden.

A. PROTAPUDDIN berichtete über die Situation der Binnenschifffahrt in Bangladesch und dankte den Gewerkschaften ÖTV und FNV für deren Hilfestellung bei seinem kürzlichen Besuch in Deutschland und Holland, wo er die Arbeitsbedingungen in der Rheinschifffahrt studierte.

W.S. POWELL von der britischen Transportarbeitergewerkschaft T&GWU beschwerte sich über mangelnde Solidarität anlässlich des Stahlarbeiterstreiks innerhalb der internationalen Binnenschifffahrt.

M. del POZO, Argentinien, regte an, eine lateinamerikanische Konferenz der Binnenschiffer abzuhalten.

Mit Befremden nahm die Konferenz davon Kenntnis, daß Maschinisten auf hochtechnisierten Schubbooten in der Rheinschifffahrt aus der Mindestbesetzung gestrichen wurden.

3. Anträge

Es lagen keine Anträge an die Konferenz vor.

4. Arbeitsprogramm

Folgendes Arbeitsprogramm wurde angenommen:

1. Weiterarbeit an einem internationalen Abkommen über Sozialbedingungen auf der zukünftigen Wasserstraße Rhein-Donau (u.a. mit Bezug auf die Neuregelung der Besatzungsordnung);
2. Erstellung von Vergleichen über Einkommen und Arbeitsbedingungen von Binnenschiffern.

5. Wahlen

Der Vorsitzende der Sektion, PEET MOL, sowie der stellvertretende Vorsitzende, KARL REBSAMEN, wurden in ihren Ämtern bestätigt.

Der neue Sektionsausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|-------------|-----------------|-----------------------|
| Argentinien | M. del Pozo | J. Luciani |
| Bangladesch | A. Protapuddin | I. Zubairul |
| Belgien | L. Eggers | A. Geeraerts |
| Brazilien | M. Sant'anna | J.N. Rocha |
| Deutschland | M. Rosenberg | K. Haussig |
| Finnland | L. Heinonen | V. Trast |

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|----------------|-----------------------------------|---------------------------|
| Frankreich | J. Duniau A. Barbero | D. le Moal J. Villette |
| Großbritannien | T. Cronin | W.S. Powell |
| Kanada | J.A. Levia | R.A. Gingerich |
| Niederlande | P. Mol (Vorsitzender) | P. Kloostermann |
| Österreich | W. Darmstädter | G. Gesek |
| Schweiz | K. Rebsamen (Vizevorsitzender) | |
| USA | J.F. Feirne | P.J. King |

Arbeitsgruppe "Rhein/Main/Donau"

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

| | |
|--|-------------|
| M. Rosenberg | Deutschland |
| J. Hauf (Stellvertretender Generalsekretär und Sektionssekretär) | |
| P. Mol (Vorsitzender) | Niederlande |
| W. Darmstädter | Österreich |
| K. Rebsamen (Vizevorsitzender) | Schweiz |

6. Verschiedenes

Unter diesem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

P. MOL
Berichterstatter.

KONFERENZ DER HAFENARBEITERSEKTION

An der Konferenz nahmen 95 Delegierte und Berater von 49 Gewerkschaften aus 39 Ländern teil.

C.H. FITZGIBBON (Australien), Sektionsvorsitzender, führte den Vorsitz.

1. Wahl des Berichterstatters

Es wurde beschlossen, daß der Vorsitzende auch als Berichterstatter handeln sollte.

2. Tätigkeitsbericht: Hafendarbeitersektion (Dok. XXXIII C-7, Punkt 141/142)

Der GENERALSEKRETÄR erklärte unter Verweis auf Punkt 142 in Dok. XXXIII C-7, daß die neuen IAO-Verwaltungsunterlagen über die Sicherheit und Gesundheit der Hafendarbeiter, zusammen mit dem IAO-Handbuch über die Sicherheit der Hafendarbeiter, ausgezeichnete internationale Normen enthalten, die sich jede Regierung anzuwenden bemühen sollte. Sodann dankte er im Namen der ITF allen Vertretern angeschlossener Hafendarbeitergewerkschaften, und insbesondere dem Sektionsvorsitzenden, für ihre konstruktiven Beiträge zum Erfolg der Diskussionen auf Ebene der IAO.

W. POWELL (TGWU, Großbritannien) gab seiner Enttäuschung darüber Ausdruck, daß man in einigen Ländern verfehlt habe, während des langen Streiks der britischen Stahlarbeiter am Anfang des Jahres 1980 auf den Solidaritätsaufruf der ITF zufriedenstellend zu reagieren. Der GENERALSEKRETÄR erwiderte, daß das ITF-Sekretariat und eine Anzahl eng beteiligter Mitgliedsverbände beachtliche Bemühungen in Unterstützung der Stahlarbeiter unternommen hätten. Es sei jedoch während des gesamten Konfliktes schwierig gewesen, mit der hauptsächlich in den Konflikt verwickelten Gewerkschaft Verbindung aufzunehmen.

Der Bericht über die Tätigkeit der Hafendarbeitersektion wurde angenommen.

3. Bericht über die Sondersektion für Seeleute

(Dok. XXXIII C-7, Punkt 244 - 279 und Dok. XXXIII C-7/SS (Supp.))

Unter Verweis auf Punkt 9 in Dok. XXXIII C-7/SS Supp. erklärte der GENERALSEKRETÄR, daß die ITF das Berufungsverfahren gegen das ungünstige Urteil in dem von Universe Tankships Inc. eingeleiteten Prozess gewonnen habe.

Die Konferenz beschloß, die beiden oben genannten Dokumente -- die ohnehin noch auf der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter diskutiert werden würden -- zur Kenntnis zu nehmen, desgleichen das Dok. XXXIII-JSDC/6 betreffend die Statuten der Sondersektion für Seeleute und des Internationalen Hilfs-, Sozial- und Wohlfahrtsfonds für Seeleute.

4. Entschließungsanträge

Nach einer Diskussion befürwortete die Konferenz einstimmig:

- (a) den Antrag der Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Chimbote über die Ratifizierung von IAO-Verwaltungsurkunden betreffend die Hafentarbeit; und
- (b) den Antrag der Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Chimbote über die gewerkschaftliche Organisierung und berufliche Ausbildung der Hafentarbeiter, in der von der Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft geänderten Form (sh. Anhang: Kongreßentschliefungen Nr. 20-21).

5. Arbeitsprogramm

Die Konferenz betrachtete es als unbedingt notwendig, daß die ITF schnell und wirksam auf die vielen tiefgreifenden technologischen Neuerungen reagiert, die das Leben und die Arbeit der Hafentarbeiter bedingterweise faktisch und potentiell berühren.

Nach einer ausführlichen Diskussion wurde beschlossen:

- (a) die angeschlossenen Gewerkschaften um Informationen darüber auszusuchen, inwiefern in ihren Ländern die Einführung automatisierter oder teilweise automatisierter Container-Umschlagseinrichtungen geplant ist, sowie darüber, was die voraussichtlichen Auswirkungen solcher Einrichtungen auf die Beschäftigungsmöglichkeiten der Hafentarbeiter sein würden;
- (b) die Ansichten der angeschlossenen Organisationen der Hafentarbeiter über die Beschaffenheit und Zweckdienlichkeit der gegenwärtig benutzten Ausrüstungen einzuholen, damit die ITF in der Lage ist, Mitgliedsverbände auf diesbezügliche Mängel oder Defekte aufmerksam zu machen;

- (c) von den angeschlossenen Gewerkschaften der Hafentarbeiter Exemplare ihrer Kollektivverträge und Informationen über die Ausbildung der Hafentarbeiter aller Kategorien sowie über die für sie in Container-Umschlagplätzen sowie auf normalen Umschlagplätzen und Massengüter-Umschlagplätzen vorhandenen Einrichtungen einzuholen, damit die ITF eine Zusammenfassung dieser Informationen vornehmen kann;
- (d) alle angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften erneut auf das IAO-Handbuch über die Sicherheit und Gesundheit der Hafentarbeiter aufmerksam zu machen sowie auf die Notwendigkeit der Ratifizierung des IAO-Übereinkommens über die berufliche Sicherheit und Gesundheit in der Hafentarbeit, 1979.
- (e) die IAO erneut zu ersuchen, ihr Handbuch über die Sicherheit und Gesundheit der Hafentarbeit zu revidieren; und
- (f) sobald wie möglich eine Konferenz der Hafentarbeiter-Sektion einzuberufen (der eine Sitzung des Sektionsausschusses vorangehen soll), um eine Diskussion der jüngsten Entwicklungen in der Hafentarwirtschaft zu ermöglichen und zu ermitteln, welches Vorgehen am besten geeignet ist, den Auswirkungen des jüngsten technischen Wandels zu begegnen.

6. Wahlen

C.H. FITZGIBBON (Australien) und T.W. GLEASON (USA) wurden einstimmig als Vorsitzender bzw. Vizevorsitzender der Sektion wiedergewählt.

Der neue Sektionsausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|-------------|-----------------------------------|-----------------------|
| Antigua | B.W. Spencer | |
| Argentinien | C. Loza | W. Thompson |
| Australien | C.H. Fitzgibbon (Vorsitzender) | T. Sullivan |
| Barbados | F. Walcott | |
| Belgien | A. Vervliet | M. Devolder |
| Bermuda | O. Simmonds | |
| Brasilien | J.N. Rocha | |

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|---------------------|------------------------------------|-----------------------|
| Chile | E. Ríos | |
| Dänemark | A. Kruse | J. Hansen |
| Deutschland | M. Rosenberg | K. Haussig |
| Dominica | R. Bannis | |
| Ekuador | R. Intriago | L. Guevara S. |
| Fidschi-Inseln | T. Vietata | |
| Finnland | L. Roppola | E. Piipponen |
| Frankreich | J. Duniau | J.P. Long |
| Ghana | J.R. Baiden | S.K. Agboh |
| Großbritannien | W.S. Powell | T. Cronin |
| Indien | S.R. Kulkarni | K.A. Khan |
| Irland | C. Kirwan | J. Doherty |
| Israel | M. Levy | |
| Italien | C. Prevosti | R. Liguori |
| Kolumbien | R. Marquez I. | |
| Malta | A. Caruana | |
| Mexiko | J.M. Cruz | R. Gonzalez Parra |
| Neuseeland | E.G. Thompson | S.P. Jennings |
| Niederlande | B.J. van Eldik | |
| Nigeria | J.K. Abam | J. Ogunleye |
| Norwegen | O. Bach | V. Folvik |
| Österreich | W. Darmstädter | |
| Panama | M. Barrio I. | J. Hassan |
| Peru | E. Costilla | V. Barrueto |
| Philippinen | D.M. Martinez | |
| Portugal | A. Gonzalez | |
| Schweden | H. Wahlström | B. Gustavsson |
| Schweiz | K. Rebsamen | |
| Singapur | V. Jayakody | |
| Spanien | L. Amor | V. Chulía |
| Trinidad und Tobago | V. Glean | |
| USA | T.W. Gleason (Vizevorsitzender) | J. Bowers |
| Uruguay | R. Astengo | |
| Zypern | H. Neocleous | |

7. Verschiedenes

F. RIVERA (Guatemala), berichtete über die großen Schwierigkeiten der Hafendarbeiter seines Landes und ihrer Gewerkschaft. Der GENERALSEKRETÄR versprach ihm, daß der Direktor und das Personal des ITF-Regionalbüros für Lateinamerika ihnen jedmögliche Unterstützung zuteil werden lasse.

C.H. FITZGIBBON
Berichterstatter.

KONFERENZ DER SEELEUTESEKTION

An der Konferenz, die am 18. Juli stattfand, nahmen rund 150 Delegierte und Berater von 71 Mitgliedsverbänden aus 38 Ländern teil.

Vorsitz: K. Mols Sørensen (Dänemark).

1. Wahl des Berichterstatters

E. Nevin (Großbritannien) wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Bericht über die Tätigkeit der Sektion (Punkt 143 - 201) in Dok. XXXIII C-7) wurde einstimmig angenommen.

Während der Diskussion des Ergänzenden Tätigkeitsberichtes (XXXIII C-7/S) und des Berichtes über die Asiatische Seeleutekonferenz der ITF verwies Spruhan (Großbritannien) auf die Notwendigkeit einer besseren Ausbildung der Tiefseetaucher.

Kihata (Japan) fragte, warum der Bericht über die Asiatische Seeleutekonferenz der ITF keine Bezugnahme auf seine Kritik der ITF-Struktur enthalte, die ausschließlich auf die Interessen der ITF-Mitgliedsverbände der fortschrittlichen Industrieländer ausgerichtet sei. Er hoffte, daß sich die diesbezügliche Situation verbessern und in Zukunft eine bessere Zusammenarbeit erfolgen werde.

Der ITF-Generalsekretär sagte, daß in den ITF-Berichten über Konferenzen nicht alles wortwörtlich wiedergegeben werde. Obwohl es das Recht der Delegierten sei, wortwörtliche Berichte zu verlangen, erfüllten solche Berichte normalerweise keinen nützlichen Zweck. Er nahm Kihatas Forderung nach einer globalen Zusammenarbeit zur Kenntnis und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die noch bestehenden Meinungsverschiedenheiten jetzt in diesem Sinne ausgeglichen werden könnten.

Mungroo (Trinidad und Tobago) berichtete über die Bildung des "Karibischen Schifffahrts- und Luftfahrtsrates (ITF)".

Der Sektionssekretär dankte der britischen Seeleutegewerkschaft NUS für ihre Bemühungen, in Unterstützung der Bildung des "Karibischen Schifffahrts- und Luftfahrtsrates (ITF)" und betonte die Bedeutung dieser Instanz, besonders im Zusammenhang mit der ITF-Tätigkeit zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des im Verpflegungssektor von Schiffen beschäftigten Konzessionärspersonals.

Sodann bat er die angeschlossenen Gewerkschaften um Informationen über die gewerkschaftliche Organisierung der Tiefseetaucher.

Als nächstes berichtete er über Konsultationen zwischen der ITF und der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) über offene Schiffsregister, Beziehungen mit Entwicklungsländern über Fragen der Schifffahrtspolitik und die Konkurrenz seitens Staaten mit einer verstaatlichten Wirtschafts- und Handelsstruktur.

Es wurde beschlossen, daß die ITF-Vertretung bei künftigen OECD-Konsultationen von der nächsten Konferenz der ITF-Seeleutesektion festgelegt werden sollte.

Ashietey (Ghana) berichtete über den kürzlichen Streik der ghanesischen Schiffsoffiziere und dankte der ITF und ihren Mitgliedsverbänden für die Unterstützung seiner Organisation, die für den Ausgang dieses Konfliktes ausschlaggebend gewesen sei. Ferner bat er um Bildung eines Rates für afrikanische Seeleute.

Der ITF-Generalsekretär berichtete, daß der internationale Reederverband (ISF) die ITF offiziell um weitere Diskussionen angesucht habe, um zu versuchen, die Probleme zu lösen, die

bezüglich den von der ITF als Schattenflaggenschiffe bezeichneten Schiffen, auf denen unterdurchschnittliche Bedingungen bestehen, vorherrschen.

Es wurde beschlossen, daß eine aus Vertretern des ITF-Sekretariats, den beiden Vorsitzenden des Fair-Practices-Ausschusses und den Vizevorsitzenden der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter bestehende Delegation mit Vertretern des ISF sondierende Gespräche führen sollte.

Roodenburg (Niederlande) berichtete, daß seine Organisation für die nicht in Holland wohnhaften asiatischen Seeleute eine Erhöhung der Heuern um 20% ausgehandelt habe.

Der Ergänzende Tätigkeitsbericht wurde einstimmig angenommen.

Der Bericht über die Asiatische Seeleutekonferenz der ITF wurde ebenfalls angenommen.

Nevin (Großbritannien) begrüßte die Beitrittsgesuche von Gewerkschaften aus den in Anhang 2 des Berichtes über die Asiatische Seeleutekonferenz der ITF erwähnten Gebieten, war jedoch nicht in der Lage, diese Entschliebung vorbehaltlos zu unterstützen, solange bestimmte organisatorische Schwierigkeiten zwischen der Hong Kong Merchant Navy Officers' Guild und den britischen Offiziersgewerkschaften nicht behoben werden seien.

3. Bericht über die Sondersektion der Seeleute

Die Konferenz nahm den Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion für Seeleute zur Kenntnis.

4. Entschliebungsanträge

Der Entschliebungsantrag "Funkverbindungsmöglichkeiten für Seeleute" wurde einstimmig angenommen. Der Antrag "Sicherheit auf See" (auf "Sichere Bemannung und sicherer Wachgang" umbetitelt) und der Antrag "Seeverkehrsregler" wurden nach Vorname einiger Änderungen einstimmig angenommen. Der Antrag "Unterkunftsräume und Bruttotonnage" wurde vom Antragsteller zurückgezogen, um eine volle Diskussion auf der nächsten Konferenz der ITF-Seeleutesektion zu ermöglichen. Der Antrag "Gegenseitige Schifffahrtsvereinbarungen" wurde in geänderter Form angenommen, unter der Voraussetzung, daß die Frage der Gegenseitigen Schifffahrtsvereinbarungen vom Schifffahrtspolitischen Ausschuß der ITF-Seeleutesektion weiter untersucht wird. (Die Texte befinden sich im Anhang: Kongreßentschliebungen Nr. 29, 31, 32, 33.)

5. Arbeitsprogramm

Das in Dok. XXXIII C-7/S enthaltene Arbeitsprogramm wurde mit der Hinzufügung weiterer Punkte über (a) ITF-Beteiligung an der UNO-Seerechtskonferenz und (b) Mindestbemanningnormen angenommen.

6. Wahlen

Der Sektionsvorsitzende K. Mols Sørensen (Dänemark) und der Vizevorsitzende S. Wall (USA) würden einstimmig wiedergewählt.

Der neue SEKTIONSAUSSCHUSS setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|----------------|---------------------------------------|---|
| Argentinien | J. Luciani | O. Real L. Faure M. Pazos E.O. Venturini |
| Australien | L. Mullens frei | |
| Belgien | R. van Cant | R. Dielis |
| Dänemark | K. Mols Sørensen frei | |
| Deutschland | D. Benze | J. Kahmann |
| Estland | frei | |
| Finnland | S.-E. Nylund R. Anttila | |
| Frankreich | L. Coppin J. Duniau | A. Barbero G. Castanier |
| Griechenland | frei | |
| Großbritannien | E. Nevin S. McCluskie K. Murphy | |
| Indien | frei frei | |
| Israel | frei | |
| Italien | G. Marangoni frei | R. Deluca |
| Japan | S. Nakanishi | A. Kawamata |
| Kanada | frei frei | |
| Korea | frei | |
| Neuseeland | frei | |

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|----------------------------|--|-----------------------|
| Niederlande | W.Ch. van Zuylen | C. Roodenburg |
| Norwegen | frei frei frei | |
| Österreich | W. Darmstädter | |
| Panama | C.E. Villareal | |
| Philippinen | frei | |
| Republik China (Taiwan) | frei | |
| Schweden | F. Havik frei frei | |
| Schweiz | frei | |
| Singapur | frei | |
| Spanien | P. Sancho | |
| Trinidad und Tobago | F. Mungroo | |
| Tunesien | frei | |
| USA | S.J. Wall (Vizepräsident) R.T. McKay J. Fay | |

Es wurde beschlossen, die noch freien Sitze auf dem Korrespondenzwege zu besetzen.

Es wurde ferner beschlossen, daß der Sektionsvorsitzende, der Stellvertretende Generalsekretär A. Selander, Ø. Ringvold (Norwegen) und R. Lioeanjie (USA) die ITF im neugebildeten Internationalen Ausschuß für Seeleutewohlfahrt vertreten sollten.

BEMANNUNGS-AUSSCHUSS

Der Bemannungs-ausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Kategorie</u> |
|----------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| Dänemark | K. Mols Sørensen | Kapitäne |
| Großbritannien | K.A. Murphy S. McCluskie | Funkoffiziere Verpflegungspersonal |
| Niederlande | W.C. van Zuylen | Mannschaftsdienst- grade auf Deck |

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Kategorie</u> |
|-------------|----------------------------|-----------------------------|
| Schweden | P. Wahlström | Deckpersonal |
| USA | W.L. Rich R.F. Schamann | Deckoffiziere Ingenieure |

LOTSENAUSSCHUSS

Der Lotsenausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> |
|-------------|-----------------|
| Australien | F. Ross |
| Deutschland | W. Peters |
| Frankreich | G. Castanier |
| Israel | Y. Groman |
| USA | D. Grant |

AUSBILDUNGSAUSSCHUSS

Der Ausbildungsausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> |
|----------------|--------------------------|
| Argentinien | E.O. Venturini |
| Dänemark | K. Mols Sørensen |
| Finnland | S.-E. Nylund |
| Griechenland | E. Saitis |
| Großbritannien | K.A. Murphy D. Seaman |
| Japan | K. Kihata |
| Niederlande | W.C. van Zuylen |
| Panama | C.F. Robolt |
| Philippinen | G. Oca |
| Schweden | K. Rude |
| USA | W.L. Rich |

SCHIFFFAHRTSPOLITISCHER AUSSCHUSS

Der Schifffahrtspolitische Ausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> |
|--|-----------------|
| Afrika | N.A. Ashietey |
| Asien | L. Barnes |
| Australien und Neuseeland | D. Morgan |
| Großbritannien | J. Slater |
| Kanada | R. Gralewicz |
| Lateinamerika und der Karibische Raum | F. Mungroo |
| Nordeuropa | H. Aasarød |
| Südeuropa | A. Chisik |
| Zentraleuropa | J. Kahmann |
| USA | R. Lowen |

ITF-REGIONALAUSSCHUSS FÜR ASIATISCHE SEELEUTE

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> |
|-------------|-----------------|
| Australien | F. Ross |
| Indien | L. Barnes |
| Japan | K. Kihata |
| Kiribati | frei |
| Korea | K.P. Hong |
| Neuseeland | J. Woods |
| Pakistan | frei |
| Philippinen | G. Oca |
| Singapur | R.A. Hamid |
| Taiwan | S.C. Yang |

Es wurde beschlossen, die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften aus Kiribati und Pakistan aufzufordern, je einen Vertreter für diesen Ausschuß zu nominieren.

7. Verschiedenes

Die Konferenz nahm eine neue Sektionspolitik über Funkfragen an. Diese Politik war am Vortage von einer Ad hoc-Redaktionsgruppe der angeschlossenen Funkoffiziersgewerkschaften ausgearbeitet worden (s. Anhang 1, Kongreßentschließung Nr. 34).

Eine von der ITF-Ad hoc-Arbeitsgruppe über die Beschäftigung von Konzessionärspersonal auf Kreuzfahrtschiffen vorgeschlagene Entschließung wurde angenommen (s. Kongreßentschließung Nr. 30). Diese Arbeitsgruppe tagte am 3. und 4. Juli 1980

Die Konferenz nahm zur Kenntnis, daß die vorgeschlagenen Statuten der ITF-Sondersektion für Seeleute und des ITF-Hilfs-, Sozial- und Wohlfahrtsfonds für Seeleute (XXXIII-JSDC/6) auch auf der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafendarbeiter diskutiert werden würden. Die Konferenz beschloß daher, von einer Diskussion dieser Frage abzusehen, um Verdoppelungen zu vermeiden.

Singman (USA) bat die angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute um Informationen über nationale Vorschriften und Bestimmungen bezüglich der Zahlung von Schadenersatz bei Unfällen von Schiffen mit gesundheitsschädlichen und gefährlichen Ladungen. Es wurde beschlossen, daß das ITF-Sekretariat einen geeigneten Fragebogen hierüber aussenden sollte.

Robolt (Panama) sprach über die neue Schiffahrtsgesetzgebung Panamas und ersuchte die ITF, seine Organisation mit Ratschlägen über Aspekte der Arbeitsgesetzgebung zu unterstützen.

E. NEVIN
Berichterstatter

GEMEINSAME KONFERENZ DER SEKTIONEN DER SEELEUTE UND HAFENARBEITER

Die Konferenz fand am 19. Juli 1980 statt. An ihr nahmen 163 Delegierte und Berater aus folgenden 38 Ländern teil: Antigua, Argentinien, Australien, Belgien, Bermuda, Brasilien, Chile, China (Republik), Dänemark, Deutschland, Dominica, Ekuador, Fidschi-Inseln, Finnland, Frankreich, Ghana, Griechenland, Großbritannien, Indien, Italien, Japan, Kanada, Korea, Malta, Niederlande, Neuseeland, Norwegen, Kolumbien, Österreich, Panama, Peru, Philippinen, Portugal, Schweden, Schweiz, Singapur, Spanien und USA. Ferner waren vier Regionalvertreter anwesend.

Vorsitzender: C.H. Fitzgibbon (Australien).

1. Berichterstatter: K. Mols Sørensen (Dänemark) mit C.H. Fitzgibbon, falls notwendig, als stellvertretender Berichterstatter.
2. Tätigkeitsbericht (Dok. XXXIII C-7, Punkt 244 - 279 und Dok. XXXIII C-7/SS)

Herdin (Finnland) berichtete über das für die finnischen Gewerkschaften erfolgreiche Ergebnis des von den Reedern der TERZIA (Panama-Flagge) eingeleiteten Gerichtsverfahrens (sh. Dok. XXXIII C-7/SS, Punkt 10). Die Hauptstreitfrage in diesem Prozeß war, ob die philippinische Schiffsverkehrsbehörde das volle Registrierungsverfahren des ITF-Vertrages vorgenommen hatte oder nicht. Der Vertreter der philippinischen Behörde, der als Zeuge für die Reeder vor Gericht erschien, bestätigte, daß diese Registrierung erst am Vortage vorgenommen worden sei, obwohl die Reeder viele Tage vorher behaupteten, daß dies bereits geschehen sei. Es sei noch immer möglich, daß die Kläger gegen die gerichtliche Entscheidung Berufung einlegen würden.

Van Cant (Belgien) berichtete über das Ergebnis eines kürzlichen Boykottes gegen das in schweizerischem Besitz stehende Schiff MONTREUX (Liberia-Flagge). Die aus Bangladesch kommenden Besatzungsmitglieder hätten ihm später mitgeteilt, daß ihre Regierung und Gewerkschaft Druck auf sie ausgeübt habe, um sie zur Rückzahlung des Heuerunterschiedes zu zwingen, den sie gemäß dem ITF-Vertrag erhalten hätten. Andernfalls würden sie auf die schwarze Liste gesetzt werden. Besatzungen anderer Schattenflaggenschiffe hätten ähnlichen Befürchtungen Ausdruck gegeben. Der Redner bat die Gewerkschaften der Entwicklungsländer, zu dieser Frage Stellung zu nehmen.

Benze (Deutschland) berichtete, daß der griechische Eigentümer der ARACTOS BRIDGE (Panama-Flagge) dieses Schiff in den Philippinen neu registriert hatte, um einer Aktion der Besatzung und der deutschen Gewerkschaft ÖTV im Juli d.J. in Bremen auszuweichen. Ziel der Aktion war es, die Nachzahlung der gemäß dem ITF-Vertrag ausstehenden Heuern durchzusetzen. Der Redner ersuchte den Fair-Practices-Ausschuß, die philippinische Flagge zur Schattenflagge zu erklären, damit Mitgliedsverbände eine in ähnlichen Umständen begonnene Aktion fortsetzen könnten.

Oca (Philippinen), versicherte der Konferenz, daß seine Gewerkschaft vorbehaltlos gegen die Verwendung der philippinischen Flagge als eine Schattenflagge sei. Dieser Zwischenfall sei ein Mißbrauch der philippinischen Gesetzgebung, deren Ziel im Aufbau einer ordnungsgemäßen Handelsflotte unter philippinischer Flagge bestehe. Er bat die Mitgliedsverbände, ihn von ähnlichen Mißbräuchen über das ITF-Sekretariat zu verständigen, damit er bei den philippinischen Behörden vorstellig werden könne.

Nylund (Finnland) beantragte, daß mehr Informationen über die Arbeit des Fair-Practices-Ausschusses zirkuliert werden sollten.

Barbero (Frankreich), ersuchte das Sekretariat mit Nachdruck, eine internationale Übersicht über gerichtliche Entscheidungen vorzunehmen, die sich aus Aktionen der Mitgliedsgewerkschaften in Förderung der Ziele der Kampagne ergeben. Er war der Ansicht, daß die IAO um Unterstützung gebeten werden sollte, um sicherzustellen, daß den Besatzungen von Schattenflaggenschiffen nicht das Vereinigungsrecht und das Kollektivverhandlungsrecht vorenthalten werden.

Sant'anna (Brasilien), sagte, daß es seiner Gewerkschaft bis zu ihrem kürzlichen Beitritt zur ITF nicht möglich gewesen sei, die mexikanischen Mitgliedsverbände zu unterstützen. Sie benötige nunmehr die Hilfe der ITF, um geeignete Schritte gegen vier brasilianische Schiffe zu ergreifen, die ausgeflaggt hatten.

Laughton (Sekretariat) bestätigte, daß allen angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter nähere Einzelheiten zugestellt werden würden.

Slater (Großbritannien), Barnes und Kolah (Indien) und Thompson (Neuseeland), sprachen ausführlich über die Implikationen des vom Fair-Practices-Ausschuß im Mai 1980 gefaßten Beschlusses über "Gesamtbesatzungskosten" und die "Bildung nationaler Seeleutefonds" (Dok. XXXIII C-7/SS, Punkt 7), mit besonderem Bezug auf die Haltung der britischen NUS bezüglich der Zahlung der Flaggenheuer an alle auf Schiffen unter britischer Flagge beschäftigten Seeleute sowie auf die Opposition der NUS gegen die Bildung nationaler Fonds.

Fitzgibbon sagte, es sei notwendig, den Beschluß des Fair-Practices-Ausschusses aus der richtigen Perspektive zu sehen. Zunächst einmal beziehe sich dieser Beschluß nicht auf Schiffe unter der Flagge anerkannter Schifffahrtsländer. Die ITF-Politik sei weiterhin für die Zahlung der Flaggenheuer. Falls ein Mitgliedsverband nicht wolle, daß seine Mitglieder diese Flaggenheuer erhalten, sei es sein gutes Recht, keine Besatzungen für die betreffenden Schiffe zu stellen. Zweitens mache es der Beschluß des Fair-Practices-Ausschusses ganz klar, daß diese Konzepte nur im Prinzip gutgeheißen worden seien. Sie würden zweifellos sowohl von der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter als auch vom Fair-Practices-Ausschuß wieder diskutiert werden. Es sei noch immer notwendig, sehr umfassende Untersuchungen vorzunehmen, zu deren Ergebnis der Fair-Practices-Ausschuß noch Stellung nehmen müsse, bevor eine endgültige Änderung der ITF-Politik erfolge. Wie im Tätigkeitsbericht erwähnt, unterstütze der Erweiterte Unterausschuß des Fair-Practices-Ausschusses diese Konzepte als einen möglichen Weg für weiteren Fortschritt in Richtung der

Verwirklichung des Zieles der Kampagne, trotz der immer raffinierteren Opposition der Reeder, die von den Regierungen des Raumes Südost-Asien weitgehend unterstützt würden. Aus diesem Grunde habe die ITF Rechtsanwälte in den Philippinen angestellt, deren Aufgabe es sei, Besatzungsmitglieder bei Schwierigkeiten mit den Behörden wegen gewerkschaftlichen oder gerichtlichen Maßnahmen gegen ihre Schiffe durch ITF-Mitgliedsverbände zu unterstützen. Der Redner erinnerte die Konferenz ferner daran, daß die Sektionskonferenz der Seeleute auf diesem Kongreß einen ITF-Regionalausschuß für asiatische Seeleute gewählt habe. Eine der ersten Aufgaben dieses Ausschusses würde darin bestehen, als Empfehlung an den Fair-Practices-Ausschuß eine asiatische Mindeststeuer zu errechnen. Nachdem diese Mindeststeuer gutgeheißen worden sei, werde sie die Grundlage für die Kalkulation etwaiger Zahlungen aus den mit Zustimmung der ITF gebildeten Fonds bilden.

Mit Bezug auf Punkt 10 des Ergänzenden Tätigkeitsberichtes teilte Laughton mit, daß die ITF mit Erfolg gegen das Urteil des Obersten Britischen Gerichtshofes in Sachen UNIVERSE SENTINEL Berufung eingelegt habe. Es stehe noch nicht fest, ob die Reederei Universe Tankships Inc. an das Britische Oberhaus zu appellieren beabsichtige oder ob ihr dies erlaubt werden würde.

Der Tätigkeitsbericht und der Ergänzende Tätigkeitsbericht wurden einstimmig angenommen.

Statuten der Sondersektion für Seeleute und des Internationalen Hilfs-, Sozial- und Wohlfahrtsfonds der Seeleute (Dok. XXXIII-JSDC/6 und 6/Supp.1)

Der Generalsekretär führte das obige Dokument mit Hilfe des ITF-Rechtsberaters, Herr L.L. Boshoff, ein. Nevin und Slater (Großbritannien), Spector und Wall (USA) und Kihata (Japan) baten um Klarstellung verschiedener Punkte und schlugen Änderungen vor.

Artikel 3 (vii) ist in Übereinstimmung mit den in Dok. XXXIII-JSDC/6/Supp.1 angeführten Wortlaut zu ändern.

In Artikel 3 (ix) (a) ist in Zeile drei die Ziffer "2" durch die Ziffer "6" zu ersetzen.

In Artikel 8 ist in Zeile zwei das Wort "nur" zu streichen.

Statuten des Internationalen ITF-Hilfs-, Sozial- und Wohlfahrtsfonds für Seeleute

In Artikel 2 ist folgender neuer Unterabsatz hinzuzufügen:

"(c) Die Gewährung von Spenden an irgendeine Seeleute-Caritas, die vom ITF-Vorstand gebildet worden ist und von diesem kontrolliert wird."

In Artikel 3 sind die Bezugnahmen auf die Artikel 2, 7 und 8 zu streichen, so daß die zweite Zeile in der geänderten Form wie folgt lautet: "Vorstandsvollmachten gemäß dieser Statuten".

Die Statuten wurden im maßgeblichen englischen Wortlaut in der von der Konferenz geänderten Form zwecks Weiterleitung an die nächste Sitzung des ITF-Vorstandes einstimmig angenommen.

3. Entschließungsanträge

Der an die Konferenz verwiesene Antrag über "Sicherheit der oberen Fläche von Containern" wurde von Thompson, Neuseeland, eingeführt und in geänderter Form angenommen. Die Änderung bestand darin, daß im letzten Absatz die Bezugnahme auf die Sektion der Seeleute und Hafentarbeiter gestrichen wurde, weil dieser Antrag auch andere Fachsektionen der ITF berührt (sh. Anhang, Kongreßentschließung Nr. 27).

Newman (Großbritannien), legte eine revidierte Fassung des Antrages über "Seeleutewohlfahrt" vor, die angenommen wurde (sh. Anhang, Kongreßentschließung Nr. 28).

4. Arbeitsprogramm

Es lagen keine Wortmeldungen vor.

5. Wahlen

Es wurde beschlossen, die Zusammensetzung des Fair-Practices-Ausschusses zu erweitern, um je einen Seeleute- und Hafentarbeitervertreter der Mitgliedsverbände jener Länder einzubeziehen, die bisher nur als Beobachter an Sitzungen des Ausschusses teilgenommen haben.

Der FAIR-PRACTICES-AUSSCHUSS setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Seeleute</u> | <u>Hafenarbeiter</u> |
|----------------|-----------------------|----------------------|
| Argentinien | M. del Pozo | - |
| Australien | F. Ross | T.I. Bull |
| Belgien | R. van Cant | A. Vervliet |
| Bermuda | - | O. Simmonds |
| Brasilien | M. Sant'anna | - |
| Republik China | S.C. Yang | - |
| Dänemark | - | A. Kruse |
| Deutschland | D. Benze | M. Rosenberg |
| Finnland | L. Heinonen | L. Roppola |
| Frankreich | A. Barbero | J. Duniau |
| Ghana | N. Ashietey | - |
| Griechenland | E. Saitis | - |
| Großbritannien | J. Slater E. Nevin | M. Evans |
| Indien | K. Kolah | S. R. Kulkarni |
| Israel | A. Chisik | - |
| Italien | M. Guidi | C. Prevosti |
| Japan | K. Kihata | - |
| Kanada | R. Gralewicz | D. Nicholson |
| Korea | K.P. Hong | - |
| Neuseeland | J. Woods | E.G. Thompson |
| Niederlande | W.Ch. van Zuylen | B. van Eldik |
| Nigeria | - | J. Abam |
| Norwegen | Ø. Ringvold | O. Bach |
| Panama | C. Villareal | - |
| Philippinen | G. Oca | - |
| Portugal | R. Rolo | C. Duarte Sousa |
| Schweden | G. Karlsson | H. Wahlström |
| Schweiz | K. Rebsamen | - |
| Singapur | R. Hamid | V. Jayakody |
| Spanien | A. Murua | L. Amor |
| Trinidad | - | F. Mungroo |
| USA | S.J. Wall J. Fay | T.W. Gleason |

Vizevorsitzende: K. Mols Sørensen (Vorsitzender der
Seeleutesektion)

C.H. Fitzgibbon (Vorsitzender der Hafens-
arbeitersektion)

6. Verschiedenes

Keine Wortmeldungen.

K. MOLS SØRENSEN, Berichterstatter
C.H. FITZGIBBON, Stellvertreter

SEKTIONSKONFERENZ DER FISCHER

BERICHT

An der Konferenz, die am 21. Juli 1980 stattfand, nahmen 28 Delegierte und Berater von 18 Gewerkschaften in 14 Ländern teil.

Vorsitzende: K. Kristoffersen (Norwegen) und O. Jacobsen (Färöer).

1. Wahl des Berichterstatters:

I. Nes (Norwegen) wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Bericht über die Tätigkeit der Sektion (Punkt 202 bis 210 in Dok. XXXIII C-7) und der Ergänzende Tätigkeitsbericht (XXXIII C-7/F) wurden einstimmig angenommen.

3. Entschließungsanträge

Es waren keine Anträge an die Sektion verwiesen worden.

4. Arbeitsprogramm

Das in Dok. XXXIII C-7/F enthaltene Arbeitsprogramm wurde angenommen. Während der Diskussion wurde vorgeschlagen, daß die ITF-Sektion der Fischer sich mit folgenden Problemen befassen sollte: a) Festlegung internationaler Mindestnormen über die Beschäftigungsbedingungen der Fischer; b) Ermutigung der Verwendung von Fisch für menschlichen Verbrauch anstatt für die Herstellung von Fischmehl und ähnliche industrielle Zwecke; c) Förderung der Bereitstellung befriedigender Funkverbindungsmöglichkeiten für Fischer zu niedrigen Gebühren; und d) Prüfung der Auswirkungen der Verunreinigung der Meere auf die Fischerei.

5. Wahlen

Als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Kollegen H. Rake (Deutschland) wurde O. Jacobsen (Färöer) zum Sektionsvorsitzenden gewählt. Als ~~Nachfolger~~ des in den Ruhestand tretenden Kollegen K. Kristoffersen (Norwegen) wurde J. Skrede (Norwegen) zum Vizevorsitzenden gewählt.

Der neue SEKTIONSAUSSCHUSS setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|----------------|---------------------------------|-----------------------|
| Argentinien | E.O. Venturini | frei ⁺ |
| Belgien | H. Dumaray | B. de Koningh |
| Dänemark | S. Villadsen | A. Kruse |
| Deutschland | J. Kahmann | D. Benze |
| Färöer Inseln | O. Jacobsen (Vorsitzender) | |
| Frankreich | G. Hanno | J.P. Alliot |
| Großbritannien | A. Kitson | K.A. Murphy |
| Island | O. Vigfússon | |
| Japan | S. Osawa | |
| Kanada | W. Matthew | |
| Niederlande | B.J. von Eldik | |
| Norwegen | J. Skrede (Vizevorsitzender) | |
| Spanien | J.M. Unanue | L.M. Tellaeche |
| Südafrika | C. Benade | |
| USA | L. Bonser | |

⁺wird von der SOMU nominiert

SOZIALPOLITISCHER UNTERAUSSCHUSS

Der sozialpolitische Unterausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> |
|----------------|-----------------|
| Dänemark | S. Villadsen |
| Deutschland | W. Zechner |
| Färöer Inseln | O. Jacobsen |
| Großbritannien | A. Kitson |
| Island | O. Vigfússon |
| Kanada | W. Matthew |
| Niederlande | B.J. van Eldik |
| Norwegen | J. Skrede |
| Spanien | L.M. Tellaeche |
| USA | L. Bonser |

6. Verschiedenes

J.M. Unuane (Spanien) ersuchte die Konferenz um Unterstützung der streikenden baskischen Fischer. Es wurde beschlossen, daß die ITF und ihre Mitgliedsverbände in einem Telegramm ihre Unterstützung dieses Streiks bekunden sollten.

A. Selander (Stellvertretender Generalsekretär) und K. Murphy (Großbritannien) schlugen vor, daß die angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer sich auf Ebene der IMCO aktiver an der Behandlung von Problemen der Sicherheit und der Ausbildung der Fischer beteiligen sollten.

E.O. Venturini teilte mit, daß einige Fischereireeder auf ihren Fischereifahrzeugen unter argentinischer Flagge billige ausländische Besatzungen, vorwiegend aus Spanien, beschäftigen. A. Selander (Stellvertretender Generalsekretär der ITF) schlug vor, daß die zuständigen spanischen und argentinischen Mitgliedsverbände versuchen sollten, dieses Problem unter sich zu lösen, bevor die ITF darin verwickelt wird.

R. Dekeyzer (ehemaliger ITF-Präsident und Gründer der ITF-Sektion der Fischer) sprach zur Konferenz.

I. NES
Berichterstatter

KONFERENZ DER SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

Die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt tagte am 19. Juli 1980 in Miami. An ihr nahmen 148 Delegierte und Berater aus 40 Ländern teil.

1. Wahl des Berichterstatters

W.A. Gill (Sektionsvorsitzender) führte den Vorsitz und wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der in Dokument XXXIII C-7 enthaltene Tätigkeitsbericht und der Ergänzende Tätigkeitsbericht (Dok. XXXIII C-7/Ca) wurden mit folgenden Bemerkungen angenommen:

Die im Rahmen von ITF-Kongressen stattfindenden Sektionskonferenzen sind auf 3 Stunden beschränkt, was unzureichend ist, um die verschiedenen beruflichen Probleme - insbesondere im Falle der Zivilluftfahrt - zu behandeln.

Da das Kabinenpersonal eine wichtige Aufgabe bei der Räumung von Flugzeugen in Dringlichkeitssituationen zu erfüllen hat, müssen die ICAO und die zuständigen Regierungsbehörden aufgefordert werden, diese Personalkategorie zu lizenzieren, damit das notwendige hohe Niveau auf dem Gebiete der Ausbildung und Befähigung aufrechterhalten werden kann. Ferner sieht sich das Kabinenpersonal Problemen bezüglich der beruflichen Gesundheit, der Flug- und Dienststunden und der Zusammensetzung der Kabinenbesatzung gegenübergestellt. Die IAO sollte aufgefordert werden, diesen Fragen die ihnen gebührende Aufmerksamkeit zu widmen.

Die ITF-Politik über die Zusammensetzung der Flugdeckbesatzung wird von Flugzeugherstellern, Luftfahrtsgesellschaften und den zuständigen Behörden einiger Regierungen angefochten. Die ITF muß sich daher im Interesse der Luftfahrtsicherheit gegen diese Angriffe mit aller Energie wehren.

Alle von der Sektion Zivilluftfahrt auf ihrer Tagung im Mai 1979 in Paris angenommenen Entschließungen sollten im Protokoll dieses kongresses wiedergegeben werden.

Die wachsende Tätigkeit der Charterfluggesellschaften, die den Flugbetrieb der Linienfluggesellschaften beeinträchtigt, ist eine ernste Gefährdung des Luftfahrtspersonals. Die ITF sollte diesem Problem in Zukunft große Aufmerksamkeit widmen.

Ein Delegierter der Gewerkschaft SITTAH (Honduras) forderte in einer Erklärung die Solidarität und Unterstützung der ITF im Kampf gegen die unfaire Konkurrenz ausländischer Luftfahrtsgesellschaften mit Honduras Air Lines in Honduras selbst und im internationalen Luftverkehrsmarkt.

3. Anträge

Folgende Entschließungsanträge wurden einstimmig angenommen:

- Lizenzierung des Kabinenpersonals
- Konkurrenzgewerkschaften^x
- Liberalisierung des Luftverkehrs

- Entschließung zwecks Bestätigung der Einschlägigkeit der ITF-Politik über Flugdeckbesatzung und Gestaltung des Flugdecks auf Flugzeugen des Typs DC9-80, B-757 und A-310.

- Irreführende Verwendung statistischer Daten durch Arbeitgeber in der Zivilluftfahrt.

- Ein von der Waterfront and Allied Workers' Union of Dominica eingereichter und vom Kongreß-Entschließungsausschuß an die Sektion Zivilluftfahrt verwiesener Entschließungsantrag wurde nach Vornahme einiger Änderungen unter dem Titel "Entschließung über Schulungsarbeit für das Luftfahrtspersonal der Entwicklungsländer" angenommen. (Die Texte befinden sich im Anhang: Kongreßentschlüsse Nr. 22 - 26).

^xSpäter vom Kongreß an den ITF-Vorstand verwiesen.

Die Konferenz nahm ferner eine Reihe sektionsspezifischer Erklärungen an, deren Text auf den Seiten 135 bis 167 wiedergegeben ist.

4. Arbeitsprogramm

Das in Dokument XXXIII C-7/Ca.(WP) angeführte Arbeitsprogramm wurde mit folgenden Bemerkungen gutgeheißen:

Die Einladung der Malta General Workers' Union, die nächste Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt im Jahre 1981 in Malta abzuhalten, wurde dankend angenommen.

Die ITF-Tätigkeit auf Ebene der Gruppen ATLAS und KSSU sollte erweitert werden.

Die ITF sollte einen Ausschuß der angeschlossenen Zivilluftfahrtsgewerkschaften der EWG-Länder bilden, um eine ITF-Politik über EWG-Fragen zu formulieren und als vorbereitender Ausschuß für EWG-Sitzungen zu dienen.

Die ITF sollte die Initiative zur Herbeiführung regelmäßiger Kontakte und eines Informationsaustausches mit anderen Internationalen Berufssekretariaten wie der IÖD, der IMF und dem IBP über Zivilluftfahrtsfragen ergreifen.

Es sollte ein gemeinsamer Ausschuß der Sektion Zivilluftfahrt und der Sektion Reisebüropersonal gebildet werden, um die vielen gemeinsamen Probleme dieser beiden Sektionen zu erörtern.

5. Wahlen

W.A. Gill (FEIA, USA) und H.B. Beyertt (ÖTV, Deutschland) wurden als Vorsitzender bzw. Vizevorsitzender der Sektion wiedergewählt.

Der neue SEKTIONSAUSSCHUSS setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|----------------|--|--|
| Australien | J.P. Maynes D. Burton K.D. Elliott | T.W. Sullivan |
| Barbados | F. Walcott | |
| Belgien | R. Geldof | |
| Brasilien | J. Trajano da Silva | |
| Costa Rica | F.J. Munoz Gómez | |
| Dänemark | H.J. Jensen | |
| Deutschland | H.B. Beyertt (Vizevorsitzender) | K. Haussig |
| Fiji-Inseln | D.L. Moraji | Mr. Parasram |
| Frankreich | R. Génovès M. Abraham C. Lemarchand A. Lamarque A. Rivollier | Y. Lequoy J.C. Blachère R. Deseau |
| Griechenland | K. Poutous | K. Manoussakis |
| Großbritannien | A. Kitson R. Miller B. Orrell | J.E. Collier A. Mahoney R. Ellison-Smith |
| Indien | A. Menon K.A. Khan | M. Ghalib |

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|-------------|---|------------------------------|
| Irland | C. Kirwan | |
| Israel | M. Beit-Dagan | |
| Italien | V. Toso | |
| Japan | M. Akiyama T. Sumiya | |
| Kanada | M. Verrecchia | |
| Kenia | P. Mbinda | |
| Luxemburg | R. Bleser | |
| Malta | A. Caruana | |
| Mexiko | M. Tirado-Campini | |
| Neuseeland | G.D. Turner | E.W.J. Ball |
| Nicaragua | A. Guthrie | |
| Niederlande | B.J. Kok | H. Popelier |
| Österreich | F. Kaspar | W. Darmstädter |
| Pakistan | A.A. Khan A.A. Memon | Dr. N. Kureshi |
| Peru | M. García A. | |
| Schweden | O. Turegard I. Asén | |
| Schweiz | V. Schiwoff | |
| Spanien | M. de Julian | C. Folgueira R. Silvestra |
| USA | W.A. Gill (Vorsitzender) | |
| | C.S. Coleman J. Whale W.L. Scheri R.E. Poli E. Mitchell | A.J. Bertsch F. O'Connell |
| Venezuela | Ms. D.E. Puerta C. | |

TECHNISCHER AUSSCHUSS DES COCKPITPERSONALS

| | |
|--|---|
| Vacant -- Belgien | R. Thiebaut -- Frankreich (Ersatzmitglied: A. Rolland) |
| D. Henriquez A. -- Chile | |
| Vacant -- Deutschland | R. Bricknell -- Großbritannien (Vizevorsitzender) |
| J.C. Vallot -- Frankreich (Ersatzmitglied: A. Lamarque) | (Ersatzmitglied: J. Champion) |
| | D. Bergmann -- Israel |

TECHNISCHER AUSSCHUSS DES COCKPITPERSONALS (Fortsetzung)

| | |
|---|--|
| L. Mendez -- Mexiko (Ersatzmitglied: A. Drauz) | A.A. Khan -- Pakistan (Ersatzmitglied H. Fazal) |
| W.J. Buying -- Niederlande (Ersatzmitglied: J.P. Preyde) | R. Silvestra -- Spanien |
| D. Bergmann -- Israel | J. Wahle -- USA (Vorsitzender) |

TECHNISCHER AUSSCHUSS DER FLUGBEGLEITER

K.D. Elliott -- Australien
Vacant -- Belgien
S. de Almeida Macedo -- Brasilien
D. Henriquez A. -- Chile
H.J. Jensen -- Dänemark
Vacant -- Deutschland
M. Abraham -- Frankreich
K. Poutous -- Griechenland
(Ersatzmitglied: K. Manoussakis)
J.E. Collier -- Großbritannien
F. Vijayarangam -- Indien
D. Abraham -- Israel
V. Toso -- Italien
M. Akiyama -- Japan
Y. Takita -- Japan
P. Stier -- Kanada
A. Caruana -- Malta
J.F.M. Woltering -- Niederlande
(Ersatzmitglied: J.H. Kostermans)
O. Turegard -- Schweden
V. Schiwoff -- Schweiz
(Ersatzmitglied: U. Boller)
D. Ramachandran -- Singapur
M. de Julian -- Spanien
(Ersatzmitglied: J.L.M. de los Santos)
R. Callahan -- USA
(Ersatzmitglied: G.H. Roberts)
B.L. Romero -- Venezuela

TECHNISCHER AUSSCHUSS DES BODENPERSONALS

J.P. Maynes -- Australien
(Ersatzmitglied: T.W. Sullivan)

F. Walcott -- Barbados

R. Verbruggen -- Belgien
(Ersatzmitglied: R. Geldof)

Vacant -- Deutschland

D.L. Morarji -- Fiji-Inseln
(Ersatzmitglied: Mr. Parasram)

H. Brionne -- Frankreich
(Ersatzmitglied: Y. Lequoy)

A. Savine -- Frankreich

J.E. Collier -- Großbritannien

R. Miller -- Großbritannien
(Ersatzmitglied: A. Mahoney)

M. Ghalib -- Indien

C. Kirwan -- Irland

Z. Dricker -- Israel

V. Toso -- Italien

H. Wada -- Japan

M. Verrecchia -- Kanada

J. Malii -- Kenia

A. Caruana -- Malta

G.D. Turner -- Neuseeland
(Ersatzmitglied: E.W.J. Ball)

A. Guthrie -- Nicaragua
(Ersatzmitglied: M. Blanco)

B.J. Kok -- Niederlande
(Ersatzmitglied: H. Popelier)

Vacant -- Norwegen

H. Evjen -- Norwegen

F. Kaspar -- Österreich
(Ersatzmitglied: W. Darmstädter)

A.A. Memon -- Pakistan

M. García A. -- Peru

O. Turegard -- Schweden

I. Asén -- Schweden

V. Schiwoff -- Schweiz
(Ersatzmitglied: U. Boller)

TECHNISCHER AUSSCHUSS DES BODENPERSONALS (Fortsetzung)

J.J. Gonzalez -- Spanien
(Ersatzmitglied: C. La Fuente)

W.L. Scheri -- USA

R.E. Poli -- USA

E.M. Mitchell -- USA
(Ersatzmitglied: E.F. Downey)

M. Katiza -- Zimbabwe

6. Verschiedenes

Es lagen keine Wortmeldungen vor.

W.A. GILL,
Berichterstatter

KONFERENZ DER SEKTION REISEBÜROPERSONAL

Die Konferenz der Sektion Reisebüropersonal fand am 21. Juli 1980 um 14.00 Uhr in Miami statt. An ihr nahmen 38 Delegierte und Berater aus 16 Ländern teil.

1. Wahl des Berichterstatters

Lars Hellman (HTF, Schweden) führte den Vorsitz und wurde zum Berichterstatter bestimmt.

2. Tätigkeitsbericht

Der in Dok. XXXIII C-7 enthaltene Bericht über die Tätigkeit der Sektion wurde angenommen.

3. Entschließungsanträge

Die Sektion formulierte einen Entschließungsantrag über die in Guatemala beschäftigten Arbeiter der Firma Coca Cola. Es wurde beschlossen, diesen Antrag an den Geschäftsordnungsausschuß zu verweisen, da er sich nicht allein auf die Sektion Reisebüropersonal sondern auf Transportarbeiter allgemein bezieht.

4. Arbeitsprogramm

Das in Dok. XXXIII C-7/Tr.(WP) enthaltene Arbeitsprogramm wurde mit folgenden Bemerkungen angenommen:

Die Sektion Reisebüropersonal sollte ernstlich Mittel und Wege suchen, um die zahlreichen im Familienbesitz stehenden kleinen Reiseagenturen gewerkschaftlich zu erfassen.

Die großen multinationalen Reiseunternehmen stellen eine ernste Herausforderung für die Gewerkschaftsbewegung dar, da die meisten dieser Unternehmen gegen die gewerkschaftliche Organisierung ihres Personals sind. Die einzige Ausnahme sei die Firma Thomas Cook, mit der die britische Gewerkschaft TSSA einen Kollektivvertrag abgeschlossen hat. Die ITF wurde beauftragt, dieses Problem zu untersuchen.

Da die ITF jetzt Mitglied der Weltorganisation für Tourismus (WTO) ist, die sehr viel Forschungs- und Informationsmaterial produziert, sollte sie sich bemühen, die zuständigen ITF-Gewerkschaften über alle wichtigen Entwicklungen auf dem laufenden zu halten.

Ein Vorschlag zur Bildung eines gemeinsamen Unterausschusses der ITF-Sektion Zivilluftfahrt und Reisebüropersonal wurde gutgeheißen. Gleichzeitig wurde vorgeschlagen, den Zuständigkeitsbereich dieses Ausschusses auch auf andere Verkehrsträger, die am Tourismus beteiligt sind, auszuweiten, wie z.B. die Schifffahrt, die Eisenbahn und den Straßentransport.

Es sollten Bemühungen unternommen werden, um auf nationaler Ebene den Erlaß gesetzlicher Vorschriften zum Schutze der an Bildschirmen beschäftigten Arbeitnehmer vor bestimmten Gesundheitsrisiken durchzusetzen.

Die Sektion Reisebüropersonal wurde ersucht, die Aufnahme der in Schifffahrtsbüros und bei Speditionsfirmen beschäftigten Arbeitnehmer in die Sektion zu erwägen.

Es wurde beschlossen, die nächste Konferenz aufgrund einer Einladung des Sektionsvorsitzenden Ende Juni 1982 in Schweden abzuhalten.

5. Wahlen

L. Hellman (HTF, Schweden) und K. Fukudome (KANKO-ROREN, Japan) wurden zum Vorsitzenden bzw. Vizevorsitzenden der Sektion gewählt.

Der neue SEKTIONSAUSSCHUSS setzt sich wie folgt zusammen:

| <u>Land</u> | <u>Mitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|----------------|--|--|
| Australien | J.P. Maynes | T.W. Sullivan |
| Dänemark | H.J. Jensen | J. Pors |
| Deutschland | K. Haussig | H. Wenger |
| Frankreich | P. Morsink Mr. Truillot | J. Guitton D. Iarovay |
| Ghana | A.K. Yankey | |
| Griechenland | K. Poutous | |
| Großbritannien | L. Smith T. Jenkins | D. Duffy C.A. Lyons J.L. Richardson |
| Irland | C. Kirwan | |
| Italien | V. Toso | |
| Japan | K. Fukudome (Vizevorsitzender) S. Suzuki | |
| Kanada | W.C.Y. McGregor | R.C. Smith |
| Kenia | J. Malii | P. Mbinda |
| Malta | A. Caruana | |
| Niederlande | P. Diepeveen | |
| Schweden | L. Hellman (Vorsitzender) | |
| Spanien | J. Viudes | P. Natario |
| USA | J.F. Otero | W. Scheri T. Fitzgibbon R.J. Devlin G. Toppen |

6. Verschiedenes

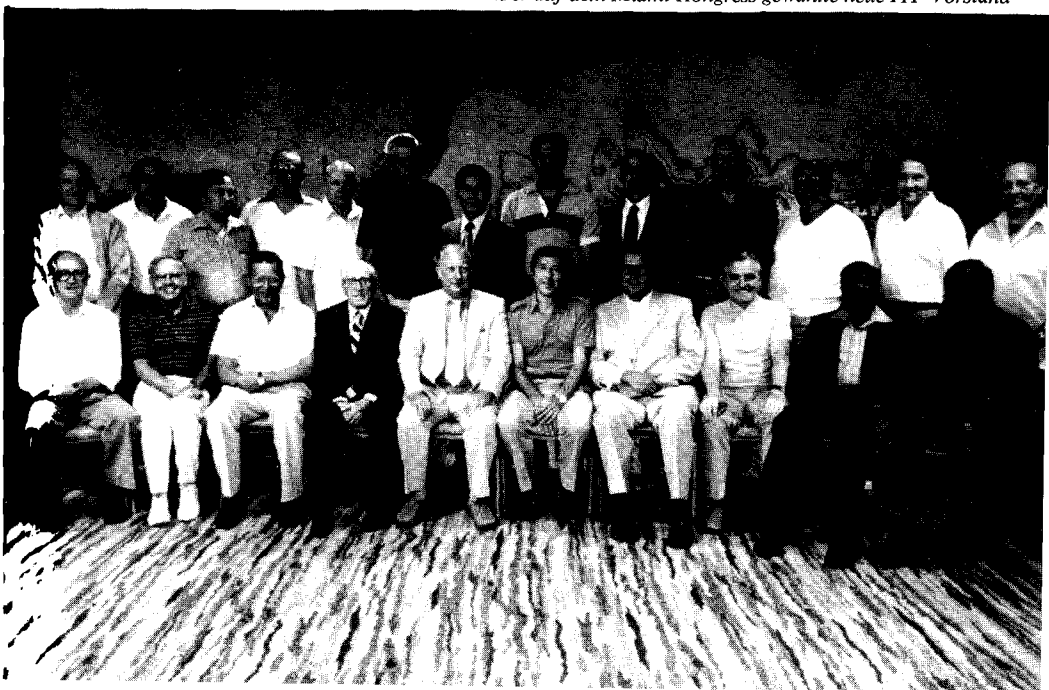
Unter diesem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

L. HELLMAN,
Berichterstatter



Anderson Mhangu von der Eisenbahngewerkschaft Zimbabwes ist offensichtlich sehr erfreut, erstmalig als Delegierter eines freien und unabhängigen Landes an einem ITF-Kongress teilnehmen zu können

Der auf dem Miami-Kongress gewählte neue ITF-Vorstand





ITF-Vizepräsident Teddy Gleason begrüßt die Kongressteilnehmer im Namen der nordamerikanischen Mitgliedsgewerkschaften

Louis Buonaccorsi, Frankreich, der bis zum Miami-Kongress Mitglied des ITF-Vorstandes war, verfolgt mit dem ehemaligen ITF-Generalsekretär Charles Blyth (links) die Kongressgeschäfte. Kollege Blyth war ein Ehrengast des Kongresses





Am Ende eines unvergesslichen Kongress-Eröffnungstages spricht USA-Präsident Jimmy Carter zum Kongress

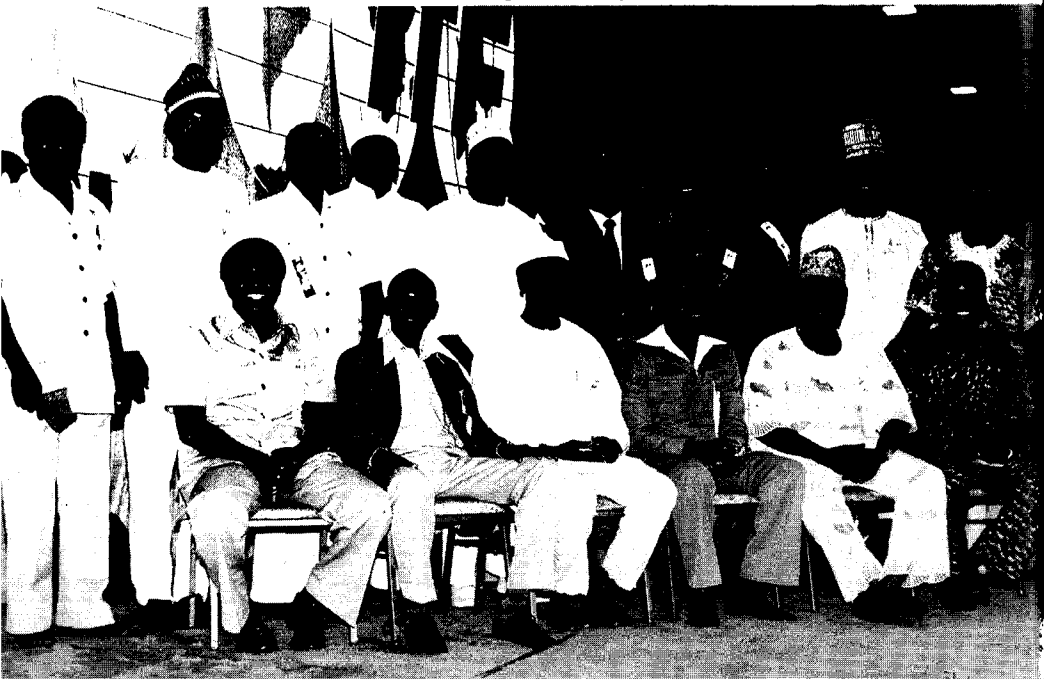
ITF-Präsident Fritz Prechtl (rechts) heisst den Präsidenten des amerikanischen Gewerkschaftsbundes AFL-CIO, Lane Kirkland, recht herzlich zum Kongress willkommen





USA-Präsident Jimmy Carter begrüßt ITF-Präsident Fritz Precht und bestätigt den begeisterten Applaus der Kongressdelegierten

Eine Gruppenaufnahme der afrikanischen Delegation zum 33. ITF-Kongress zusammen mit Ben Udogwu, ITF-Regionalvertreter für Afrika



KONGRESSENTSCHLIESSUNGEN

1. Technologische Neuerungen und kürzere Arbeitswoche

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

FORDERT alle ITF-Mitgliedsverbände AUF, eine gemeinsame Kampagne zur Reduzierung der Arbeitswoche der Transportarbeiter auf höchstens 35 Stunden durchzuführen, oder andere Maßnahmen zwecks Herbeiführung einer gleichwertigen Herabsetzung der Arbeitszeit zu treffen.

Der Kongreß ist BESONDERS BESORGT über die Auswirkungen der Einführung technologischer Neuerungen bei Transportsystemen in aller Welt auf die Beschäftigungsmöglichkeiten und

FORDERT daher alle Mitgliedsverbände MIT NACHDRUCK AUF, Verträge auszuhandeln, in denen die Einführung einer kürzeren Arbeitswoche mit der gestaffelten Akzeptierung technologischer Neuerungen kombiniert wird.

2. Energieeinsparung und öffentlicher Verkehr

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

IN ANBETRACHT der gegenwärtigen internationalen Energielage,

FORDERT alle angeschlossenen Gewerkschaften AUF, bei ihren Regierungen die Einführung von Transportsystemen zu beantragen, die eine optimale Energienutzung gestatten;

IST SICH BEWUSST, daß der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein unentbehrlicher Bestandteil der Entwicklung eines leistungsfähigen und energiesparenden Transportsystems für die Beförderung von Fracht und Personen ist, und

FORDERT daher alle angeschlossenen Gewerkschaften MIT NACHDRUCK AUF, ihre Regierungen auf die Notwendigkeit einer verstärkten Investition im öffentlichen Verkehr zu verweisen.

3. ITF-Politik über multinationale Unternehmen

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

VERWEIST AUF die vom 32. ITF-Kongreß in Dublin im Jahre 1977 angenommene EntschlieÙung über Maßnahmen gegen multinationale Konzerne, und

VERWEIST ferner auf die vom ITF-Vorstand im März 1979 angenommene ITF-Politik gegenüber multinationalen Unternehmen,

IM HINBLICK DARAUF, daß die ITF eines der wirksamsten internationalen Organe für die Koordinierung gewerkschaftlicher Maßnahmen zwecks Verteidigung der Interessen der Arbeitnehmer gegen die Politik multinationaler Unternehmen ist,

FORDERT alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften AUF, diese ITF-Politik gegenüber multinationalen Unternehmen auf nationaler und internationaler Ebene energisch zu unterstützen.

4. Computerisierung und Automation

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

STELLT FEST, daß die Computerisierung und Automation, einschließlich Mikroprozessoren, im Transport und Verkehr in zunehmenden Maße Verwendung finden,

IST DER ANSICHT, daß sich die Verwendung von Computern und Mikroprozessoren stark auf die Arbeitsbedingungen und den beruflichen Status der betreffenden Arbeitnehmer auswirkt und im Verkehrssektor Arbeitslosigkeit verursacht,

ERSUCHT den Generalsekretär, in Zusammenarbeit mit angeschlossenen Gewerkschaften und dem Internationalen Arbeitsamt eine gründliche Untersuchung und Studie dieses Problems vorzunehmen und eine ITF-Politik zu dieser Frage zu formulieren, und

ERSUCHT das Internationale Arbeitsamt, sobald wie möglich umfassende Forschungsarbeiten mit Bezug auf dieses ernste Problem vorzunehmen, das die Interessen der Arbeitnehmer berührt.

5. Unterdrückung der Gewerkschaften in Südafrika

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

GIBT seiner ernststen Besorgnis über die zunehmend rücksichtslose Unterdrückung der Gewerkschaftsrechte in Südafrika AUSDRUCK, insbesondere über die kürzliche Verhaftung und

Festhaltung, ohne gerichtlichen Prozeß, von führenden Mitgliedern von Gewerkschaften, die versucht haben, normale Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen mit den Arbeitgebern herbeizuführen, sowie über die Einschüchterungsmaßnahmen und Drohungen mit Deportierung zu den sogenannten Heimstätten gegen Arbeiter, die sich bemühen, bessere Arbeitsbedingungen und anerkannte Verhandlungsrechte durchzusetzen,

VERSPRICHT den inhaftierten Gewerkschaftern und ihren Organisationen die größtmögliche Unterstützung durch die ITF und ihre Mitgliedsverbände,

FORDERT die sofortige Freilassung aller noch in Haft befindlichen Personen,

FORDERT die südafrikanische Regierung AUF, die von ihr deklarierte Beachtung der Grundsätze der Vereinigungsfreiheit und des Kollektivverhandlungsrechtes in die Praxis umzusetzen, und

BEAUFTRAGT den ITF-Vorstand, sich dringend mit der immer schlechter werdenden Situation in Südafrika zu befassen und Schritte in die Wege zu leiten, die es der ITF und ihren Mitgliedsverbänden gestatten, ihre Solidarität mit den demokratischen Gewerkschaften Südafrikas in der wirksamsten und praktischsten Weise zu bekunden.

6. Verurteilung des militärischen Staatsstreiches in Bolivien

IM HINBLICK DARAUF:

1. daß das bolivische Volk erneut Opfer eines Angriffes der bewaffneten Streitkräfte geworden ist, die den von den Bürgern des Landes während der Wahlen im Juni dieses Jahres ausgesprochenen Willen ignoriert haben;
2. daß die bolivischen Streitkräfte durch diesen neuen Staatsstreich die Verfassung verletzt und die Freiheit, Demokratie sowie die Menschen- und Gewerkschaftsrechte stark eingeschränkt haben;
3. daß die Intervention der bolivischen Militärs eine Beleidigung der Würde der bolivischen Bevölkerung darstellt, die danach strebt, in Frieden, Freiheit und sozialer Gerechtigkeit zu leben, und insbesondere der Würde der Arbeiterklasse der gesamten freien Welt, die sich ständig bemüht, ein menschenwürdiges Leben anzustreben;

BESCHLIESST der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

- den am 17. Juni 1980 in Bolivien erfolgten militärischen Staatsstreich STARK ZU VERURTEILEN und seine Solidarität mit der Bevölkerung und dem Kampf der Arbeiterklasse Boliviens um die baldmögliche Wiederherstellung eines verfassungsmäßigen Regimes, das zur Aufrechterhaltung der Freiheit und Demokratie verpflichtet ist, zu bekunden;
- alle demokratischen Regierungen der Welt ZU ERSUCHEN, die bolivische Militärjunta nicht anzuerkennen und sie sowohl diplomatisch als auch wirtschaftlich zu isolieren;
- der gesamten freien Gewerkschaftsbewegung ZU EMPFEHLEN, in Solidarität mit der bolivischen Gewerkschaftsbewegung und der Bevölkerung, alle praktisch verfügbaren Maßnahmen zu ergreifen.

7. Unterdrückung der Coca-Cola-Arbeiter in Guatemala

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

NACH ENTGEGENNAHME VON BERICHTEN über die massiven Unterdrückungsmaßnahmen, einschließlich Mord, Entführung und Folterung zahlreicher Arbeiter und Gewerkschaftsfunktionäre, die von einem Konzessionsunternehmen der Firma Coca-Cola und dem guatemalteckischen Regime gegen Arbeitnehmer ergriffen werden, welche versuchen, ihre Arbeitsbedingungen und Kollektivverhandlungsrechte zu verbessern;

VERURTEILT AUFS SCHÄRFSTE diese Terrorkampagne und FORDERT die ITF AUF, ihre uneingeschränkte Solidarität mit den Coca-Cola-Arbeitern in Guatemala zu bekunden und in Zusammenarbeit mit der Internationalen Föderation der Nahrungs- und Genußmittelarbeiter (IUF) und anderen Sektoren der internationalen Gewerkschaftsbewegung geeignete Schritte zu unternehmen, um dieser Solidarität praktischen Ausdruck zu verleihen.

8. Gewerkschafts- und Kollektivverhandlungsrechte des Aufsichtspersonals

IM HINBLICK DARAUF,

- daß der amerikanische Arbeitsminister, Ray Marshall, zur Eröffnungssitzung des 33. Kongresses der ITF am 17. Juli gesprochenen und den engen Zusammenhang zwischen Menschenrechten und den Rechten der Arbeitnehmer und ihren Organisationen mit Nachdruck bestätigt hat;

- daß das Aufsichtspersonal einiger Länder, vor allem in den Vereinigten Staaten, nicht den gleichen gesetzlichen Schutz genießt wie andere Arbeitnehmer, was die Sicherung ihrer Interessen durch Kollektivverhandlungen und andere Methoden zur Verbesserung der Löhne, der Herbeiführung anständiger Arbeitsbedingungen und eines höheren Lebensstandards betrifft;
- daß die Internationale Arbeitsorganisation jetzt eine Studie über internationale Mindestnormen vornimmt,

FORDERT der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

- die IAO AUF, in diese internationalen Mindestsozialnormen den Grundsatz einzubeziehen, daß Arbeitnehmer in aufsehenden Funktionen das gleiche Vereinigungsrecht, das gleiche Recht auf Bildung und Anwendung freier gewerkschaftlicher Einrichtungen und auf freie Kollektivverhandlungen über Löhne und Arbeitsbedingungen haben sollten wie andere Arbeitnehmer;
- alle Regierungen AUF, den Schutz ihrer Sozialgesetzgebung auf Arbeitnehmer in aufsehenden Funktionen sowie auf beaufsichtigte Arbeitnehmer auszudehnen und Bemühungen zu unternehmen, um allen Staaten darzulegen, daß diese Rechte für alle Arbeitnehmer zu den grundlegenden und unentbehrlichen Menschenrechten in einer freien und gesunden Gesellschaftsordnung gehören.

9. Bedrohung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Lateinamerika

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

NACH ENTGEGENNAHME VON BERICHTEN über die immer ernster werdende Bedrohung der Demokratie- und somit der Gewerkschafts- und Menschenrechte - in vielen lateinamerikanischen Ländern aufgrund des Bestehens von Militärregimen und anderen Diktaturen der RECHTEN und der LINKEN; sowie über die Gefahren, die schwache und un stabile Regierungen in sich bergen;

IST DER ANSICHT

- daß sich Lateinamerika aufgrund dieser Instabilität an einem kritischen Punkt seiner Geschichte befindet, und jederzeit die Möglichkeit besteht, daß unterdrückerische Regime ihre Kontrolle über die Länder und Menschen dieses Kontinentes weiter ausdehnen, wodurch die dortige Gewerkschaftsbewegung noch weiter geschwächt werden würde;

VERURTEILT AUFS SCHÄRFSTE die diktatorischen Regime Lateinamerikas und die Terrorkampagne, die diese gegen ihre Völker ergriffen haben und APPELLIERT um die aktive Unterstützung seitens aller Länder der freien Welt für die demokratischen Kräfte dieses Erdteils;

BEKUNDET seine Solidarität mit den Transportarbeitergewerkschaften dieser Region, die einen äußerst schwierigen Kampf führen, um die gewerkschaftliche Freiheit und Menschenrechte aufrechtzuerhalten; und

FORDERT die ITF AUF, den lateinamerikanischen Gewerkschaften der Transportarbeiter in ihrem gegenwärtigen Kampf um Leben oder Tod jedmögliche Unterstützung zu leisten.

10. Verurteilung despotischer Regierungen in Lateinamerika

IM HINBLICK DARUAF

- daß einige lateinamerikanische Regierungen, die gewalt-
sam die Macht ergriffen haben, Arbeiter und führende Ge-
werkschafter verfolgen, die sich der Unterdrückungspoli-
tik und den autoritären Maßnahmen der Regierung widerset-
zen, und Unterdrückungsmaßnahmen gegen diese Arbeiter er-
greifen, um ihre eigenen Ziele zu realisieren;
- daß zahllose Gewerkschaftsführer bei Mißachtung aller
Grundsätze der Menschenwürde ungerechterweise eingeker-
kert, gefoltert, herausgefordert, und in vielen Fällen
ermordet worden oder spurlos verschwunden sind; und
- daß führende Gewerkschafter und deren Familien wegen ih-
rer Verteidigung der Ideale der Gerechtigkeit und Frei-
heit und der Grundsätze der Sozialdemokratie unter den
Konsequenzen dieser Verfolgungspolitik leiden;

BESCHLIESST der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis
24. Juli 1980 in Miami,

diese despotischen Regierungen wegen ihrer Unterdrückungs-
politik gegen Arbeiter, Gewerkschaftsführer und die all-
gemeine Bevölkerung mit aller Entschlossenheit ZU VERUR-
TEILEN; und

eine Intensivierung der Solidarität mit jenen Gewerkschafts-
organisationen zu EMPFEHLEN, die um die Befreiung der Men-
schen ihres Landes kämpfen.

11. Hebefahrzeuge

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

IM HINBLICK DARAUF, daß eine zunehmende Anzahl von Hebefahrzeugen verschiedenster Art zum Einsatz gelangen und deren Bedienung beachtliche Erfahrung erfordert, die nur im Rahmen einer gründlichen Ausbildung erlangt werden kann;

NIMMT mit Besorgnis davon KENNTNIS, daß ein hoher Prozentsatz von Arbeitsunfällen mit ernstesten und manchmal tödlichen Folgen mit solchen Fahrzeugen verbunden ist, weswegen man annehmen kann, daß diese Fahrzeuge durch ungelernete Personen bedient werden oder daß sie Konstruktionsdefekte aufweisen, besonders was das Blickfeld der Fahrer betrifft;

EMPFIHLT:

- (a) daß alle Mitgliedsverbände sich dringend bemühen sollten sicherzustellen, daß ihre Kollektivverträge und einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen vorschreiben, daß alle Personen, die solche Hebefahrzeuge bedienen, körperlich tauglich, voll ausgebildet sein und ein Befähigungszeugnis oder irgend eine andere schriftliche Vollmacht zur Bedienung dieser Fahrzeuge besitzen müssen;
- (b) daß es zu keinem Zeitpunkt irgendwelchen anderen Arbeitnehmern erlaubt sein sollte, solche Fahrzeuge zu bedienen;
- (c) daß die für solche Fahrzeuge ausgebildeten Personen von Zeit zu Zeit Auffrischerkurse absolvieren sollten, um ihre Fahrkenntnisse auf dem laufenden zu halten, und
- (d) daß die Mitgliedsverbände sich bemühen sollten sicherzustellen, daß diese Fahrzeuge sicher konstruiert sind und sicher eingesetzt werden können.

12. Verteidigung demokratischer Organisationen

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

IM HINBLICK DARAUF

- daß Zentralamerika durch Elemente der extremen Linken, die Gewalttaten gegen freie und unabhängige Organisationen begehen, heftig zerrüttet wird;

- daß auch in Europa außerparlamentarische Gruppen und splitterorganisationen außerhalb der etablierten Organisationen der Transportarbeiter begonnen haben, sich in zunehmendem Maße an internationalen Aktionen verschiedener Art beteiligen;
- daß etablierte internationale Organisationen und insbesondere die ITF eine größere Rolle bei der Beschützung der freien und etablierten Organisationen der Transportarbeiter spielen müssen;

VERWEIST auf die Notwendigkeit einer Stärkung der konkreten ITF-Sektionstätigkeit, die den Mitgliedern unmittelbar zum Vorteil gereicht;

BETONT, daß es wichtig ist, daß der ITF auch für ihre regionale Tätigkeit zusätzliches Personal und zusätzliche finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden; und

BEAUFTRAGT den Generalsekretär, gestützt auf diese Betrachtungen, eine Überprüfung des Aktionsprogrammes der ITF vorzunehmen.

13. Bildung einer karibischen Organisation

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

IM BEWUSSTSEIN der Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit zwischen den karibischen Mitgliedsverbänden der ITF; und

IM HINBLICK DARAUF:

- daß sich die ITF in der Vergangenheit bemüht hat, den Wunsch der karibischen Mitgliedsverbände auf Bildung einer karibischen Einheit zu unterstützen; und
- daß diese Bemühungen nicht erfolgreich gewesen sind; und

IM BEWUSSTSEIN, daß ein Bedürfnis nach einer solchen Gruppierung im karibischen Raum besteht;

BESCHLIESST, daß das ITF-Sekretariat mit dem Ziele der Bildung einer gewerkschaftlichen Gruppierung im Karibischen Raum zwecks Förderung der Bestrebungen der karibischen ITF-Mitgliedsverbände eine baldige Konferenz der karibischen Mitgliedsverbände einberufen soll.

14. Lastwagen-Schlafkabinen

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

IM BEWUSSTSEIN eines früheren gewerkschaftspolitischen Kongreßbeschlusses;

FORDERT alle angeschlossenen Gewerkschaften AUF, unverzüglich Maßnahmen zwecks Sicherstellung der Erfüllung der ITF-Politik auf nationaler Regierungsebene und beim Abschluß von Verträgen mit einzelnen Transportunternehmen in die Wege zu leiten; und

FORDERT die ITF FERNER AUF, dem 34. Kongreß einen Bericht bezüglich der Erfüllung dieses Zieles und der Koordination der diesbezüglichen Tätigkeit der angeschlossenen Organisationen vorzulegen.

15. IAO-Übereinkommen über die Gesundheit, die Wohlfahrt und die Arbeitsbedingungen der Fahrer im internationalen Straßengütertransport

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

FORDERT die ITF AUF, auf der nächsten sich mit Problemen der Straßentransportarbeiter befassenden Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO mit aller Energie die Annahme eines IAO-Übereinkommens über die Gesundheit, Wohlfahrt und Arbeitsbedingungen der Straßentransportarbeiter zu fördern, das grundlegende Bestimmungen über die einschlägige Gesetzgebung und deren Erfüllung erhält, einschließlich Bestimmungen über medizinische Betreuung, Heimbeförderung und Mindestbeschäftigungsbedingungen.

Dieses IAO-Übereinkommen sollte allgemeine und spezifische Maßnahmen vorsehen, um die Arbeitsbedingungen der internationalen Straßentransportfahrer zu verteidigen und zu verbessern.

16. IAO-Übereinkommen und IAO-Empfehlung über die Arbeitszeit und Ruhezeiten im Straßentransport

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

WÜRDIGT die von den Mitgliedsverbänden der ITF auf Ebene der IAO geleistete Arbeit; und

FORDERT die ITF AUF, eine Politik innerhalb der ITF zu formulieren, die es gestatten würde, geeignete Schritte

zu unternehmen, um die Ratifizierung dieses Übereinkommens und dieser Empfehlung durch die IAO-Mitgliedsstaaten zu bewirken, da diese beiden Instrumente spezifische Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Straßentransportarbeiter enthalten.

17. Unterstützung von Straßentransportfahrern im Ausland

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

IN ANBETRACHT der Schwierigkeiten und persönlichen Ängste, in denen sich Fahrer im Ausland befinden, wenn sie unglücklicherweise erkranken oder in einen Verkehrsunfall verwickelt sind;

FORDERT die ITF AUF, bei Rücksprache mit den zuständigen Mitgliedsverbänden zu untersuchen, ob es nicht möglich wäre, über diese angeschlossenen Gewerkschaften nationale und regionale Kontakte herzustellen, die es individuellen Straßentransportfahrern ermöglichen würden, Rat oder Anleitungen im Zusammenhang mit unmittelbaren Problemen oder Schwierigkeiten zu erlangen, die sich aus einer Erkrankung oder einem Unfall ergeben.

18. Internationale Autobusdienste in Lateinamerika

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

IN ANBETRACHT der starken Vermehrung von Autobusgesellschaften, deren Streckennetz mehrere lateinamerikanische Länder umfaßt, und der Tatsache, daß Arbeitgeber diesen Umstand benutzen, um Arbeiter zu ungünstigen Bedingungen zu beschäftigen und darüber hinaus legislative Widersprüche sowie den sehr langsamen sozialen Fortschritt bestimmter Länder zu ihrem Vorteil ausnutzen;

BESCHLIESST, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um diesen Praktiken, die zweifellos eine Umgehung der Erfüllung von Normen darstellen, die zum Schutze der Arbeiter festgelegt worden sind, Einhalt zu gebieten. Es darf nicht zugelassen werden, daß die Internationalisierung der Arbeit in irgendeiner Weise die Rechte der Arbeiter unterminiert, und eine jede Gleichstellung muß sich daher auf die Situation jener Arbeitnehmer stützen, die bereits bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen errungen haben. Wenn das Streckennetz eines Autobusunternehmens zwei oder mehr Länder umfaßt, sollten sich die Arbeitnehmer/Arbeitgeber-Beziehungen bei diesem Unternehmen nach dem Gesetz oder den Kollektivverträgen des Landes richten, die für die Arbeitnehmer am günstigsten sind.

19. Technische Beratung der Eisenbahnen von Costa Rica

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

IN ANBETRACHT der gegenwärtigen Bedeutung des kostarikanischen Eisenbahnnetzes als Verkehrsverbindung zwischen zwei Ozeanen; und

IM HINBLICK DARAUF, daß die Atlantik-Eisenbahngesellschaft und die Pazifik-Eisenbahngesellschaft miteinander verschmolzen und unter staatliche Kontrolle gebracht werden sollen und somit technische Ratschläge benötigen werden;

BESCHLIESST, daß das ITF-Sekretariat einen oder mehrere Eisenbahnexperten nach dort entsenden sollte, um die Eisenbahnverwaltung zu beraten, damit zum Nutzen der arbeitenden Menschen des Landes ein besserer Eisenbahnbetrieb erzielt werden kann.

20. Ratifizierung von IAO-Verwaltungsurkunden betreffend die Hafearbeiter

IM HINBLICK DARAUF

- daß die Hafearbeiter einiger lateinamerikanischer Länder am Abschluß von Kollektivverträgen gehindert werden und somit Regierungsverordnungen unterstehen, die sie ihrer Rechte berauben; und
- daß es in lateinamerikanischen Ländern meist keine Gesetze gibt, die diesen vom technischen Wandel sehr stark berührten Arbeitern einen sozialen und materiellen Schutz bieten, so daß sie der Arbeitslosigkeit und gesellschaftlichen Entfremdung zum Opfer fallen und an der erhöhten Produktivität, die sich aus der Einführung technologischer Neuerungen auf dem Gebiete des Güterumschlags in der Hafenwirtschaft ergibt, nicht teilhaben können;

BESCHLIESST der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

1. daß die ITF die lateinamerikanischen Regierungen auffordern sollte, die sich auf Hafearbeiter beziehenden internationalen Urkunden der IAO - insbesondere das im Jahre 1973 angenommene Übereinkommen über die Hafearbeit - zu ratifizieren; und
2. daß die ITF die angeschlossenen Gewerkschaften der Hafearbeiter und die zuständigen nationalen Gewerkschaftsbünde ermutigen sollte, bei ihren Regierungen die Ratifizierung dieser Urkunden zu beantragen.

21. Gewerkschaftliche Organisation und berufliche Ausbildung der Hafentarbeiter

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

IM HINBLICK DARAUF

- daß die Hafentarbeiter in vielen Ländern, insbesondere in Lateinamerika, Asien und Afrika, geographisch sehr verstreut und ihre Gewerkschaften schlecht organisiert sind;
- daß diese Arbeiter überhaupt keine Informationen über Änderungen der Handhabungs- und Umschlagsmethoden von Fracht in Schiffen oder Häfen erhalten und somit leicht der Arbeitslosigkeit zum Opfer fallen, weil ihre Gewerkschaften schlecht organisiert oder unzulänglich sind, so daß es ihnen nicht möglich ist, ordnungsgemäße Verhandlungen zwecks Verteidigung der Beschäftigungssicherheit und des Verdienstes ihrer Mitglieder zu führen; und
- daß die sich aus dem technischen Wandel in der Schifffahrt und Hafentwirtschaft ergebenden neuen Funktionen eine entsprechende berufliche Ausbildung der Hafentarbeiter erfordern;

VERWEIST auf eine im Jahre 1979 angenommene IAO-Entscheidung, in der der IAO-Verwaltungsrat aufgefordert wird, bei der Herbeiführung befriedigender Einrichtungen für die berufliche Ausbildung der Hafentarbeiter mitzuwirken;

BEAUFTRAGT den Generalsekretär, bei der IAO darauf zu dringen, daß sie konkrete Maßnahmen in Weiterverfolgung dieser Entscheidung trifft; und

BESCHLIESST, der Bereitstellung einer umfassenden, langfristigen, koordinierten und desinteressierten Hilfe für die der ITF angeschlossenen lateinamerikanischen, asiatischen und afrikanischen Gewerkschaften der Hafentarbeiter zwecks Förderung der gewerkschaftlichen Organisation und beruflichen Ausbildung eine hohe Priorität in der Tätigkeit der ITF einzuräumen.

22. Lizenzierung des Kabinenpersonals

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

VERWEIST die ICAO und alle ihre Mitgliedsstaaten auf die von der ITF veröffentlichte gewerkschaftspolitische Erklärung in der es heißt, daß im Interesse der Luftfahrts-

sicherheit und der Sicherheit der Fluggäste in Übereinstimmung mit den Vorschriften des ICAO-Anhanges I ein Verfahren zur Lizenzierung des Kabinenpersonals festgelegt werden sollte;

FORDERT die ICAO und ihre Mitgliedsstaaten AUF, zu dieser dringenden Forderung, die den Ansichten aller der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Luftfahrtspersonals entspricht, sobald wie möglich Stellung zu nehmen; und

UNTERSTÜTZT MIT NACHDRUCK alle Maßnahmen zur Beschleunigung der Einführung der beantragten Lizenzierung.

23. Liberalisierung des Luftverkehrs

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

GIBT SEINER TIEFEN BESORGNIS über die Auswirkungen der von bestimmten Regierungen aktiv praktizierten Liberalisierung des Luftverkehrs auf die Beschäftigungsmöglichkeiten (und auf die Luftfahrt selbst) AUSDRUCK, weil eine solche Politik die Existenzfähigkeit der Luftfahrtsgesellschaften untergräbt.

Die ITF IST DER ÜBERZEUGUNG, daß der uneingeschränkte Wettbewerb eine selektive und unfaire Intervention seitens unabhängiger Luftfahrtsunternehmen (deren Personal u.U. nicht gewerkschaftlich organisiert ist) ermutigt, und zwar auf spezifischen eintragsreichen Strecken, und somit eine Drückung der Einnahmen mit sich bringt.

Diese Strecken bilden die finanzielle Basis für

- a) umfassende Luftverkehrsnetze, die sowohl der Luftfahrt als auch den Luftreisenden Vorteile bringen;
- b) die Beschäftigungssicherheit des Luftfahrtspersonals;
- c) angemessene finanzielle Einnahmen zwecks Bereitstellung künftiger Ausrüstungen und Aufrechterhaltung der höchsten Sicherheitsnormen sowie der technischen Entwicklung.

Die ITF WIDERSETZT SICH daher dieser Liberalisierung und FORDERT die Regierungen AUF, eine Luftfahrtspolitik zu verfolgen, die mit den Vertretern der Luftfahrt und den zuständigen Gewerkschaften voll abgesprochen worden ist, und außerdem eine gesetzliche Basis für geregelte Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen und die Ergebnisse ordnungsgemäßer Kollektivverhandlungen zu schaffen.

24. Einschlägigkeit der ITF-Politik über Flugdeckbesetzungen und Gestaltung des Flugdecks auf Flugzeugen des Typs DC9-80, B-757, B-767 und A-310

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

NIMMT KENNTNISS von der umstrittenen Situation bezüglich der Zulassung der McDonnell-Douglas DC9-80 und der sich entwickelnden Situation bezüglich der Zulassung der Boeing 757, 767 und des Airbus A-310 mit unzulänglichen Flugdecks und unzulänglichen Flugdeckbesetzungen;

BESTÄTIGT die ITF-Politik über die Zusammensetzung der Flugdeckbesetzung und der Gestaltung des Flugdecks, die zwei Piloten und einen voll lizenzierten und ordnungsgemäß befähigten Flugingenieur in einem Flugdeck mit einem an der Seite des Flugdecks befindlichen Flugingenieursschaltbrett vorsieht;

ERINNERT alle Mitgliedsverbände an diese Politik und ihre Einschlägigkeit bezüglich der Flugzeugtypen DC9-80, B-757, B-767, A-310 und aller künftigen Düsen-Verkehrsflugzeuge, und

BEAUFTRAGT das ITF-Sekretariat, die Mitgliedsverbände anzuweisen sicherzustellen, daß alle Luftfahrtsunternehmen und Flugzeughersteller auf diese Politik und auf unsere Entschlossenheit, sie mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln zu erzwingen, aufmerksam gemacht werden.

25. Irreführende Verwendung statistischer Daten durch Arbeitgeber in der Zivilluftfahrt

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

ERINNERT an die seit langem bestehende und wiederholt auf den laufenden Stand gebrachte ITF-Politik die fordert, daß auf allen in der Zivilluftfahrt zum Einsatz gelangenden Düsenflugzeugen eine Cockpitbesetzung von zwei Piloten und einem Flugeingenieur einzusetzen ist;

STELLT FEST, daß diese Politik das Ergebnis einer langen und sorgfältigen Bewertung der technischen Faktoren ist, welche die Flugsicherheit berühren;

STELLT MIT ENTRÜSTUNG FEST, daß das Unternehmen Boeing in Zusammenarbeit mit der amerikanischen Zivilluftfahrtsbehörde (FAA) im Juli 1979 ein Dokument mit dem Titel "Crew Complement Briefing" veröffentlicht hat, daß bei Anwendung äußerst unvollständiger statistischer Normalisierungsmethoden zu beweisen versucht, daß eine Drei-Mann-Besetzung nicht wesentlich sicherer ist als eine Zwei-Mann-Besetzung;

IN ANBETRACHT DER TATSACHE, daß die vom Unternehmen Boeing als Ausgangsbasis für diese äußerst irreführende Schlußfolgerung benutzten Daten bei ordnungsgemäßer und vollkommener Normalisierung (d.h. bei Ausschluß aller Unfälle, die "nicht vernünftigerweise der Flugbesatzung zugeschrieben werden können") zeigt, daß die mit der Besatzung zusammenhängende Unfallziffer im Falle der mit einer Zwei-Mann-Besatzung fliegenden DC-9 89,2% höher liegt als im Falle der mit einer Drei-Mann-Besatzung fliegenden B-727 (gestützt auf die Zahl der Abflüge) und 195,5% höher (gestützt auf die Zahl der Flugstunden)^x.

BEKRÄFTIGT VORBEHALTSLOS seine Überzeugung, daß die öffentliche Sicherheit eine Flugbesatzung von zwei Piloten und einem Flugingenieur auf allen Zivilluftfahrtsflügen mit Düsenflugzeugen notwendig macht.

x) "An Analysis of Crew - Related Accidents of U.S. Air Carriers"

26. Schulungsarbeit für das Luftfahrtspersonal der Entwicklungsländer

Der 33. ITF-Kongre., versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

IM BEWUSSTSEIN, daß einige Mitgliedsverbände der ITF in Entwicklungsländern Luftfahrtspersonal vertreten; und

IM HINBLICK DARAUF:

- daß in der Vergangenheit keine ordnungsgemäß geplanten Bildungsprogramme für Luftfahrtspersonal durchgeführt worden sind; und
- daß die Beschäftigungsbedingungen in Entwicklungsregionen von Land zu Land sehr unterschiedlich sind;

BEAUFTRAGT das ITF-Sekretariat und die IAO, unverzüglich Schritte zu unternehmen, um die karibischen Mitgliedsverbände bei der Durchführung von Bildungsprogrammen für Luftfahrtspersonal zu unterstützen und in jeder geeigneten Weise die Harmonisierung der Beschäftigungsbedingungen des Luftfahrtspersonals der Entwicklungsländer zu fördern;

BESCHLIESST mit höchster Dringlichkeit, den Zivilluftfahrtsorganisationen der Entwicklungsländer als Teil der ITF-Tätigkeit, mit eigenen Mitteln der ITF und mit den von ITF-Mitgliedsverbänden über das ITF-Sekretariat bereitgestellten Ressourcen umfassende langfristige, koordinierte und einheitliche Hilfe auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Organisation und Ausbildung anzubieten.

27. Sicherheit der oberen Fläche von Containern

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

UNTERSTÜTZT die Grundsatzforderung der Neuseeländischen Hafentarbeiterföderation, daß die oberen Flächen neuer ISO (International Standards Organisation)-Container aus einem rutschsicheren Material gefertigt und bereits im Einsatz befindliche ISO-Container mit einer geeigneten rutschsicheren Oberfläche versehen werden sollten; und

FORDERT die ITF AUF, in jeder praktisch möglichen Weise die Anordnung und Erfüllung dieser Sicherheitsmaßnahmen zu fördern.

28. Seeleutewohlfahrt

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

IST DER ANSICHT

- daß die besondere Beschaffenheit des Seemannsberufes die Bereitstellung spezieller Einrichtungen erfordert;
- daß die Bereitstellung solcher Einrichtungen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene ordnungsgemäß koordiniert werden sollte; und
- daß die Reeder und Regierungen ihre Verantwortung bezüglich der Vornahme ausreichender Wohlfahrtsvorkehrungen voll akzeptieren sollten;

FORDERT die Mitgliedsverbände AUF

1. Druck auf die Reeder und Regierungen auszuüben, um diese zu bewegen, ein System zur Bereitstellung von Geldern für Wohlfahrtsw Zwecke - u.a. aus den Einnahmen in der Form von Hafengebühren - einzuführen; und
2. weiterhin die Bildung eines einzigen unabhängigen internationalen Service-Organs zu ermutigen, daß in der Lage ist, nationale und internationale Ressourcen zusammenzulegen und für die Seeleute die in internationalen Abkommen vorgesehenen Vergünstigungen zu erlangen;

FORDERT die ITF AUF, die gegenwärtige Situation dadurch zu fördern:

1. daß sie in Übereinstimmung mit der gegenwärtigen Politik normalerweise nur Ansuchen um Zuwendungen behandelt, wenn diese von ordnungsgemäß konstituierten nationalen oder internationalen Wohlfahrtsorganen kommen, und von einer Empfehlung eines Mitgliedsverbandes unterstützt werden;
2. daß sie die direkte Finanzierung neuer Projekte in Betracht zieht, oder in geeigneten Fällen, die Kosten des Wiederaufbaus und/oder der Erweiterung bestehender Wohlfahrtseinrichtungen übernimmt, wobei die ITF oder eine der Kontrolle der ITF unterstehende akzeptable Organisation die Eigentümerschaft kostspieliger Ausrüstungen oder des Gebäudes und Grundstückes beibehält.

29. Seeverkehrsregler

IM HINBLICK DARAUF

- daß in aller Welt in zunehmendem Maße Systeme zur Regelung des Seeverkehrs in besonders verkehrsdichten Gewässern zur Anwendung gelangen;
- daß die sichere und wirksame Anwendung solcher Systeme erfahrenes und umfassend ausgebildetes Personal erfordert; und
- daß der Mangel an solchen speziell befähigtem Personal und zulänglichen Ausrüstungen Menschenleben, Schiffe, Seefracht und die Meeresumwelt gefährdet;

BESCHLIESST der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

daß die ITF und ihre Mitgliedsverbände alle ihnen möglichen Bemühungen anstellen sollten, um die Unterstützung der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschifffahrt (IMCO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) in Zusammenhang mit der Festlegung internationaler Ausbildungs- und Befähigungsnormen des für die Kontrolle und Regelung des Seeverkehrs in verkehrsdichten Gewässern verantwortlichen Personals zu gewinnen.

30. Konzessionärs-Verpflegungspersonal

(Diese Entschließung wurde von der Konferenz der Seeleutesektion, Miami, 18. Juli 1980, bestätigt)

Die ITF-Ad hoc-Arbeitsgruppe über die Beschäftigung von Konzessionärs-Verpflegungspersonal auf Kreuzfahrtschiffen, versammelt in Oslo am 3. und 4. Juli 1980;

HAT FESTGESTELLT, daß die Beschäftigung von Konzessionärs-Verpflegungspersonal auf Kreuzfahrtschiffen unbefriedigend ist, was die gewerkschaftliche Organisierung, die Sicherheit auf See und die Arbeitsbedingungen betrifft, insbesondere auf Schiffen unter Schattenflaggen, die vorwiegend im Karibischen Raum verkehren;

STELLT FERNER FEST,

- daß die im Jahre 1974 beschlossene ITF-Politik über internationale Mindestnormen des an Bord von Kreuzfahrtschiffen beschäftigten Personals nicht die gewünschte Wirkung gehabt hat und, ganz abgesehen davon, nicht länger der heutigen Situation entspricht;
- daß die gegenwärtige ITF-Politik über die Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen im Falle einiger Kreuzfahrtschiffe unter der Flagge traditioneller Schifffahrtsländer nicht befolgt wird:

EMPFIEHLT DAHER:

1. daß der ITF-Ausschuß über Kreuzfahrtschiffe erneut zusammengerufen werden sollte und insbesondere Vertreter der angeschlossenen ITF-Seeleutegewerkschaften des Karibischen Raumes in diesen Ausschuß einbezogen werden sollten, daß das Mandat des Ausschusses entsprechend revidiert werden sollte und daß dieser Ausschuß sobald wie möglich zusammentreten sollte, um als ersten Schritt Aktionen gegen Kreuzfahrtschiffe unter Schattenflaggen zu planen und zu koordinieren;
2. daß die Reeder der traditionellen Schifffahrtsländer bei der Anheuerung von Verpflegungspersonal sicherstellen sollten, daß Besatzungsmitgliedern aus dem Flaggenland (falls solche verfügbar sind) der Vorzug gegeben wird und daß diese Anheuerung sowie die Löhne und Arbeitsbedingungen des auf diese Weise beschäftigten Konzessionärspersonals Gegenstand von Verhandlungen zwischen den anerkannten Seeleutegewerkschaften und den Reedern sein sollten;
3. daß alle ITF-Mitgliedsverbände sich bemühen sollten sicherzustellen, daß das auf Kreuzfahrtschiffen unter der Flagge traditioneller Schifffahrtsländer beschäftigte Konzessionärs-Verpflegungspersonal die gleichen Heuern und Arbeitsbedingungen hat, wie es gesetzlich, rechtlich oder kollektivvertraglich für einheimische Besatzungsmitglieder des Flaggenlandes festgelegt worden ist und daß diese Bedingungen in Übereinstimmung

mit der ITF-Politik über die Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen stehen sollten;

4. daß das ITF-Sekretariat a) untersuchen sollte, inwiefern es möglich ist, für die unter Punkt 1. und 2. oben vorgesehenen Aktionen die Unterstützung anderer ITF-Mitgliedsverbände zu gewinnen, einschließlich der Gewerkschaften der Hafentarbeiter in Australien, Europa und den Vereinigten Staaten und b) die weiteren Entwicklungen auf dem Gebiete der Kreuzschifffahrt sorgfältig überwachen sollte.

31. Gegenseitige Schifffahrtsvereinbarungen

IM HINBLICK DARAUF,

- daß gemäß dem UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienschifffahrts-Konferenzen die nationalen Schifffahrtslinien zweier Länder, deren Außenhandelsfracht von Schiffen der Konferenz befördert wird, über gleiche Rechte bezüglich ihrer Beteiligung an der aufgrund ihres Handels miteinander zu befördernden Fracht und dem durch diesen Handel ausgelösten Verkehrsvolumen verfügen;

BESCHLIESST der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

daß die ITF gemäß dem UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienschifffahrts-Konferenzen Vereinbarungen über die Aufteilung der Fracht im Linienverkehr auf Schiffe unter der Flagge der jeweils beteiligten Handelsländer unterstützen und fördern sollte.

32. Sichere Besatzung und sicherer Wachgang

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

STELLT FEST, daß über ein Drittel der Welthandelsflotte unter offenen Schiffsregistern registriert ist, so daß eine reduzierte Kontrolle seitens des Flaggenlandes in bezug auf Sicherheit besteht und keine wirksame Vertretung der auf solchen Schiffen beschäftigten Seeleute;

STELLT FERNER FEST:

- daß die Anheuerung nicht ausgebildeter Besatzungen in beachtlichem Maße zugenommen hat;
- daß der moderne Schiffsbau die Konstruktion größerer Schiffe, die Einführung technischer Neuerungen und den Einbau komplizierter Ausrüstungen und Anlagen mit sich bringt;

- daß immer häufiger Schiffsunglücke vorkommen, bei beachtlichem Verlust von Menschenleben und beachtlicher Schädigung der Umwelt;
- daß die vorgenommenen Reduzierungen der Besatzungsnormen um über 50% und der sich daraus ergebende Anstieg der gearbeiteten Überstunden wichtige mitwirkende Ursachen von Schiffsunglücken sein können;
- daß die gegenwärtigen Besatzungspraktiken eine Verletzung des 8-Stunden-Arbeitstages und des 3-Wachen-Systems darstellen, weil Seeleute eine nicht zumutbare Zahl von Stunden pro Woche in einer oder mehreren Abteilungen des Schiffes arbeiten;
- daß die Seeleute seitens der Reeder, in vielen Fällen mit der Unterstützung der Regierungsbehörden, unter übermäßigen Druck gesetzt werden, um sie zu bewegen, die Sicherheit durch die Akzeptierung unzulänglicher Besatzungsnormen zu beeinträchtigen, um den steilen Anstieg der Treibstoffkosten, Kapitalkosten, Versicherungskosten usw. auszugleichen.

BEANTRAGT, daß die IMCO und die IAO den Grundsatz des 3-Wachen-Systems bzw. des 8-Stunden-Tages erneut bekräftigen;

FORDERT alle Schifffahrtsländer AUF, das IMCO/STCW-Abkommen 1978 prompt zu ratifizieren und zu erfüllen; und

BEANTRAGT, daß die IMCO und IAO gemeinsam eine sichere Mindestbesatzung festlegen sollten, die es ermöglicht, eine sichere Navigations-, Maschinenraum- und Funkwache festzusetzen und aufrechtzuerhalten; die täglichen und von Zeit zu Zeit notwendigen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den an Bord befindlichen Ausrüstungen und Anlagen vorzunehmen, und die eine angemessene Lebensumwelt an Bord gestattet, damit die Sicherheit der Passagiere, der Schiffsbesatzung und der Meeresumwelt gewährleistet werden kann.

33. Funkverbindungsmöglichkeiten für Seeleute

Der 33. ITF-Kongreß, versammelt vom 17. bis 24. Juli 1980 in Miami,

STELLT FEST, daß die Schifffahrt seit jeher ein wichtiger internationaler Transportzweig ist und eine lebensnotwendige Verbindung zwischen den einzelnen Erdteilen bietet;

STELLT FERNER FEST, daß die Beteiligung der Seeleute in diesem großen Beschäftigungsbereich und im Zusammenhang mit den kommerziellen Verbindungen zwischen den Ländern der Welt unerlässlich ist;

ERINNERT die Regierungen DARAN, daß die Seeleute nicht nur wichtige Arbeitskräfte sind, sondern auch Menschen, die - soweit dies praktisch möglich ist - in der Lage sein sollten, die gleichen Rechte in Anspruch zu nehmen, wie die in ihrem Heimatland ansässigen Bürger;

IST DER ANSICHT, daß die allgemeine Öffentlichkeit die Seeleute für die Entbehrungen, die ihnen infolge ihrer berufsbedingten Abwesenheit von ihrem Heimatland entstehen, entschädigen sollte; und

FORDERT die Regierungen AUF, dieses Ziel zu realisieren, z.B. durch die Bereitstellung geeigneter Funkverbindungsmöglichkeiten zu niedrigen Preisen für Seeleute, einschließlich moderner Funkverbindungen, sowie Sprechfunkverbindungen und Funkfernschreibverbindungen über Funk-Satelliten; und

ERSUCHT die Regierungen, auf Annahme eines internationalen Abkommens hierüber zu dringen.

34. Policy Positions on Radio

(Diese EntschlieÙung wurde von der Konferenz der Seeleute-sektion, Miami, 18. Juli 1980, bestätigt)

The ITF Radio Officer and Radio Electronic Officer affiliates, meeting in Miami, Florida, USA, on 17 July 1980,

HAVING REVIEWED the policy positions on radio adopted by the October 1975 Concerence of the ITF Seafarers' Section; and

BEING MINDFUL of the curcial need of all seafarers for the highest level of safety;

ADOPT the following common policy for the guidance of and action by ITF affiliates in defending and improving radio safety at sea;

1. TO WORK (a) for the implementation by their Administrations of the Maritime Radiocommunications Operator's General Certificate and of Regulation 6 (d) (ii) of Chapter IV of SOLAS;

(b) for the adoption of the standards laid down in Part II of the Annex to Resolution 14 of the STCW Convention 1978 and the provision of the necessary training facilities;

(c) for the establishment of comprehensive programmes of preventive maintenance to be performed by radio officers and radio-electronic officers at sea for the purpose of maintaining in service all the vessel's radiocommunications equipment for safety, ship's business and public correspondence.

2. TO OPPOSE (a) Loose interpretation by certain Administrations of Regulation 6 (d) (i) of Chapter IV of SOLAS;

(b) any relaxation of the present SOLAS exemption requirements, either by amendment or in practice;

(c) any reduction in the existing hours of radio-telegraph watchkeeping by extension in the period of auto-alarm usage, where the conditions laid down by Regulation 6 (d) (ii) of Chapter IV of SOLAS are not met;

(d) any reduction in the facilities for the use of frequencies, between 405 and 526.5 kHz, for distress, urgency, safety, direction finding, ships business and public correspondence;

(e) the omission of 500 kHz ship to ship alerting or an REO for technical maintenance and a manual fallback capability in the proposed Future Global Maritime Distress & Safety System;

(f) reliance on a satellite communications system as the sole means for distress alerting and working.

3. TO ENSURE (a) that the radiotelephone apparatus proposed by IMCO, as a linkage between the 500 kHz and 2182 kHz distress systems, is fitted in the radio-room on radiotelegraph ships;

(b) that provision is made in the radio-room to monitor VHF channels used in distress and safety.

4. TO WELCOME (a) the introduction of satellite communications as a useful supplement to the existing maritime safety communications modes, provided adequate provision is made for reliability and maintainability of the ship satellite terminal by locating it in the radio-room; with manuals, test instruments, tools and spares; and carrying a radio-electronic officer; and

(b) the installation of selective call devices and teleprinters only when they are installed in the radio-room, are proved by extensive testing, they include visual and audible indicators for priority messages, and a radio-electronic officer is carried to maintain and repair them.

On any other basis the equipment in (a) and (b) above must be rejected.

5. TO ENDORSE efforts by the ITF radio officer affiliates to defend and improve the maritime distress system, by maintaining high standards of equipment, practices and personnel, and by introducing new standards only after they have been tested and proven under all conditions - day, night, weather, season and area.
6. TO SUGGEST in the context of paras 1, 3, 4 and 5 above, that the major single improvement at this time would be the introduction and worldwide utilization of radio-electronic officers.

REITERATE that it is understood that the duties and jurisdiction of radio officers and/or radio-electronic officers, as spelled out above, do not include operation, except for radio and electronic communications;

RECOGNISZE that aboard some vessels, there is electronic equipment that is neither radiocommunication nor radio-navigation in nature; it is understood that the above policy positions do not apply in the case of equipment other than for radiocommunication and for radionavigation;

URGE ITF radio officer affiliates to demand radio officer representation on national delegation to IMCO sub-committees, ITU conferences and ILO meetings where radio matters are dealt with; and

RECOMMEND that the ITF radio officer affiliates take specific action designed to implement the policy of the ITF Seafarers' Section with regard to the creation of a special tariff for communication to and from seamen in international trade and their families.

An den Vorstand verwiesene Entschlüsseungen

Folgende Entschlüsseungen wurden an den ITF-Vorstand verwiesen:

Bau eines ITF-Regionalbüros für Lateinamerika und den Karibischen Raum

4 Anträge mit dem obigen Titel, eingereicht von der Argentinischen Gewerkschaft der Schiffselektriker, der Argentinischen Gewerkschaft der Straßenbahner und Autobusfahrer und der Argentinischen Straßentransportarbeitergewerkschaft; der Kolumbischen Seeleutegewerkschaft; der Kolumbischen Hafentarbeiter-Föderation; und der Gewerkschaft der Hafentarbeiter von Veracruz, Mexiko.

Konkurrenzgewerkschaften

Eine Entschlüsseung mit diesem Titel wurde auf der am 19. Juli 1980 in Miami abgehaltenen Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt angenommen und vom Kongreß an den Vorstand verwiesen.

S E K T I O N S P O L I T I S C H E E R K L Ä R U N G E N

Die nachstehenden sektionpolitischen Erklärungen wurden auf der während des Kongresses abgehaltenen Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt angenommen:

1. CREW COMPLEMENT

Introduction

The development and sophistication of aircraft and systems design and of related data processing techniques, the basic cost of new aircraft and escalating operational costs require that the minimum technical operating crew shall be sufficient to cover all phases of flight and to ensure the achieving and maintaining of the safest and most efficient standards in airline operations.

Until every situation which can possibly arise in aircraft operation becomes totally predictable, the unique human ability to cope with the unexpected will be required in the control loop, to provide acceptable levels of safety and reliability in civil air transportation.

A most obvious need to use man's capabilities arises in the area of flight path control. It is here that the available choices between various automatic, manual or combined modes of control, as well as the need to use human judgment, makes the human being - and a highly skilled and qualified one - indispensable.

Whilst most routine navigation tasks are completely automated, the selection and programming of navigational system modes, the monitoring and cross checking of navigational performance and the reversion to standby means in emergency or failure situations, are flight regime tasks which still require the exercise of human judgment on the flight deck.

As terminal traffic density continues to increase, a corresponding increase in flight crew workload will be inevitable within the framework of present and the foreseeable future air traffic control concepts, and the forecast developments at present do not yet indicate any reduction in the crew workload.

Forecast developments in automated monitoring and control techniques, together with increased levels of system redundancy may bring a reduction in crew workload related to the routine and repetitive tasks but the inevitable associated increase in systems complication and in some cases a very much higher level of absolute dependence on system integrity, will increase the

crew workload as far as the number of tasks requiring human judgment are concerned.

Obvious considerations for the safety of operation require that the flight crew should possess sufficient qualifications to bring any flight to a successful conclusion under any circumstances. To achieve this, it is necessary that the crew on all transport category aircraft consist of two pilots qualified in flight path control, navigation and communication, and a flight engineer qualified in engine and system operation, malfunction analysis, trouble-shooting and secondary pilot duties in communication, navigation and flight path monitoring.

The inevitable shift in emphasis in crew workload away from routine, repetitive and predictable tasks towards non-routine and unpredictable operations will require a simultaneous shift in emphasis with regard to flight crew qualifications and training.

The extent of training necessary for the flight engineer will be determined by the need to relieve the pilot of all tasks that could distract him from his primary flight path control function during critical phases of flight. Training the flight engineer to this standard gives the following benefits:

1. Additional monitoring capability to Cat. 3 limits;
2. The flight engineer's knowledge of the practical aspects of aircraft systems and design and of the necessary maintenance practices and procedures would lead to improved liaison between aircrew and maintenance staff during pre-flight, transit and refuel procedures and the capability of handling these when required;
3. Better despatch ability (reduce MEL requirements);
4. Better fault diagnosis and therefore lower down times;
5. Increased use of the Company R/T system leading to improved despatch and traffic handling.

As experience is gained with any type of aircraft, new technical problems tend to appear as fast as old ones are solved and this fact has been most clearly demonstrated by the present generation of jets, where each new model of any basic design has been more complex than its predecessor. There is no indication that this trend towards greater complexity will be reversed, or even slowed down in the future. On the contrary, the next generation of transport category aircraft promise a significant increase in mechanical and electronic complexity and consequently will make even greater demands on the technical qualifications of the flight deck crew.

Policy Statement

The Civil Aviation Section of the International Transport Workers' Federation (ITF);

CONSIDERING public safety and operational efficiency in the increasingly complex air traffic environment, demands that the minimum technical operating crew for all transport category aircraft, shall be two pilots and one flight engineer properly licensed and qualified.

In addition to this minimum crew, where necessary for route or operational reasons navigation and/or radio officers will be carried.

The ITF therefore CALLS FOR flight decks to be designed so that these crew members can perform their duties in the best possible way to achieve maximum safety and optimum operating efficiency, and that such design shall include a side-facing flight engineer station.

The ITF FURTHER CALLS UPON affiliated organizations to make every endeavour to ensure that such flight deck stations are incorporated in all designs, and pledges full support to affiliated organizations bringing these views before the public, and FURTHER WILL SUPPORT any action industrial or otherwise required to achieve this object.

2. MULTIPLE FLIGHT DECK FUNCTION AND MULTIPLE QUALIFICATION ON MORE THAN ONE TYPE OF AIRCRAFT

The Civil Aviation Section of the International Transport Workers' Federation (ITF);

NOTING the continuing increase in the technical complexity of the flight deck crew function, both piloting and engineering in civil air transport;

RECALLING the ITF policy statement on flight deck crew complement;

EXPRESSES ITS VIEW THAT:

- (a) the performance of multiple flight deck functions by one air crew member on a single flight or series of flights; or
- (b) the exercise of multiple equipment qualifications by one air crew member on different type aircraft during the same period of time,

places an excessive burden on human capacity, thereby diminishing safety to an unacceptable degree, and therefore,

REQUESTS all ITF-affiliated civil aviation unions as a matter of policy to oppose all such practices.

3. FLIGHT DATA AND COCKPIT VOICE RECORDERS

The Civil Aviation Section of the International Transport Workers' Federation is of the opinion;

That the carriage of Flight Data Recorders (FDR) and Cockpit Voice Recorders (CVR) must be mandatory on all aircraft designed and/or used for hire and reward;

That the minimum specification for the installation requirement and the required recording parameters are contained in the Appendix attached to this statement;

That the practice of allowing flight with either the FDR or CVR unserviceable, is to be deplored;

That all ITF member organizations should ensure that contractual provisions prevent the use of recorded information in any disciplinary action against any crew member;

That the FDR and CVR are used solely as a tool for accident investigation and towards the improvement of flight safety and that international agreement is required to preclude the use of such information in any other manner.

Appendix

FDR

1. Duration: 25 hours minimum

2. Recording: the following is a minimum requirement:-

- 1) Time
- 2) Indicated altitude
- 3) Airspeed
- 4) Normal acceleration -3G to +6G
- 5) Compass heading
- 6) Gyro pitch attitude
- 7) Gyro roll attitude
- 8) Engine power
- 9) Flap angle
- 10) "Press to transmit" action
- 11) Lateral acceleration
- 12) Longitudinal acceleration
- 13) Reverse - each engine
- 14) Leading edge high lift devices - Control position

- 15) Airbrake or spoiler - Control position
- 16) Pitch trim
- 17) Temperature
- 18) Undercarriage position
- 19) Primary flying control position
- 20) ILS localiser signal
- 21) ILS glide slope signal
- 22) Radio altitude
- 23) Essential AC volt and frequency
- 24) Warnings: fire each engine or APU
cabin pressurization
other red light warning
fuselage smoke
essential hydraulic/pneumatic power
- 25) Automatic flight control system engagement
- 26) Automatic flight control system mode

CVR

1. Duration: sufficient to cover any flight undertaken by the aircraft, and it must be operative from first movement under power to completion of movement in air or on ground.
2. Recording:
 - live wired microphones at all operational stations of the minimum technical operating crew
 - all radio inputs to those crew stations
 - cockpit area microphone
 - intercom
 - P.A.
 - it would not be necessary that all were recorded on separate channels.

4. DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER AUF DEM LUFTWEGE

Die ITF-Sektion Zivilluftfahrt nimmt folgende gewerkschaftspolitische Erklärung an:

In Anbetracht der ernstesten Gefahren, die die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege für die in der Zivilluftfahrt beschäftigten Arbeitnehmer (sowohl Boden- als auch Flugpersonal) 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 Luftfahrtsunternehmen alle sich auf die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege beziehende 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 alle Luftfahrtsunternehmen in ihrem eigenen Interesse und im Interesse der Arbeitnehmer eine geeignete Grundausbildung und Fortbildung vermitteln und ein ordnungsgemäßes Kontroll- und Überwachungsverfahren festlegen, damit die an der Handhabung gefährlicher Güter beteiligten Arbeitnehmer ordnungsgemäß geschützt sind.

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, 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;

- 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 Luftfahrtsunternehmen sollen die für die Handhabung radioaktiver Frachten zuständigen Arbeitnehmer ordnungsgemäß benennen und sie mit der notwendigen Schutzkleidung sowie mit anerkannten ausstrahlungsempfindlichen Plaketten versorgen. Diese Plaketten sind monatlich auszuwechseln und von einer unabhängigen technischen Firma zu testen. Die Arbeitnehmer sind individuell vom Ergebnis dieses Testes zu unterrichten;
- 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 größtmöglichem 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.

5. RESPONSIBILITIES OF CREW MEMBERS AS TO AIRCRAFT EMERGENCY EQUIPMENT AND PROCEDURES

The Civil Aviation Section of the International Transport Workers' Federation adopts the following Policy Statement:

1. Prior to flight each item of emergency equipment must be checked as to location, condition and stowage by responsible personnel specifically assigned to that duty by the

employer and/or licensing authority, according to regulations and such person shall certify completion of the check.

2. All crew members must be fully trained in emergency procedures and in the use of all of the emergency and rescue devices of the aircraft to which they are assigned. Such training shall be repeated and updated periodically at intervals not exceeding one year. Such training shall include fire fighting under realistic conditions including dense smoke.
3. Crew members should participate in the evaluation and establishment of rescue and emergency procedures. Such procedures should be subject to rapid revision in the light of actual experiences.
4. Pertinent information arising from incidents, accidents, institutional testing or other sources, which may affect emergency procedures or flight safety, must be disseminated among all affected crew members without delay.
5. Operators must inform all crew members of changes to emergency equipment and/or procedures and take steps to ensure that the said crew members are aware of these changes and appreciate any and all implications.
6. The aircraft emergency equipment maintenance procedure should be well-documented and should be approved by the appropriate civil aviation inspection authority of the Government concerned.
7. All emergency and rescue equipment procedures and associated flight personnel training of all operators engaged in civil air transportation must be subject to initial approval and frequent monitoring by the competent State Civil Aviation Authority.
8. Deterioration of fire proofing/flame retardant, etc., treatment of aircraft materials over a period of time must be considered by the competent State Civil Aviation Authority in its monitoring of the airworthiness of all transport aircraft.
9. The inherent expertise of crew members should be used in all studies designed to establish procedures to deal with aircraft interior fires.
10. All expiry dates and/or inspection dates of emergency equipment must be prominently displayed. All dischargeable units must have indication of the charge state.
11. The fire extinguishing/fire suppression means in each cargo compartment of all transport aircraft shall be adequate to deal with the designed use of the compartment and its contents. The smoke evaluation/suppression in each cargo compartment of all transport aircraft shall be adequate to

ensure that no passenger or crew compartment is exposed to dangerous quantities of toxic gases or smoke.

6. TECHNOLOGY

The Civil Aviation Section of the International Transport Workers' Federation;

NOTING that despite the continuing world economic situation and escalating fuel costs, air transport continues to expand and develop;

DEPLORES that both operators and manufacturers have failed to develop proper new utilisation in design and layout, that could give substantial improvements in operational safety, utilisation and economy;

FURTHER NOTES with grave concern the claims being put forward by operators and manufacturers, that the provision of automatic control equipment, the provision of information support systems and rapid data acquisition systems; that these systems can be used to reduce the crew workload on future aircraft whilst maintaining present standards of safety and economic operation;

CONFIRMS that the ITF disputes such thinking and that such thinking will be resisted by all civil aviation flying staff;

REITERATES that a greater degree of operational flexibility and economy can be achieved by the proper utilisation of the two pilots, one flight engineer crew with side-facing panel designed cockpit;

RECALLS the unanimous adoption of the Conclusions of the Sub-Committee on Occupational Health and Safety at the ILO Tripartite Technical Meeting on Civil Aviation held in Geneva in December 1977;

URGES ICAO and all Certifying Authorities to accept their responsibility of ensuring that certification procedures include the limitations of human performance and the demonstration by full mission simulation of the aircraft and crew performance in the operating modes of the civil air transport system.

7. FLIGHT AND DUTY TIME LIMITATIONS ON SAFETY GROUNDS

1. Introduction

- 1.1 Excessive hours of duty and inadequate rest periods are major causes of crew fatigue, which leads to impaired performance and can endanger the lives of passengers and crew. Based on aeromedical evidence a duty cycle (defined in para. 4.6) concept is the most appropriate for designing measures to prevent fatigue. Proper attention should be given to the overall planning of duty, rest and time off within each duty cycle and between consecutive duty cycles.

NOTE: The limitations recommended in this Paper are minimum, based on safety considerations only, and are designed to be urged at the level of legislation and at ICAO.

Additional factors to be taken into consideration on social grounds should be considered separately.

- 1.2 The limitations of hours of duty or the length of the minimum rest periods should be such as to ensure that fatigue does not endanger the safety of flight.
- 1.3 Minimum rest periods to be taken during a flight where intermediate stops are necessary should be specified.
- 1.4 Minimum rest periods on the conclusion of a flight or a series of flights should be specified.
- 1.5 Minimum uninterrupted periods free of all duty should be granted to flight personnel at their home base after a series of flights or a tour of duty.
- 1.6 Duty time standards and rest periods of flight personnel should be applied uniformly on an international basis in order to minimize undesirable competition between carriers which compromises safety.

2. Methods of Regulation

- 2.1 Limits of flight time, duty, rest periods and duty cycles should be applied through legislation or legal regulation, and should in all cases be achieved through consultation between appropriate international and national regulatory, employers' and workers' organizations as are necessary.

3. Scope

- 3.1 The standards contained in this Statement should apply to all crew members whose duties include assignment aboard aircraft for the purpose of flight, such as pilots, flight engineers, flight navigators, flight radio officers, cabin personnel.
- 3.2 The standards contained in this statement should apply to all phases of air carrier operation, scheduled, or non-scheduled, air charter, air taxi and helicopter.

4. Definitions

- 4.1 Flight Time: In fixed-wing including the variable geometry aircraft, flight time is the total time from the moment when an aircraft first moves for the purpose of taking off until the moment when it comes to rest at the end of the flight. Flight time is synonymous with the term "block to block" time, "chock to chock" time, or "mooring point to mooring point" time. In rotor craft, flight time represents the whole period in which the crew is in the cockpit and the rotors are turning.
- 4.2 Flying Duty Period: is the time necessary to prepare, execute and terminate administratively a flight or series of flights and shall include pre-flight preparation, flight time and post-flight time until released from duty. In the case of split duty the intervening rest period is included in the Flying Duty Period. Unless extended by negotiation, the FDP shall include pre-flight time (prior to chocks off) of one hour and post-flight time (after chocks on) of 30 minutes.
- 4.3 Night Flight Duty Time: is the flight duty time any part of which falls between the hours of 22.00 to 08.00 local time at the point of departure.
- 4.4 Duty Period: is the period of time during which a crew member is at the disposal of the operator or is performing any other function associated with his employment, including those involving the performance of a flight.
- 4.5 A Tour of Duty: consists of the elapsed time for a consecutive series of flights. It begins with the reporting time for departure from home base and ends with the termination of post-flight action on final return to home base.
- 4.6 Duty Cycle: is a period of not more than 240 hours preceded and followed by periods of rest of at least 34 hours, including two local nights. It is made up of Flight Duty Periods/Duty Periods and Rest Periods.

- 4.7 Rest Period: period intended to ensure a crew member is adequately rested before flight.
- 4.8 Time off: time including vacation, stand off and other periods available for leisure and relaxation.
- 4.9 Scheduled Duty Period: is a period of duty based on adequate sleep/work patterns which can be completed within FDP limits.
- 4.10 Definitions relating to Times:
- (a) Day - 24 consecutive hours
 - (b) Week - 7 consecutive days
 - (c) Month - 1 calendar month
 - (d) Quarter - a calendar quarter
 - (e) Year - a calendar year
- 4.11 Standby: Standby duty is defined as being any period of time when the operator places restraints upon the crew member's use of what would otherwise be time off duty.

NOTE: Standby duties carried out at the airport are to be considered part of the Flying Duty Period.

5. Responsibility for planning Flying Duty Periods, Duty Periods and Rest Periods

Operators must accept constraints based on cumulative duty hours, controls on length of individual FDPs and planning duty cycles in consultation with crew personnel, who should accept the responsibility of reporting in a properly rested state.

6. Limitations

6.1 Flying Duty Periods:

| | Piston | Turbine/Jet | SST |
|----------------|--|-------------|--------------|
| Daily max. | x14 hrs. (^x in the most favourable conditions, see para 6.4) | x14 hrs. | x10 1/2 hrs. |
| Monthly max. | 80 hrs. | 75 hrs. | 56 hrs. |
| Quarterly max. | 240 hrs. | 215 hrs. | 160 hrs. |
| Yearly max. | 850 hrs. | 750 hrs. | 560 hrs. |

6.2 Duty Periods:

| | | | |
|--------------|----------|----------|-------------|
| Weekly max. | 50 hrs | 50 hrs. | 37 1/2 hrs. |
| Monthly max. | 140 hrs. | 140 hrs. | 105 hrs. |

6.3 Duty Cycle:

| | Piston | Turbine/Jet | SST |
|-----------|----------|-------------|----------|
| Normal | 168 hrs. | 168 hrs. | 168 hrs. |
| Long haul | 240 hrs. | 240 hrs. | 240 hrs. |

6.4 Day-to-Day Implementation:

6.4.1 Max. Scheduled FDP from home base (in hrs.)

| Start time | Single sector |
|---------------|---------------|
| 08.01 - 13.00 | 14 |
| 13.01 - 18.00 | 13 |
| 18.01 - 22.00 | 12 |
| 22.01 - 08.00 | 11 |

For each additional sector reduce max. by 3/4 hr.

6.4.2 Max. Scheduled FDP-Departing other than home base (in hrs.)

6.4.2.1 Single Sector

| Preceding available rest period | Max. FDP |
|--|----------|
| Up to 18 hrs., or more than 30 hrs. (not including 3 local nights) |) 13 |
| 18 to 30 hrs. |) 12 |

6.4.2.2 Multiple Sectors

For each additional sector reduce max. by 3/4 hr.

6.4.3 Max. Scheduled FDP-Departing other than home base (in hrs.) (after 3 consecutive duty free nights within the same time zone, plus or minus 1 hour).

There is a necessity to cover operations where possibly by basing, or other means, a crew member becomes time-adjusted to local time. Then it could be said that, after 3 consecutive duty free nights, the following will apply:-

6.4.3.1 Single Sector

| Start time | Max. FDP |
|--|----------|
| 08.01 - 13.00 (with up to 18 hrs. or more than 30 hrs. available rest) |) 14 |
| 08.01 - 13.00 (with 18 to 30 hrs. available rest) |) 13 |
| 13.01 - 08.00 (with up to 18 hrs. or more than 30 hrs. available rest) |) 13 |

Single Sector (contd.)

| Start time | Max. FDP |
|-----------------------------|----------|
| 13.01 - 08.00 (with 18 to) | |
| 30 hrs. available rest)) | 12 |

6.4.3.2 Multiple Sectors

For each additional sector reduce max. by 3/4 hr.

6.4.4 Max. Scheduled FDP for Augmented Flight Deck Crew Operations if operated.

XFor single sector (non stop) operations with Augmented Crew, the limits specified in 6.4.1, 6.4.2 and 6.4.3 may be increased by:

- (i) 1 hr. with reclining seat
- (ii) 3 hrs. with bunk.

Provided that the relief is by an equally qualified and licensed additional crew member, and that the seat and/or bunk ~~screening~~ ensures no interference from movement, light, or noise caused by other crew members and/or the passengers.

XFor single sector (non stop) operations with Augmented Crew, the limits defined in 6.4.1, 6.4.2 and 6.4.3 cannot be increased. (Rest of paragraph deleted.)

- text proposed by Cabin Crew Technical Committee.

7. Rest Accommodation

7.1 Normal place of residence, or one which meets the requirements of Annex II.

8. Extension of Flying Duty Period

8.1 Provided that in the opinion of the crew member, unforeseen circumstances warrant such action, a crew member may increase by three hours the limits in para 6.4.1, 6.4.2 and 6.4.3 up to a maximum of 16 hrs. When, as a result of any authorized exceptions, a crew member has exceeded the prescribed limits of flight time, or of flight duty time, for a month or a quarter, the crew member should not be authorized to undertake flight duty until that crew member is again within the prescribed limits.

9. Duty Cycles

9.1 A normal duty cycle shall not exceed 168 hrs., with short breaks not more than 136 hrs. apart.

- 9.2 Exceptionally, a duty cycle may be extended to 240 hrs., provided that the interval between breaks does not exceed 208 hrs.
- 9.3 In no case may more than 50 duty hours be scheduled in any duty cycle.
- 9.4 Short breaks shall be a minimum of 34 hrs. which must include two periods falling between 22.00 and 08.00 local time.
- 9.5 If days away from base exceed 11, then there must be a rest period of at least three local nights on return to base. Alternatively, a rest period of three local nights in each 14 days away, in addition to those quoted in 9.1, 9.2 and 9.4 above.

10. Standby Duties

Standby duties must be scheduled within the following Rules:

- 10.1 Maximum length of standby: 12 hrs.
- 10.2 Maximum length of standby, plus a Flying Duty Period: 16 hrs.
- 10.3 Maximum length of standby, plus passenger positioning/deadheading: 16 hrs.

11. Minimum Rest Periods

(at home or at rest accommodation facility to ensure 8 hours horizontal rest)

Preceding FDP

- Up to 12 hrs. 10 hrs. plus 2 hrs. transportation time
- 12-13 hrs. 11 hrs. plus 2 hrs. transportation time
- 13-14 hrs. 12 hrs. plus 2 hrs. transportation time
- More than 14 hrs. 16 hrs. + 2 hrs. transportation time

12. Positioning/Deadheading of Air Crew

- 12.1 When passenger positioning/deadheading is followed immediately by a Flying Duty Period with no intervening rest period, the total duty period shall be subject to the Flying Duty Period limits detailed in para. 6.4.1, 6.4.2 and 6.4.3.

- 12.2 If a Flying Duty Period is followed immediately by passenger positioning/deadheading with no intervening rest period, then the Flying Duty Period shall be subject to the limitations detailed in para. 6.4.1, 6.4.2 and 6.4.3 and the total Duty Period shall be subject to a maximum limit of 16 hrs.
- 12.3 When passenger positioning/deadheading is separated from a Flying Duty Period/Duty Period by a rest period, then the Duty Period is subject to a maximum limit of 16 hrs.

13. Prohibition on Undertaking Duties in Excess of the Limits Permitted

Crew members who undertake flying for more than one employer can only do so if the total of all flying activities are within the limitations laid down in this Statement. The crew member should ensure that all interested parties are informed of the total flying carried out.

14. Safeguarding Clause

None of the provisions embodied in this Statement should be used to seek the amendment or review of any law, regulation, award, custom or agreement between workers and employers concerned which ensures more favourable conditions to the workers.

15. Enforcement

- 15.1 The duty of enforcing any laws or regulations made by governments to implement the provisions of this Statement should rest upon the government of the State in which the employer is registered.

NOTE: The implications of this paragraph should be considered in the case of international inter-change agreements.

- 15.2 Any procedure for enforcement should provide for the following:

- 15.2.1 Scheduled flights: Flight schedules should be filed with the State of Registry in advance of the date they come into operation and it should be required that the operator filing the schedules certifies that none of the scheduled services, or any part of them, will require flight personnel to exceed the maximum permitted hours of duty and that they are so compiled as to enable the defined periods of rest to be taken.

- 15.2.2 Non-scheduled flights: For non-scheduled flights where it would be impracticable for flight schedules to be filed in advance, it should be required that the captain of the aircraft should incorporate in the detailed flight plan to be filed before departure, particulars of the hours of duty and rest period of the flight personnel together with a certificate that the flight crew would not be required to exceed the permitted periods of duty and that they would be afforded the required rest periods.
- 15.2.3 Penalties: The penalties to be imposed for non-compliance with any laws or regulations should be fixed by governments on a scale sufficiently high to act as a real deterrent in cases of wilful and/or repeated violations.
- 15.2.4 Inspection: Governments should institute a system of supervision to ensure that laws and regulations are being observed.

Annex 1

Flight Time Limitations Board (or similar)

The ITF is of the opinion that, for any flight time limitations legislation to remain realistic, there must be continual updating in the light of experience and research. To ensure that this continuing process occurs, any legislation on flight time limitations must include provision for dissemination of this information and revision of the legislation on a regular basis.

To this end, the ITF recommends that flight time limitations legislation should include the setting up of a Flight Time Limitations Board, or similarly named body.

TERMS OF REFERENCE:

Such a Board should have a threefold purpose:-

- (a) To advise the legislation authority on flight time limitations and associated legislation;
- (b) To advise on interpretation of the legislation by operating companies;
- (c) To obtain, disseminate and recommend on information gained from experience and from further research in the field of flight time limitations.

MEMBERS OF THE BOARD:

I - Standing Members

- (a) The Chairman, appointed by the legislation authority
- (b) An aero-medical specialist, independent of operators, licensing authorities, or operating crew members
- (c) A practising pilot
- (d) A practising flight engineer
- (e) A practising cabin crew member

II - Ad-hoc Members

The Board may invite as a temporary member, any person who in their opinion can give specialist knowledge, information or advice.

Annex 2

Minimum Standards of Accommodation

To qualify as a suitable place of rest for the purpose of rest under Para. 7.1 of the Policy Statement, accommodation should be chosen to meet the following minimum standards:

- 1) be in a good location, particularly in regard to internal and external noise levels and personal safety;
- 2) consist of a soundproof room (not shared) of reasonable size, with a window for visual outside contact, and a comfortable bed;
- 3) include, in addition to heavy drapes at the windows, venetian or french blinds or shutters sufficient to exclude all daylight;
- 4) include individual control of air conditioning, humidity or central heating, as appropriate;
- 5) have the ability to provide round the clock servicing of the rooms or have sufficient rooms that there is no need to wait for a room to be made up prior to occupation;
- 6) be within reasonable distance from the airport and within easy access of recreational facilities and shops, if available;

- 7) include a private lavatory for each room with a washbasin and hot and cold running water plus a shower and/or bath (female crew members to be provided with bath);
- 8) have a telephone in each room;
- 9) include in the furnishings, a table and chair suitable for writing plus one easy chair and should have adequate lighting to permit comfortable reading and writing facilities;
- 10) have a floor covering, preferably of carpet, both inside the room and in the corridor, outside, to minimize noise;
- 11) have a good standard of catering with room service, with 24 hr. coverage for light meals, snacks, beverages and ice;
- 12) provide an easy and rapid check-in procedure, plus a reliable "wake-up" calling system.

8. CABIN CREWS' WORKING CONDITIONS

1. Preamble

The policy set out below represents the considered consensus of opinion of the organizations representing cabin crew affiliated with the ITF. In view of the competitive inter-relationship between airline companies, the workers' organizations subscribing to this policy pledge themselves both to work for its implementation within their airlines as well as to assist one another by all means available to them including trade union solidarity and industrial support in achieving its uniform implementation on the widest possible international basis.

2. Crew Complement

The minimum number of cabin crew shall be related to the total seating capacity of the aircraft and service provided. The minimum number of cabin crew on safety grounds where no in-flight service is provided should be one for every forty seats available or the major portion of forty seats. Where service is provided, the number of cabin crew should be increased in direct relation to the type of service provided. The exact crew complement should be established in agreement with the unions concerned. As a guideline the ITF recommends one cabin crew member per 25 to 30 seats. For first class service, there will need to be a substantial reduction of seats per cabin crew member.

3. Crew Utilisation

No cabin crew member should be deployed to fly more than two major types of aircraft during the same period of time.

4. Seasonal Staff

Seasonal staff should not be employed unless absolutely necessary to meet peak season demand and where agreed to be engaged under the terms of the collective agreement in force for permanent cabin crew, or, in the absence of such agreements, under the same working and wage conditions as for permanent cabin crew, and in consultation with the unions concerned. They must receive the same training for the performance of their duties as the permanent cabin crew, especially for the carrying out of emergency procedures. They should have priority for permanent cabin crew positions within the company as and when vacancies occur.

5. Employment of Foreign Nationals

Airlines should not employ foreign nationals to undermine nationals of the home country. Where, however, the employment of foreign nationals is envisaged this should be implemented in agreement with the trade unions concerned and such personnel should be employed under working conditions and pay scales not less favourable than those established by trade union agreement in the home country of the airline.

6. Interchange of Cabin Crews

The interchange of cabin crews between airlines should be resisted in principle. If, however, despite this such an interchange is proposed, it should be subject to the following conditions:-

- a) It must concern airlines of different States of Registry and not be to the detriment of the personnel of any of the carriers.
- b) All the unions and workers' representatives involved must be in agreement on the terms and conditions of such interchange.
- c) Any interchange must be forcefully resisted during an industrial dispute.

The ITF should be informed of all such developments in order to be able to provide any necessary assistance, including assistance in the "Settlement of Internal Disputes", as laid down in Rule XV of the Constitution.

7. Flight Time and Duty Time Limitations

The IFF policy on flight time and duty time limitations on safety grounds will apply to cabin crew members.

8. Seating Facilities

The following facilities should be provided for cabin crew:

- a) A suitably equipped private area for crew meals etc., where the duty period is up to 8 hours duration.
- b) A reclining seat in a private area for every two cabin crew members where the duty period is over 8 hours duration.
- c) Under exceptional circumstances, where the duty period exceeds 12 hours, bunks should be provided.

9. Equipment

All in-flight service equipment should be designed in consultation with the cabin crew representatives or their union.

There should be a limit on the maximum load to be handled by cabin crew in accordance with the provisions of the ILO Convention on the subject.

10. Sick Pay

In cases of sickness or accidents which occur during a tour of duty, whether arising out of or during the course of his employment, ~~or not, the airline should provide the cabin crew member with appropriate maintenance and medical care~~ and when necessary, hospitalization, until the cabin crew member is cured or repatriated to his home. The airline should be responsible for transportation and other costs connected with the sickness or injury.

The cabin crew member should receive his full pay during this period. The responsibility for repatriating the cabin crew member to his home rests with the airline.

In cases of sickness or accidents, which have arisen out of or during the course of employment of a cabin crew member, medical care, hospitalization, and costs in connection with the sickness or injury incurred in the home country of the cabin crew member should be borne by the airline. Full pay should continue until either the cabin crew member is cured or a compensation settlement is reached.

In the case of sickness or accidents not mentioned in paragraphs 1 and 2, the cabin crew member should receive his full salary for a minimum period of six months. Thereafter the cabin crew member should receive at least half pay for a minimum period of six months. After the termination of these two periods, further payments to be made to the cabin crew member shall be subject to discussion between the airline and the appropriate representative organizations.

Payments received by the cabin crew member from any national sickness scheme could be taken into consideration when making these payments.

For sickness benefits in hijack situations please refer to the ITF Code of Practice.

11. Retirement Scheme

In view of the physiological and psychological strains on cabin crew, which cause deterioration in working capacity more quickly than in most other industries, cabin crew should be given the option of retiring on full pension at an earlier age than the normal pensionable age in the country concerned. Employers' contributions must be the major factor in financing such schemes.

12. Physical Inability

If a cabin crew member loses his job due to physical incapacity on medical grounds, he should be offered the option of alternative employment at a similar level where possible, or should receive adequate severance pay, which should be negotiated between the airline and the appropriate representative organization.

13. Discrimination on the Grounds of Sex

There should be no discrimination between cabin crew doing similar work on the basis of sex. Female staff should be guaranteed security of employment, and should never have their employment terminated solely on account of marriage or age. They should have the same pay, prospects of promotion and conditions of retirement as male staff. They should receive time off on full pay during maternity.

14. Annual Leave

There should be provided annual leave of at least 30 days. The main leave period should be at least 21 days and should be scheduled at the cabin crew member's option during the

normal holiday season, failing which additional days should be granted as compensation.

Statutory holidays should be in addition to annual leave and as far as possible be arranged in conjunction with annual leave.

15. Safety

All aircraft should carry life-jackets irrespective of whether the aircraft is to fly over water or not.

All aircraft flying over water must have an adequate number of certified life rafts, or slide rafts, irrespective of the over water flying distance from land. It should be left to the company to choose between life rafts or slide rafts.

Cabin crew, in consultation with the captain, should not serve alcoholic drinks beyond the limit considered safe.

16. Training

Greater attention must be paid to the qualifications and training of cabin crew. The training should be of a very high standard and should take the following major factors into account:

- 16.1 Constant surveillance of passengers to ensure the welfare of passengers and aircraft safety.
- 16.2 Taking action in the event of decompression, turbulence, mechanical malfunctions or other disturbing circumstances.
- 16.3 Controlling undue group tension or a panic situation among passengers by assuming effective leadership.
- 16.4 Providing first aid and simple medical treatment plus all-round care and supervision of passengers in cases of illness, injury and unconsciousness or other medical emergencies.
- 16.5 Carrying out of emergency procedures in preparation for emergency landings and ditching.
- 16.6 Handling of all passenger emergency evacuations.

9. CODES OF PRACTICE FOR CABIN CREW INVOLVED IN AIRCRAFT HI-JACKS, BOMB SCARES OR SIMILAR CONTINGENCY SITUATIONS

Introduction

The following Codes of Practice put forward by the ITF represent the minimum global requirements for the safety and welfare of cabin crew involved in aircraft hi-jacks or other similar acts of terrorisation. The Codes embrace minimum security provisions to be implemented at all major airports. In addition, sections are included to cover the basic training implications arising out of the increasing tide of aircraft terrorisation together with the minimum desirable standards of health checks, after-care and insurance.

Armed Hi-Jacking

First principles in any contingencies: the safety of passengers and crew is of prime importance.

In the event of hi-jacking or attempts thereto:

1. In the absolute interests of passenger/crew safety, all instructions given by the hi-jacking party to be followed to the letter (heroic bids to be discouraged).
2. No action to be taken which may aggravate or provoke retaliation from hi-jackers.
3. At the earliest opportunity the airline company or the intermediate authority should negotiate with the hi-jackers. for the removal from the aircraft of passengers and cabin crew.

Security Provision

1. ITF urges that airport screening measures to detect possible hi-jackers be developed to highest possible standards and installed at all major airports particularly.
2. The adequacy of security measures should be continually monitored and revised in the light of experience. Global machinery for monitoring and revising security should involve both flight crew and cabin and ground staff representatives.
3. All major airports should have a total security plan and system which, at the minimum, conforms to the ICAO recommendations on airport security.

Training Implications

Major airlines should recognize that hi-jacking has become an uncomfortably frequent occurrence on some airlines, and that the political situation existing in various countries will perpetuate and possibly add to the number of such incidents. Motives for actual or attempted hi-jackings are diverse and range from mental instability at one extreme to virtual acts of guerrilla warfare at the other. Certain well defined outside factors will obviously increase an airline's degree of risk from time to time but the unknown and unforecasted factor will always be present: therefore cabin crews may have to face an act of hi-jacking at any time.

Airlines and governments should adhere rigidly to the basic principle that the place to prevent hi-jacking is on the ground before aircraft departure, and efficient and fast passenger screening should be the goal. Recognising that 100% screening is not presently available, and that the threat of hi-jacking continues, and must be expected to remain into the foreseeable future, airlines should incorporate as part of their basic training programme for cabin crew training which would equip cabin crew to deal with hi-jack situations consistent with maximum passenger/cabin crew safety. This training should stress particularly:

- a) Co-operation with hi-jackers in order to
- b) placate and remove possible sources of irritation which could jeopardize passengers;
- c) Action to ensure maximum passenger safety and minimization of anxiety, i.e. removing passengers (with consent of hi-jackers) from immediate vicinity of hi-jackers.

Traning should also cover the following aspects:

- d) Familiarization with previous worldwide incidents and information on trends and lessons available from them.
- e) Psychology of the hi-jacker and how to react to different behaviour patterns.
- f) Effects of various weapons which may be used by hi-jackers.
- g) Communications codes/systems between flight deck and cabin, and between various cabin stations.
- h) Company policy on hi-jacking incidents, including those accompanied by extortion threats.

In the Event of a Bomb Scare

Cabin Crew duties: If the bomb is located whilst airborne

1. Cabin Crew should remove passengers from the vicinity the bomb, at the same time making efforts to placate and alleviate passenger anxiety.

2. On no account should Cabin Crew approach, touch or attempt to "blanket" the bomb.
3. If the bomb is associated with particular passengers or group of passengers, then the instructions of these passengers should be followed - no attempts to overpower or grapple with such passengers should be made.
4. The aircraft should be landed at the earliest opportunity - consistent with the wishes of any associated group - and passengers and cabin crew evacuated immediately.
5. If the bomb is located or suspected before take-off, Cabin Crew and passengers should be evacuated from the aircraft immediately. On no account should cabin crew be involved in any search for bombs.

Security Aspects

1. Screening techniques for bomb detection should be developed to the highest possible standards and their refinement given the utmost priority.
2. Screening/detection machinery of the highest quality should be mandatory at every international airport. The efficiency of such machinery should be monitored and its continual development urged.
3. Fully trained specialist staff for dealing with bombs should be mandatory at every international airport.
4. Special emergency procedures for passenger evacuation with the utmost speed should be implemented at every national airport.

Training Implications

Like hi-jacks, airlines should recognize that bomb scares are, unfortunately, a fact of life. Indeed, threats of sabotage to aircraft in flight have become relatively commonplace and may be directed against any aircraft of any operator anywhere in the world. Motives for such threats are many and varied and do not necessarily have logical roots. Accordingly, emergency procedures consistent with the maximum of ultimate passenger safety, should be included as part of the basic training programme for Cabin Crew. Such training should particularly be directed at the following broad principles:

- a) Cabin Crew on no account are to touch or attempt to tamper with bombs;
- b) to take appropriate steps to secure the safety of passengers and alleviate anxiety;

- c) to co-operate fully with demands which may be associated with such bombs;
- d) Training should be given on how to recognize bombs in all their known forms which should include:
- e) Basic characteristics of common explosives and their effect upon the structures of aircraft types in the Company's fleet.
- f) Common ways in which sabotage devices are constructed.
- g) Common forms of trigger mechanisms used to detonate explosive devices.
- h) Training should be given to help Cabin Crew recognize possible bomb carriers - such that the correct emergency procedures can be implemented. It must be stressed that the training cited in e), f) and g) above is precautionary and the knowledge gained from it is only to be used by Cabin Crew as a very last resort.

The Search of Suspects

The attention of the ITF has been drawn to certain airline operators who have required cabin crew to search suspects for possible firearms or explosives. This has even extended to air hostesses being asked to search woman companions of suspected passengers. Accordingly, the ITF would make the following recommendation:

- a) Under no circumstances are cabin crew to be required to search passengers or their companions for firearms or explosives etc.
- b) Similarly, cabin crew should not be required to search an aircraft for suspected bombs etc.
- c) "Search" function should solely be carried out by specially trained security staff.

Health Checks and After-Care for Cabin Crew involved in Hi-Jacks and similar acts of Terrorisation

The ITF urges that world airline operators should recognize the effects of shock and duress caused by hi-jacks or similar acts of terrorisation, on both the physical and mental health and the morale of cabin crew members victims of such acts. Accordingly, the ITF calls upon all world airline operators to provide and implement the following provisions:

1. As soon as possible after the termination of the emergency, cabin crew involved should be given an extensive medical check-up to determine both their physical and mental conditions.

2. All cabin crew who have been involved in a hi-jack or similar act should immediately receive at least two weeks' paid leave (in addition to normal leave) and those individuals most severely affected - physically or mentally - by the incident, should be granted sufficient paid leave to assure their complete recovery.
3. Periodic physical and mental medical checks should be made on cabin crew after the incident, to monitor the progress of such individuals and further to detect any delayed shock effects which may arise.

Insurance

In association with proper after-care arrangements for cabin crew, the ITF urges world airline companies to set up an insurance fund to adequately recompense those cabin crew incapacitated either mentally or physically by hi-jack, other terrorist acts, or having been held as hostage.

10. LICENSING OF CABIN CREW

Introduction

In recent years, aircraft engaged in commercial air operations have increased in size, speed and complexity. These aircraft require a considerable number of cabin crew, trained to a high level of competence, to carry out their specialised duties, particularly in the event of an emergency when correct decisions must be taken and the appropriate emergency procedures unhesitatingly and accurately initiated.

Cabin crews have a wide variety of functions to perform. However, those connected with the safety of passengers in an emergency must surely come first in importance, as without those, not only would more lives be in jeopardy, but public confidence in the safety of air travel would be weakened. The safety functions of cabin crews can be listed under five main headings:

- a) Constant surveillance of passengers to prevent dangerous acts and to recognize serious illness such as heart attacks, asphyxia etc.
- b) Taking action in the event of decompression, turbulence, mechanical malfunction or other disturbing circumstances, to prevent injury, undue group tension or a panic situation from developing.
- c) Providing first-aid treatment in cases of illness, injury or unconsciousness.

- d) Carrying out of emergency procedures in preparation for emergency landings and ditchings.
- e) Handling passenger evacuation in the event of such emergency landings and ditchings.

Basically, a plane load of passengers consists of a group which is untrained for coordinated, expeditious action in the event of an emergency. Unknowledgeable and existing in a strange environment, such a group always contains a few individuals who are beset by fear and anxiety, even under normal conditions. Should an emergency arise, unless there is someone present to take authoritative leadership, panic and chaos can be expected and can result in large loss of life. Thus it is imperative for the safety of passengers to ensure that on each aircraft there are sufficient numbers of skilled, mature and highly trained cabin crews.

The opportunity for saving human life after an accident or ditching is extremely limited because of the short period of time before the almost inevitable outbreak of fire or sinking. This period at the most can be counted in minutes and if the maximum number of lives are to be saved the evacuation procedures must be performed with clock-like precision and the utmost speed. Seconds mean the difference between life and death. This is only possible if every crew member is able to perform his/her assigned duty with maximum efficiency automatically without taking time to think about what he or she should do next. This type of automatic reaction can only come about through proper and repetitive simulated training and with sufficient crew members to cope adequately with the passenger load.

The ITF believes that the only way to achieve these objectives is to include cabin crews among the categories which should be licensed by the State of Registry in accordance with the provisions in ICAO Annex I.

Policy Statement

All cabin crews shall be licensed by the State of Registry of the aircraft. An applicant for a cabin crew licence should fulfil the following minimum qualifications:

- a) Minimum age 19 years
- b) Proper physical standards with at least yearly medical examinations to the minimum standards of ICAO requirements for technical crews
- c) Knowledge of survival requirements in isolated regions
- d) Knowledge of group and individual passenger behaviour in the event of an emergency

- e) Proper knowledge and utilization of emergency and survival equipment and procedures annually simulated, involving the use of this equipment and procedures
- f) Comprehensive first-aid training
- g) Type(s) of aircraft on which the licence holder is permitted to perform duties as a crew member to be stated on the licence provided in the case of more than one type of aircraft, a standardization of position and equipment exists
- h) Applicants should have completed the minimum 100 flying hours as a supernumerary crew member.

11. DIE ANWENDUNG DER MIKROELEKTRONIK IN DER ZIVILLUFTFAHRT

Im Hinblick auf die zunehmende Anwendung der Mikroelektronik auf verschiedene Arbeitsbereiche der Zivilluftfahrt und in Anbetracht der Auswirkungen dieser Entwicklung auf Arbeitsmethoden und Beschäftigungsmöglichkeiten nimmt der Technische Ausschuß des Luftfahrts-Bodenpersonals der ITF folgende an die Mitgliedsverbände der Föderation gerichteten Richtlinien an. Obwohl diese Richtlinien unter Berücksichtigung der in der Zivilluftfahrt eingetretenen Entwicklungen formuliert wurden, muß gesagt werden, daß die hier behandelten Probleme in den meisten fortschrittlichen Industriezweigen vorzufinden sind. Aus diesem Grunde treffen sie auch auf andere Kategorien der ITF-Mitgliedschaft zu.

1. Die Gewerkschaften sollten darauf dringen, daß die Regierung sowie die regionalen und lokalen Behörden und auch einzelne Industrieunternehmen Informationen über die geplante Anwendung der Mikroelektronik und die voraussichtlichen Auswirkungen dieser Anwendung auf die zuständigen Arbeitnehmer in größtmöglicher Weise publizieren.
2. Die Gewerkschaften sollten zur Beschlußfassung über die Anwendung der Mikroelektronik so frühzeitig wie möglich hinzugezogen werden. Ferner sollten sie in der Lage sein, folgende Fragen zu diskutieren und über diese zu verhandeln: die Einführung mikroelektronischer Techniken; die damit verbundenen Auswirkungen auf den Personalbedarf; die durch solche Techniken gebotenen Möglichkeiten der Diversifizierung und Ausdehnung auf andere Industriebereiche, sowie Probleme der Umschulung und Weiterbeschäftigung in anderen Funktionen; Änderung der Beschaffenheit und Struktur der Arbeit oder der damit verbundenen Aufstiegsmöglichkeiten und Beförderungsstruktur. Die Umschulung darf auf keinen Fall auf Kosten der Arbeitnehmer erfolgen, sondern sollte im Rahmen von Programmen erfolgen, die vom Arbeitgeber oder durch die Regierung finanziert werden.

Wo immer möglich, sollten die Gewerkschaften mit den Arbeitgebern Vereinbarungen über die Einführung technischer Neuerungen treffen, die eine vorherige Informierung und regelmäßige Rücksprachesitzungen vorsehen.

3. Insbesondere sollte den Problemen besonders anfälliger Personalkategorien Aufmerksamkeit zuteil werden (wir meinen hier Kategorien wie Büro- und Verwaltungspersonal; ältere Arbeitnehmer; Spezialisten, deren Geschick durch die Einführung technischer Neuerungen hinfällig werden könnte; usw.)
4. Es sollte sichergestellt werden, daß die Anwendung der Mikroelektronik nicht allein aus reinen Profitgründen erfolgt; sie sollte auch zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Arbeitsumwelt beitragen und dazu führen, daß der Allgemeinheit bessere Freizeitmöglichkeiten geboten sind. Es ist besonders darauf zu achten, daß Arbeiter von bereits bekannten oder gegebenenfalls schädlichen Auswirkungen mikroelektronischer Anlagen und deren Zubehör geschützt werden. Ein Beispiel hierfür ist die in der Zivilluftfahrt und anderen Industrien weitverbreitete Verwendung von Bildschirmen. Bei schlechter Beleuchtung kann die Arbeit an solchen Bildschirmen in Kombination mit Blend- und Flimmereffekten eine beachtliche Überanstrengung, Augenschmerzen und sogar noch ernstere Augenleiden verursachen. Vor der Installation solcher Anlagen sollten daher die Ergebnisse praktischer Untersuchungen gebührend berücksichtigt werden. Die Gewerkschaften sollten mit den Arbeitgebern Verträge über die Verwendung solcher Anlagen abschließen, die detaillierte Schutzbestimmungen enthalten. Ferner ist die einschlägige Arbeitsschutzgesetzgebung zu erweitern und zu verschärfen, und die Verwendung unsicherer oder gesundheitsschädlicher Ausrüstungen sollte verboten und zu einem strafrechtlichen Vergehen erklärt werden.
5. Die Gewerkschaften sollten darauf bestehen, daß die Regierungen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene Planungsmaßnahmen treffen, um eine ausgewogene, ordnungsgemäße und verantwortliche Anwendung technischer Neuerungen zu gewährleisten. Gleichzeitig sollte die Durchführung rapider Anpassungsprogramme im Arbeitsmarkt vorgesehen werden, wobei die Gewerkschaften als gleichberechtigte Partner hinzuzuziehen sind. Besondere Aufmerksamkeit ist in diesem Zusammenhang der Schulung, Ausbildung und Umschulung von Personal zu widmen, um zu vermeiden, daß Arbeitnehmern ungeeignete Arbeiten oder Funktionen zugeteilt werden.
6. In gleicher Weise sollten Regierungen, Gewerkschaften und Arbeitgeber den potentiellen Problemen Aufmerksamkeit widmen, die sich aus einer Verlagerung der Industrie oder einzelner Industriebereiche in Folge der Einführung mikrotechnologischer Installationen ergeben können.

7. Ferner ist die Bereitstellung zusätzlicher Arbeitsplätze in dienstleistenden Branchen - z.B. Reisen und Tourismus oder andere Freizeitbereiche, sowie im öffentlichen Dienst, auf dem Gebiete der sozialen Betreuung, der Erziehung und auf kulturellen Gebieten - sowohl aus Beschäftigungsgründen als auch aus sozialer Sicht erwünscht.
8. Eine grundlegende Forderung der Gewerkschaften bezüglich der Einführung technischer Neuerungen besteht darin, daß die Arbeitnehmer infolge der dadurch ermöglichten Reduzierung der Arbeitszeit eine zusätzliche Freizeit genießen sollten. Dies ist in erster Linie als ein sozialer Vorteil zu betrachten und kann nur teilweise als eine Lösung der Beschäftigungsprobleme angesehen werden, die sich kurz- oder langfristig aus der Anwendung der Mikroelektronik bedingterweise ergeben werden.
9. Die Frage, inwiefern auf diese Weise Beschäftigungsproblemen begegnet werden kann, müßte von den Gewerkschaften bei Berücksichtigung der nationalen und lokalen Gegebenheiten noch gründlich untersucht werden. Eine Arbeitszeitreduzierung in einem bestimmten Beschäftigungsbereich wird immer zur Behebung der Arbeitslosigkeit in einem anderen Bereich beitragen; auf jeden Fall nicht schnell genug, weil die überzähligen Arbeiter manchmal für die zur Verfügung stehenden Arbeiten nicht geeignet sind. Im gleichen Sinne wird sich eine Reduzierung der normalen täglichen Arbeitszeit im Rahmen einer 5-Tage-Woche anders auswirken, als eine Reduzierung der wöchentlichen Arbeitstage. Zweckdienlicher wäre es vielleicht, gründlicher die Möglichkeit einer Herabsetzung des Rücktrittsalters bzw. einer drastischen gestaffelten Reduzierung der Arbeitszeit oder die Auswirkungen einer radikalen Änderung des bisherigen Verhältnisses zwischen Urlaub und Arbeit zu untersuchen.
10. Ähnliche Betrachtungen gelten auch im Zusammenhang mit Beschäftigungssicherheitsabkommen. Solche Abkommen sind zwar sehr nützlich, aber ihre Zielsetzungen sind oft sehr kurzfristig. Man kann behaupten, daß Vereinbarungen über die Nichtersetzung normaler Austritte (wegen Erreichen des Rücktrittsalters oder aus gesundheitlichen Gründen usw.) zwar eine bestimmte Beschäftigungssicherheit bieten, aber am Ende nur eine noch größere Arbeitslosigkeit unter neuen Bewerbern um Arbeitsplätze verursachen. Es könnte sich daher als notwendig erweisen, daß die Gewerkschaften unter Berücksichtigung des eigentlichen Sachverhaltes in ihren Ländern oder Industrien zusätzliche Strategien ausarbeiten.
11. Besondere Aufmerksamkeit ist auch den Problemen der Arbeiter der Entwicklungsländer zu widmen, die im Mikroelektronikbereich nicht konkurrieren können (das gleiche könnte auch für einige entwickelte aber arme Länder gelten, da die großen Multinationalen quasi eine Monopolstellung in der Elektronikindustrie einnehmen). In den Entwicklungsländern

herrscht bereits weitverbreitete Arbeitslosigkeit vor und die dortigen Industrien sind vorwiegend personalintensiv. Das bedeutet, daß die Arbeiter dieser Länder den Auswirkungen des technologischen Wandels besonders stark ausgesetzt sind. Aus diesem Grunde sollte eine enge Zusammenarbeit zwischen den Gewerkschaften der fortschrittlichen Industrieländer und denen der Entwicklungsländer erfolgen. Ferner ist Druck auf Regierungen und Arbeitgeber auszuüben, um sicherzustellen, daß sich ein solcher Wandel ordnungsgemäß, reibungslos und mit der Zustimmung der Gewerkschaften vollzieht.

12. Letztens sollten die Gewerkschaften die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die Tatsache lenken, daß die Regierungen bis jetzt kaum begonnen haben, sich mit den sozialen Auswirkungen der Anwendung der Mikroelektronik in primären, sekundären und tertiären Industrien auseinanderzusetzen, und sollten ferner Druck auf die Regierungen ausüben, um sie zu bewegen, geeignete Schritte zwecks Vornahme notwendiger Kontrollen und der Aufklärung über Perspektiven und mögliche Begleitprobleme des technischen Wandels zu unternehmen und Einrichtungen zu schaffen, in denen über solche Probleme Rücksprache gehalten und beschlossen werden kann.

XXXIII 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 fünf 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 inbezug auf die Auslegung dieser Geschäftsordnung oder allgemeine Punkte des geschäftsverfahrens sind endgültig, es sei denn, daß
 - (a) die Delegierten von mindestens fünf 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 fünf 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.

XXXIII C-6-WAHL DES: (a) MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES

(b) ENTSCHLIESSUNGS-AUSSCHUSSES

(a) MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSS

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:

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

(b) ENTSCHLIESSUNGS-AUSSCHUSS

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:

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

4. Der Vorstand hält es für nützlich, 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 Entschlüsse zu entwerfen oder Entwurfsänderungen vorzunehmen.

ERGÄNZENDE TÄTIGKEITSBERICHTE

XXXIII C-7/Rw-SEKTION EISENBAHN

10. Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation

Vom 15. bis 24. Januar 1980 tagte in Genf die Zehnte Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO. Auf der Tagesordnung standen, abgesehen vom Allgemeinen Bericht, zwei technische Punkte, nämlich: Ausbildung und Umschulung der Eisenbahner und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner. Unter der Führung der ITF war es der Arbeitnehmergruppe möglich, die Annahme von Entschlüssen über folgende Fragen durchzusetzen: Gewerkschaftsrechte; Arbeitszeit; Städtischer Nahverkehr und soziale Auswirkungen der Energiekrise. Die vom Binnenverkehrsausschuß zu den zwei technischen Tagesordnungspunkten angenommenen Schlußfolgerungen entsprechen weitgehend der einschlägigen Politik der ITF.

Seminartätigkeit

Vom 16. bis 18. April 1980 fand die 10. GdED-Bundesjugend-Konferenz in Saarbrücken statt. W.R. Curd vertrat die ITF bei dieser Konferenz und referierte über die Tätigkeit innerhalb der Sektion Eisenbahn.

Türkisch/griechisches Eisenbahntreffen

Vom 29. April bis 2. Mai 1980 fand in Athen und Saloniki das dritte türkisch/griechische Eisenbahntreffen statt. Diese Sitzung beschäftigte sich mit einer Rückschau auf die Arbeit der letzten zwei Jahre sowie im speziellen mit den Problemen des grenzüberschreitenden Verkehrs auf der Bahn zwischen Griechenland und der Türkei.

Beschlossen wurde, aktiv für die Errichtung eines Inter-City-Verkehrs zwischen Athen und Istanbul einzutreten. In diesem Zusammenhang wurde auch die Verbesserung der Pithion-Linie (Grenzübergang Griechenland - Türkei) gefordert.

Zum Verhältnis der beiden Gewerkschaften zueinander wurde festgestellt, daß die vergangenen Treffen und Kontakte äußerst zufriedenstellend waren. Beschlossen wurde, diese Kontakte und Kooperation zu vertiefen. Gedacht wird dabei an gemeinsame Seminare, Kulturaustausche sowie Austausch von Zeitungsartikeln in den respektiven Gewerkschaftsblättern.

XXXIII C-7/Rt-SEKTION STRASSENTRANSPORT

10. Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation

Auf der Zehnten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO (15. - 24. Januar in Genf) wurden Entschlüsse über Städtischen Nahverkehr, den Rechtsschutz der Fahrer im Ausland und die sozialen Auswirkungen der Energiekrise angenommen. Ferner wurde vorgeschlagen, daß sich der Binnenverkehrsausschuß auf seiner nächsten Sitzung mit dem Problem der Sicherheit und Gesundheit im Straßentransport, insbesondere im Städtischen Nahverkehr, befassen sollte.

Seminartätigkeit

Am 19. Februar 1980 fand in Wien die Bundesbranchen-Konferenz VERKEHR der Gewerkschaft HTV statt. Anlässlich dieser Konferenz referierten der Bundesminister für Verkehr, Karl Lausecker, sowie Johann Hauf.

Stadtverkehr

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung wird im Rahmen des Sekretariats ein umfangreicher Vergleich über Arbeitsbedingungen im städtischen, straßengebundenen Personenverkehr erstellt.

XXXIII C-7/IN-SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

10. Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation

Auf der Zehnten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Genf, 15. - 24. Januar 1980) wurde eine EntschlieÙung über den Rhein-Main-Donaukanal angenommen. Ferner wurde beschlossen, daÙ sich ein Tagesordnungspunkt der nächsten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses auf Probleme der Binnenschiffer beziehen soll.

Nachfolgend der Wortlaut der angenommenen EntschlieÙung:

"Rhein-Main-Donaukanal:

Der BinnenverkehrsausschuÙ der IAO

STELLT FEST, daÙ die Rhein- und Donauschiffahrt für die europäischen Länder wichtig ist und nach der Eröffnung des Rhein-Main-Donaukanals in beachtlichem Maße weiter an Bedeutung gewinnen könnte;

IST DER MEINUNG, daÙ die Verbindung der beiden Wasserwege es in zunehmendem Maße notwendig machen wird, die in internationale Transporte verwickelten zuständigen Arbeitnehmer zu schützen; und

NIMMT daher folgende EntschlieÙung AN:

Der BinnenverkehrsausschuÙ ersucht den Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes, den Generaldirektor zu beauftragen, eine IAO-Studie über die Probleme auf dem Gebiete der Sozialbedingungen und des Wohlergehens der auf dem Rhein und der Donau beschäftigten Binnenschiffer zu veranlassen."

Am 4. Februar 1980 fand in Duisburg eine gemeinsame Sitzung von Vertretern der ITF-Sektion Binnenschifffahrt und des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft statt. Diese Sitzung wurde einberufen, um in Vorbereitung für die am 11. März 1980 stattfindende Dreigliedrige Sitzung der Zentral-Rheinschiffahrtskommission (ZRK) die Politik der Arbeitnehmer zur Frage der Beschäftigung von Frauen in der Binnenschifffahrt festzulegen. Diese Politik stützt sich auf die innerhalb der ITF-Sektion Binnenschifffahrt im Januar 1979 gefaßten Beschlüsse. Ferner befaßte sich die Sitzung mit der Haltung der Arbeitnehmer auf der am 15. Februar 1980 in Brüssel stattfindenden Sitzung des Paritätischen Beratenden Ausschusses für die Binnenschifffahrt.

Am 15. Februar 1980 fand in Brüssel eine Sitzung von Arbeitnehmern und Arbeitgebern in der europäischen Binnenschifffahrt statt. Die Arbeitnehmerseite hatte am Vortage eine vorbereitende Sitzung abgehalten, um ihre Stellungnahme bezüglich der Abänderungsvorschläge der Kommission zur Harmonisierung gewisser Sozialvorschriften im Gütertransport auf Binnenwasserstraßen zu formulieren. Diese Vorschläge enthielten die Streichung "diskriminierender" Vorschriften in bezug auf die Beschäftigung von Frauen. Die Arbeitnehmerseite sprach sich gegen die ersatzlose Streichung dieser Vorschriften aus, da sie auch wesentliche Aspekte für den sozialen Schutz von weiblichen Arbeitnehmern enthalten.

Zentrale Rheinschiffahrts-Kommission

Die Zentrale Rheinschiffahrts-Kommission (ZRK) hielt am 11. März 1980 in Straßburg eine Dreigliedrige Beratende Konferenz über Besatzungsfragen ab, auf der die ITF durch W.R. CURD - als Beobachter - vertreten war. Zweck dieser Konferenz war die Abänderung des Paragraphen 14.02 der ZRK-Vorschriften für die Rheinschifffahrt (Rheinschiffs-Untersuchungsordnung) mit dem Ziel, gewisse, die weiblichen Arbeitnehmer benachteiligende Punkte zu streichen.

Endgültiges wurde auf dieser Sitzung nicht beschlossen. Die Komplexität des Problems macht weitere Arbeiten erforderlich.

Sitzung der drei Binnenverkehrs-Sektionen der ITF vom
27. bis 29. Mai 1980 in Lindabrunn bei Wien

Vom 27. bis 29. Mai 1980 fand in Lindabrunn bei Wien das dritte Zusammentreffen des Planungsausschusses der Sektion Straße, des Unterausschusses für Verkehrspolitik der Sektion Eisenbahn und der Arbeitsgruppe "Rhein-Main-Donau" der Sektion Binnenschifffahrt im Rahmen des Europäischen Komitees der ITF statt. Die Tagesordnung dieser Sitzung umfaßte einen Tätigkeitsbericht des Sekretariats über die vergangene Kongreßperiode sowie eine Diskussion über Österreich als Transitland im Herzen Europas.

Der Tätigkeitsbericht wurde von Johann Hauf vorgetragen und von den anwesenden Kollegen gutgeheißen. Angeregt wurde, daß die inter-sektionale Tätigkeit im Rahmen der Binnenverkehrs-Sektionen auf eine breitere Basis gestellt werden soll. Zum Thema Österreichs als Transitland referierte der österreichische Verkehrsminister Karl Lausecker. Die Diskussionen bestätigten die Sonderlage Österreichs, insbesondere in bezug auf den Straßentransport. Hier gibt es vor allem zwei Probleme. Ein Problem ist die Bezahlung des Baues von Autobahnen. Österreich hat aufgrund seiner spezifischen geographischen Lage die teuersten Autobahnen Europas. Das zweite Problem ist die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitsbedingungen im Straßentransport. Österreich wird in allen Richtungen transitiert, was die Kontrolle enorm erschwert. In diesem Zusammenhang wurde die Hoffnung ausgesprochen, daß das im letzten Jahr verabschiedete IAO-Übereinkommen über Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport hier baldigst von den IAO-Staaten ratifiziert und in die nationale Gesetzgebung übernommen wird.

XXXIII C-7/S-SEELEUTESEKTION

TAGUNGEN

Arbeitsgruppe über Seeleutewohlfahrt

1. Die von der Internationalen Arbeitsgruppe für Seeleutewohlfahrt (sh. XXXIII/C-7, Punkt 154) ernannte kleine Arbeitsgruppe tagte am 5. und 6. Februar 1980 in London unter den Auspizien der ITF. Den Vorsitz führte der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander.

2. Die aus Vertretern der ITF, des ISF, der IAO, ICMA und des USS bestehende Arbeitsgruppe legte allgemeine Richtlinien für einen internationalen Ausschuß über Seeleutewohlfahrt sowie die Tagesordnung einer für den 1. und 2. Juli 1980 anberaumten Internationalen Konferenz über Seeleutewohlfahrt fest.

Asiatische Seeleutekonferenz

3. Vom 6. bis 8. März 1980 fand in Hongkong eine von der ITF einberufene Asiatische Seeleutekonferenz statt, an der 36 Vertreter von 23 Seeleutegewerkschaften aus Australien, Hongkong, Indien, Indonesien, Japan, Kiribati, Korea, Neuseeland, Pakistan, Philippinen, Singapur und Taiwan sowie die beiden Vorsitzenden des Fair-Practices-Ausschusses der ITF teilnahmen.
4. Auf der Konferenz erfolgte ein voller und freier Meinungsaustausch über die Probleme der auf Schattenflaggenschiffen und anderen ausländischen Schiffen beschäftigten asiatischen Seeleute. Diese Probleme haben sich aufgrund der wirtschaftlichen Flaute in bestimmten Schifffahrtsbereichen verschärft. Die Konferenz einigte sich auf eine gemeinsame Zielsetzung der angeschlossenen asiatischen Seeleutegewerkschaften zwecks Verbesserung der Beschäftigungsnormen ihrer Mitglieder. Allgemein wurde die Ansicht vertreten, daß die Anheuerungsmethoden viel zu wünschen übrig lassen. Ferner wurde erklärt, daß eine bessere Personalplanung notwendig ist, wenn die Beschäftigungssicherheit der asiatischen Seeleute verbessert werden soll.
5. Nachdem wiederholt betont worden war, daß es notwendig ist, die ITF-Politik gegenüber Schattenflaggen und der Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen zu überprüfen, nahm die Konferenz eine EntschlieÙung an, in der die Bildung eines Regionalausschusses für asiatische Seeleute empfohlen wird, der u.a. die Aufgabe haben sollte, z.Hd. des Fair-Practices-Ausschusses eine Empfehlung über eine an asiatische Seeleute zu zahlende Mindestheuer auszuarbeiten. Ferner wird in der EntschlieÙung die Aufhebung der Suspendierung der National Union of Seamen of India, Bombay*) gefordert und die ITF wurde ersucht, die Beitrittsgesuche bestimmter asiatischer Seeleutegewerkschaften wohlwollend zu prüfen.

*) Auf seiner Sitzung am 18. und 19. März beschloÙ der ITF-Vorstand, die Suspendierung dieser Gewerkschaft aufzuheben.

6. In einer weiteren EntschlieÙung nahm die Konferenz mit Besorgnis von Berichten Kenntnis, gemäÙ denen die macht-habende politische Partei des Staates Westbengal Gewalt-akte an Mitgliedern der National Union of Seafarers, Calcutta, verübt hatte. In der EntschlieÙung wird die indische Regierung daher aufgefordert, dafür zu sorgen, daÙ keine Gewaltmaßnahmen gegen die legitime gewerk-schaftliche Tätigkeit ergriffen werden.

Sitzung der britischen und kanadischen Seeleute-gewerkschaften

7. Am 14. März fand in London eine weitere von der ITF arrangierte Sitzung zwischen Vertretern britischer und kanadischer Seeleutegewerkschaften statt, nachdem er-mittelt worden war, daÙ die von den Kanadischen und Britischen Gewerkschaften als gemeinsames Ziel einer Kampagne gewählte Reederei Atlanta Shipping freiwillig in den Bankrott gegangen war und im Begriff war, ihre Schiffe an Reeder anderer Länder zu verkaufen (sh. auch Punkt 192 in Dok. XXXIII/C-7). Auf der Sitzung zeigte es sich, daÙ drei Schiffe der genannten Reederei nunmehr in Hongkong registriert waren und eines in Bermuda und daÙ die neuen Eigentümer - C.P. Shipping - die britischen Ge-werkschaften ersucht haben, Besatzungen für diese Schiffe zu stellen. Die britischen Offiziersgewerkschaften erklär-ten, daÙ diese Schiffe nunmehr britisch seien, wogegen die Seeleutegewerkschaft NUS nicht bereit war, Besatzungen für die Schiffe zu stellen. Beide auf der Sitzung ver-tretenen kanadischen Gewerkschaften erklärten, daÙ sie in der Lage und bereit seien, Seeleute für die 4 Schiffe zu stellen, und verteilten ein Dokument, in dem behauptet wurde, daÙ die nutznießende Eigentümerschaft der Schiffe weiterhin mit kanadischen Interessen liegt und sie daher unter die kanadische Flagge gebracht und mit kanadischen Besatzungen fahren sollten. Ake Selander (Stellvertre-tender ITF-Generalsekretär) führte auf der Sitzung den Vorsitz und schlug vor, daÙ die britischen und kanadischen Gewerkschaften in Übereinstimmung mit der in Ottawa be-schlossenen kurzfristigen Zielsetzung die Bemannung der Schiffe teilen sollten. Am Ende beschlossen die beteilig-ten Gewerkschaften, diese Gespräche während des ITF-Kong-resses in Miami fortzuführen. Der im Mai 1980 abgehalte-nen Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses der ITF wurde eine Liste der im Besitz kanadischer Interessen stehenden Hochseeschiffe unterbreitet.

Vorbereitende Sitzungen über Ausbildung und Befähigung der Seeleute

8. Am 18. April 1980 fand in London in Vorbereitung für die in der folgenden Woche stattfindende Sitzung des IMCO-Unterausschusses über Ausbildungs- und Wachgangsnormen (sh. Punkt 13 unten) eine Vorbesprechung von Vertretern angeschlossener Seeleutegewerkschaften statt.

Inspektorenseminar

9. Vom 19. bis 21. Mai 1980 wurde in London ein Seminar für die Schiffsinspektoren der ITF abgehalten. A.G. Selander (Stellvertretender ITF-Generalsekretär) referierte auf diesem Seminar über das IMCO-Kontrollverfahren, das IAO-Übereinkommen Nr. 147 und die ITF-Politik bezüglich der Beschäftigung ausländischer Seeleute.

Fair-Practices-Ausschuß

10. Am 22. und 23. Mai 1980 tagte in London der Fair-Practices-Ausschuß der ITF. Der Ausschuß nahm eine Entscheidung über die Beschäftigung ausländischer Seeleute an (sh. S.183) und beschloß unter anderem, daß das ITF-Sekretariat über die zuständigen Seeleutegewerkschaften und Regierungen weitere Ermittlungen bezüglich der Einführung eines "Gesamtbesatzungskostenkonzeptes" und der Bildung von Seeleuteunterstützungsfonds anstellen und einer gegen Ende des Jahres 1980 einzuberufenden Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses zwecks Beschlußfassung Bericht erstatten sollte. Ein ausführlicher Bericht über die Sitzung befindet sich in Kongreßdokument XXXIII C-7/SS.

11. Ad hoc-Sitzung über die Beschäftigung von Konzessionärs-Personal im Verpflegungssektor von Schiffen

Am 3. und 4. Juli 1980 soll in Oslo eine weitere ITF-ad-hoc-Sitzung über das obige Thema stattfinden. Über den Ausgang der Sitzung wird auf der im Rahmen des Miami-Kongresses stattfindenden Konferenz der ITF-Seeleutesektion berichtet.

IMCO

Unterausschuß für Funkverbindungen

12. Vom 28. Januar bis 1. Februar 1980 fand in London die 21. Sitzung des obigen Unterausschusses statt. An ihr nahmen Vertreter angeschlossener Seeleutegewerkschaften aus

Dänemark, Finnland, Griechenland, Großbritannien, den Niederlanden, Portugal, Norwegen, Schweden und den USA teil. Ferner war die ITF durch die obigen Mitgliedsverbände auf einer Sitzung einer Arbeitsgruppe über das künftige weltweite System bezüglich Dringlichkeitssituationen und Sicherheit der Schifffahrt vertreten. Den angeschlossenen Gewerkschaften der Funkoffiziere sind ausführlichere Berichte über diese beiden Sitzungen zugestellt worden.

Unterausschuß über Ausbildungs- und Wachgangsnormen

13. Auf seiner 13. Sitzung (London, 21. - 25. April 1980) beschloß der obengenannte Unterausschuß, allgemeine Grundsätze über die sichere Bemannung aller unter die Bestimmungen des im Jahre 1978 angenommenen STCW-Abkommens der IMCO fallenden Schiffe auszuarbeiten. Die zuständigen Schifffahrtsbehörden sollten auf nationaler Ebene dafür sorgen, daß bei der Festlegung der Sicherheitsbemannung diesen Grundsätzen Rechnung getragen wird und ferner für jedes Schiff ein international anerkanntes Dokument ausstellen, in dem die vorgeschriebene Bemannung angeführt ist, damit Inspektoren die Bemannung ordnungsgemäß kontrollieren können. An der Sitzung nahmen Vertreter angeschlossener Seelutegewerkschaften aus Dänemark, Deutschland, Finnland, Griechenland, Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen, Portugal, Schweden und den USA teil.

Schiffahrtssicherheitsausschuß

14. Die 42. Sitzung des obigen Ausschusses fand vom 19. - 23. Mai 1980 in London statt. An ihr nahmen Vertreter angeschlossener Gewerkschaften aus Finnland, Griechenland, Großbritannien, den Niederlanden und den USA teil. Unter Verweis auf die hohe Unfallsziffer der Tiefseetaucher war es den Seelutevertretern möglich, einem Antrag auf Reduzierung der Priorität der Sicherheit von Tauchanlagen und -ausrüstungen entgegenzuwirken.

OECD

15. Nach Kontakten zwischen der ITF und der OECD (über den Gewerkschaftlichen Beratungsausschuß der OECD) hat sich das Sekretariat des OECD-Ausschusses für Seetransport bereit erklärt, mit der ITF Gespräche über folgende Fragen zu führen: Konkurrenz seitens Schiffen aus Staatshandelsländern; Flotten unter offenen Registern (Schattenflaggenflotten); und Beziehungen zu Entwicklungsländern bezüglich Fragen der Schifffahrtspolitik. Diese Gespräche sollen am 16. Juni 1980 in Paris stattfinden. Über ihr Ergebnis berichten wir auf der Seelutesektionskonferenz in Miami.

Internationaler Reederverein (ISF)

16. Auf eine Einladung des ISF fand auf Sekretariatsstufe am 27. 5. 1980 ein Meinungsaustausch zwischen Vertretern der ITF und des ISF über Schattenflaggen und die Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen statt. Die ITF nahm die Gelegenheit wahr, ihre Politik bezüglich der Beschäftigung ausländischer Seeleute zu erläutern.

"Karibischer Schiffsrat (ITF)"

17. Auf Einladung der Seeleute- und Hafenarbeiterföderation von Trinidad und Tobago fand am 28. und 29. Januar 1980 in Port-of-Spain eine Sitzung von Vertretern der angeschlossenen karibischen Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften statt, auf der einstimmig beschlossen wurde, einen "Maritimen Rat für den Karibischen Raum (ITF)" zu bilden, dessen Aufgabe es sein soll, die Beschäftigung karibischer Seeleute zu heuern und Arbeitsbedingungen, die für die ITF annehmbar sind, zu fördern, um der gegenwärtigen Ausbeutung dieser Seeleute durch eine Anzahl von Reedern ein Ende zu bereiten. Die Sitzungsteilnehmer betonten ferner die Notwendigkeit einer straffen gewerkschaftlichen Organisation an Bord von Schiffen, auf denen karibische Seeleute beschäftigt werden, und versprochen, über den genannten Rat sicherzustellen, daß kein karibischer Seemann auf Schiffen dient, die aufgrund unterdurchschnittlicher Besatzungs- oder Befähigungsnormen als unsicher zu betrachten sind. Ake Selander, Stellvertretender Generalsekretär, vertrat die ITF auf dieser Tagung, an der außerdem Vertreter der Britischen Seeleutegewerkschaft (NUS) als Beobachter teilnahmen.

SCHATTENFLAGGEN

C.P.-Schiffe

18. Seit der Berichterstattung unter Punkt 191 des Tätigkeitsberichtes an den Kongress (Dok. XXXIII C-7) ist der Vertrag für das Schiff "PORT HAMILTON" infolge von Verhandlungen der britischen Seeleute weiter verbessert worden und ist nunmehr - was die Beschäftigungsbedingungen sowohl der Offiziere als auch der Mannschaftsdienstgrade betrifft - als gleichwertig mit dem ITF-Vertrag zu betrachten. Das ITF-Sekretariat hat der NUS mitgeteilt, daß die ITF nach Zahlung der Wohlfahrtsfondsbeiträge die Blaue Karte für dieses Schiff erneuern wird.

Britischer NMB-Vertrag

19. Am 29. November 1979 teilte uns die britische Seeleutegewerkschaft schriftlich mit, daß sie bereit sei, einen ITF/NUS-Vertrag für NUS-Mitglieder, die auf Schattenflaggenschiffen beschäftigt sind, welche im Besitz britischer Unternehmen stehen oder von diesen gemanagt werden, einzuführen und zu überwachen. Nach einer sorgfältigen Prüfung des vorgeschlagenen Vertrages gelangte die ITF zur Ansicht, daß der Vertrag etwa 9,8% unter dem ITF-Kollektivvertrag lag, und bestätigte daraufhin, daß der Vertrag akzeptabel sei, solange er nur für britische Staatsbürger gelte oder im Falle nichtbritischer Seeleute, die keinen Anspruch auf die Leistungen der staatlichen britischen Sozialversicherung haben, befriedigende Versicherungsverkehrungen getroffen würden.

BEQUEMLICHKEITSBESATZUNGEN

Ausländische Seeleute (d.h. nicht im Registrierungsland ihres Schiffes wohnhaft)

20. Auf der Konferenz der Seeleutesektion im Oktober 1979 wurde das ITF-Sekretariat beauftragt, zu prüfen, welche Fortschritte im Zusammenhang mit der Zahlung der Flaggenheuer an ausländische Seeleute auf Schiffen traditioneller Schifffahrtsländer gemacht worden sind. Diese Untersuchung zeigt, daß mehrere Schiffe unter britischer und niederländischer Flagge nicht die diesbezügliche Politik der ITF erfüllen.
21. Dem ITF-Sekretariat mangelt es weiterhin an Informationen der zuständigen Mitgliedsverbände über die an ausländische Seeleute auf Schiffen ihrer Länder gezahlten Heuern. Aus diesen Grund ist es uns oft nicht möglich, Mitgliedsverbände und ITF-Inspektoren im Zusammenhang mit Forderungen von Schiffsbesatzungen konkret zu beraten.
22. Ferner hat sich das ITF-Sekretariat während der Berichtszeit mit Beschwerden von Besatzungsmitgliedern über die Nichterfüllung von Kollektivverträgen auf Schiffen unter der Flagge folgender Länder befaßt: Ghana, Kenia, Peru, Österreich, Singapur und der Schweiz.
23. Auf seiner Sitzung am 18. und 19. März 1980 beschloß der ITF-Vorstand, daß das Vorstandsmitglied H. Aasaróð und der Stellvertretende ITF-Generalsekretär A. Selander sich nach Griechenland begeben und dort Gespräche mit der Panhellenischen Seeleuteföderation führen sollten, um eine Lösung der Schwierigkeiten zu finden, die sich aus Verletzungen der griechischen Schifffahrtsgesetzgebung, des

griechischen Kollektivvertrages sowie aus anderen unregelmäßigen Handlungen griechischer Reeder ergeben. Die Zahl der Beschwerden über Unregelmäßigkeiten dieser Art steigt in alarmierendem Maße an.

Die Beschäftigung ausländischer Seeleute

Der Fair-Practices-Ausschuß der ITF, versammelt am 22. und 23. Mai 1980 in London;

IM HINBLICK AUF

- die andauernde Praktik bestimmter Reeder traditioneller Schifffahrtsländer, ohne vorherige Rücksprachen mit und/oder Zustimmung der anerkannten Gewerkschaften des Flaggenlandes ihre Schiffe mit Seeleuten zu bemannen, die Staatsbürger eines anderen Landes als das Flaggenland sind;
- den langsamen Fortschritt in Richtung der Erfüllung der Politik, die von Mitgliedern der mit der Neuaushandlung der ITF/ISF-Vereinbarung über die Beschäftigung asiatischer Seeleute beauftragten ITF-Verhandlungskommission festgelegt wurde, und die vorsieht, daß für alle Seeleute (mit Ausnahme der Besatzungen von Schattenflaggen-schiffen) innerhalb von maximal 5 Jahren, gerechnet vom 1. Juni 1978, die Flaggenheuer ihres Schiffes eingeführt werden sollte (diese Politik wurde vom Fair-Practices-Ausschuß auf seiner Sitzung am 22. und 23. März 1979 gutgeheißen);
- die unterdurchschnittlichen Arbeitsbedingungen auf einigen Schiffen bestimmter Länder, die keine Schattenflaggenländer sind, und in denen es weder ein ordnungsgemäßes Kollektivverhandlungsverfahren, noch echte Seeleutegewerkschaften gibt; und
- die Praktik bestimmter Reeder, mit Seeleutegewerkschaften der Regionen sogenannte "bilaterale Bemannungsabkommen" zu unterzeichnen, ohne vorher hierüber mit den anerkannten Seeleutegewerkschaften des Flaggenlandes der betreffenden Schiffe Rücksprache zu halten oder deren Zustimmung einzuholen;

BEKUNDET SEINE VOLLE UNTERSTÜTZUNG aller angeschlossenen Seeleutegewerkschaften, die bezüglich der gegenwärtigen ITF-Politik über die Zahlung der Flaggenheuer an ausländische Seeleute Schwierigkeiten mit ihren Reedern und/oder Regierungen haben;

ERSUCHT alle angeschlossenen Gewerkschaften MIT NACHDRUCK:

1. das ITF-Sekretariat über ihre Pläne bezüglich der gestaffelten Einführung der Flaggenheuer zu informieren, insbesondere was die Heuern betrifft, die den einzelnen Personalkategorien und Seeleuten ausländischer Staatsangehörigkeit zum gegebenen Zeitpunkt gezahlt werden;
2. sich im größtmöglichen Maße auf die nationale Gesetzgebung oder nationale gerichtliche Entscheidungen über Arbeitsbedingungsnormen und Gleichbehandlung sowie auf internationale Verwaltungsurkunden zu berufen, um Seeleuten, die nicht Staatsbürger des Flaggenlandes sind, zusätzlichen Schutz zu bieten; und
3. keine unbefürworteten "bilateralen Bemannungsabkommen" zu unterzeichnen und solche Abkommen als erloschen zu erklären;

ERSUCHT das ITF-Sekretariat, im Falle der unter c) oben erwähnten Schiffe "Flaggenheuern" zu errechnen, die sich auf das nationale Lohnniveau der betreffenden Länder stützen, und sich weiterhin für die Anwendung der IAO-Mindestheuer und, was den Rest betrifft, der im ITF-Kollektivvertrag vorgesehenen Arbeitsbedingungen und Leistungen einzusetzen, es sei denn, daß die innerstaatliche Gesetzgebung der in Frage kommenden Länder bessere oder gleichwertige Bedingungen vorsieht.

XXXIII C-7/SS-SONDERSEKTION FÜR SEELEUTE

1. Der vorliegende Bericht ist zusammen mit dem Ergänzenden Bericht an die Seeleutesektion (Dok. XXXIII C-7/S) zu lesen.

TAGUNGEN

Asiatische Seeleutekonferenz -- Hongkong, 6. - 8. März 1980

2. Siehe Ergänzenden Bericht an die Seeleutesektion (XXXIII C-7/S).

Seminar der ITF-Schiffsinspektoren -- London, 19. - 21.
Mai 1980

3. An dem Seminar nahmen 27 Inspektoren aus 18 Ländern teil. Auf der Eröffnungssitzung sprach der Generalsekretär, Harold Lewis, und dankte den Inspektoren für ihre beispielhafte Arbeit während der letzten Jahre. Sodann referierte Ake Selander, Stellvertretender Generalsekretär der ITF, über das IMCO-Verfahren zur Kontrolle nicht-normengemäßer Schiffe, das IAO-Übereinkommen Nr. 147, Probeleme im Zusammenhang mit Schiffen unter griechischer Flagge und die ITF-Politik bezüglich der Beschäftigung ausländischer Seeleute. Brian Laughton, Sekretär der Sondersektion für Seeleute, sprach über die ITF-Politik gegen Schattenflaggen, den ITF-Kollektivvertrag und akzeptable nationale Verträge, internationale Entwicklungen und die vom ITF-Sekretariat im Zusammenhang mit der Kampagne benötigten Unterlagen. Ein Rechtsberater der ITF sprach über die rechtlichen Aspekte der Kampagne. Verschiedene Arbeitsgruppen diskutierten Methoden zur Behandlung täglicher Probleme im Rahmen der Schattenflaggenkampagne. Einige diesbezügliche Vorschläge der Inspektoren werden einer Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses unterbreitet werden, damit dieser im Zusammenhang mit Beschlüssen über die Politik der ITF zu ihnen Stellung nehmen kann.

Fair-Practices-Ausschuß -- London, 22. und 23. Mai 1980

4. An der Sitzung nahmen 72 Delegierte, Berater, Beobachter und ITF-Inspektoren aus 26 Ländern teil. Den Vorsitz führten abwechselnd C.H. Fitzgibbon (Vorsitzender der Hafentarbeiterseite des Ausschusses) und K. Mols Sørensen (Vorsitzender der Seeleuteseite). Auf der Tagesordnung standen folgende Punkte: 1. Bericht über die letzte Sitzung vom März 1979; 2. Tätigkeitsbericht; 3. Bericht über den Internationalen Hilfs-, Sozial- und Wohlfahrtsfonds für Seeleute; 4. Revision der Statuten der Sondersektion für Seeleute und des Internationalen Wohlfahrtsfonds; 5. Bericht über die Sitzung des Erweiterten Unterausschusses des Fair-Practices-Ausschusses; 6. Verschiedenes.
5. Die Berichte zu den ersten drei Tagesordnungspunkten wurden angenommen und die Liste der aus dem Wohlfahrtsfonds gemachten Zuwendungen wurde gutgeheißen.
6. Der größte Teil der Diskussion war den Tagesordnungspunkten 4 und 5 gewidmet. Der Ausschuß schlug eine Reihe von Änderungen zu den Statuten der Sondersektion für Seeleute und den Statuten des Wohlfahrtsfonds vor und beauftragte das Sekretariat, falls notwendig, Rechtsberater hinzuzuziehen und neue Texte zuhanden einer gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter auszuarbeiten, die im Rahmen des ITF-Kongresses in Miami stattfinden soll.

7. Nach einer langen und ausgiebigen Diskussion des Tagesordnungspunktes 5 (s. auch Dok. XXXIII C-7, Punkt 252) mit besonderem Bezug auf das Konzept der "Gesamtbesatzungskosten" und der Bildung von nationalen Wohlfahrtsfonds für Seeleute wurde beschlossen:

"die vom besonders erweiterten Unterausschuß ausgearbeiteten Vorschläge nur im Prinzip gutzuheißen und das Sekretariat zu bevollmächtigen: mit den zuständigen Mitgliedsverbänden und den in Frage kommenden asiatischen Regierungen zu erörtern inwiefern diese Regierungen und Mitgliedsverbände bereit wären, die genannten Konzepte zu akzeptieren, inwiefern sie zu einer Zusammenarbeit mit uns bereit wären, was die praktischen Auswirkungen der Bildung der erforderlichen Fonds sein würden, welcher Schutz geboten werden kann, um sicherzustellen, daß diese Fonds ordnungsgemäß verwaltet werden und inwiefern unsere Mitgliedsverbände und die ITF daran beteiligt sein sollten, um ein befriedigendes Ergebnis sicherzustellen. Nach Abschluß dieser Untersuchung soll eine Sondersitzung des Fair-Practices-Ausschusses einberufen werden, um zu dem Ergebnis dieser Ermittlungen Stellung zu nehmen und einen endgültigen Beschluß zu fassen".

Der Fair-Practices-Ausschuß nahm außerdem eine Entschliesung über die Beschäftigung ausländischer Seeleute an (s. Anhang zum Ergänzenden Bericht an die Seeleutesektion (Dok. XXXIII C-7/S) und den Bericht über die Arbeit des Erweiterten Unterausschusses des Fair-Practices-Ausschusses). Andere im Bericht des Unterausschusses angesprochene Fragen bezogen sich auf die Notwendigkeit einer strafferen gewerkschaftlichen Organisierung der Besatzungen von Schattenflaggenschiffen und von Bequemlichkeitsbesatzungen, die ordnungsgemäße Verwaltung der Anheuerung von Seeleuten, eine eventuelle Überprüfung der im ITF-Kollektivvertrag enthaltenen Heuersätze und die einstimmige Schlußfolgerung des Unterausschusses, "daß die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen und die Beschäftigung von Bequemlichkeitsbesatzungen trotz der bestehenden Probleme und Schwächen beachtenswerte Erfolge erzielt hat und den Seeleuten der fortschrittlichen Schifffahrtsländer sowie der Entwicklungsländer nachweisbare Vorteile gebracht hat. Diese Vorteile wurden sowohl direkt erzielt sowie durch die Tätigkeit solcher Organisationen wie die IAO, die IMCO, die UNCTAD und die OECD, die von den Bemühungen der ITF in bedeutsamen Maße beeinflusst wurden."

GERICHTSVERFAHREN

8. Was den Fall NAWALA in Norwegen betrifft (s. Dok. XXXIII C-7, Punkt 257), so hat ein norwegisches Gericht im Dezember 1979 über den Berufungsantrag der norwegischen Gewerkschaften entschieden. Das Berufungsgericht bestätigte die Entscheidung des vorherigen Gerichtsverfahrens und verurteilte die Gewerkschaft zur Zahlung von Schadenersatz in Höhe von US \$ 297.561,03. Seitdem haben die Gewerkschaften bei einer höheren gerichtlichen Instanz Berufung eingelegt. Im zweiten Gerichtsverfahren in Sachen NAWALA entschied ein Gericht über den Berufungsantrag der Reeder im Februar 1980. Das Urteil der Berufungsinstanz fiel zugunsten der Gewerkschaft aus, und die Reeder haben beschlossen, keine weitere Berufung einzulegen. Diese zweite Entscheidung ist für die andauernde Beteiligung der norwegischen Gewerkschaft an Boykottaktionen von sehr großer Bedeutung. Über Weihnachten und über das Neue Jahr versuchten die Reeder der NAWALA, eine Genehmigung zu erlangen, gemäß der es dem Schiff möglich sein würde, unbelästigt in australische und britische Häfen einzulaufen. Sie waren jedoch nicht bereit, die Beschäftigungsbedingungen der Besatzung der NAWALA auf ein befriedigendes Niveau anzuheben und beschlossen am Ende, keine Fahrten nach Großbritannien oder Australien zu unternehmen. Seitdem ist die NAWALA auf FARLAND umgetauft worden und ist in Singapur, Europoort und New Orleans eingelaufen, ohne belästigt zu werden.

9. Im März 1980 fand im Obersten Gerichtshof Großbritanniens das von der Reederei Universe Tankships Inc., Monrovia (Eigentümer: Daniel K. Ludwig) gegen die ITF aufgrund der Boykottierung des Riesentankers UNIVERSE SENTINEL durch britische Mitgliedsverbände der ITF im Juli 1978 eingeleitete Gerichtsverfahren statt (s. auch Dok. XXXIII C-7, Punkt 259). In Anbetracht der gerichtlichen Entscheidung in Sachen NAWALA sahen sich die Kläger im vorliegenden Falle gezwungen, einen Großteil ihrer Argumente aufzugeben, beschlossen jedoch u.a., die Rückzahlung des von ihnen gezahlten Wohlfahrtsfondsbeitrages zu fordern, indem sie behaupteten, daß diese Zahlung unter Zwang erfolgt sei. Das Gericht entschied in diesem Falle zugunsten der Reeder und lehnte die Gegenforderung der ITF auf Zahlung bereits versprochener ausstehender Heuern ab. Die ITF legte gegen diese Entscheidung Berufung ein. Das Berufungsverfahren soll Mitte Juni stattfinden. Während des Prozesses erklärten sich die Reeder bereit, die von einigen Besatzungsmitgliedern geleisteten schriftlichen Versprechen auf Rückzahlung ausstehender Heuern zu ignorieren, falls die betreffenden Besatzungsmitglieder dies wünschten.

10. Im März und April 1980 fand in Philadelphia (USA) ein Gerichtsverfahren statt, daß sich aus der Festhaltung des im Besitz einer deutschen Reederei stehenden Schiffes TERZIA (Panama-Flagge) ergab. Das Schiff war auf Antrag der philippinischen Besatzungsmitglieder angehalten worden, weil ihnen nicht die im ITF-Vertrag vorgeschriebene Heuer gezahlt worden war. Während des Verfahrens kamen eindeutige Beweise für die betrügerischen Praktiken einiger Reeder und Arbeitsvermittler ans Licht, die Dokumente mit gefälschten Stempeln der philippinischen Regierung vermerkt hatten. Das Schiff wurde freigelassen, nachdem die Reeder beim Gericht einen Wechsel für US \$ 400.000 deponiert hatten. Die Besatzung wurde nach Manila zurückgefliegen, wo die philippinische Seeleutebehörde ein Disziplinarverfahren gegen sie eingeleitet hat. Im Mai 1980 lief die TERZIA in Finnland ein. Sie hatte keinen gültigen ITF-Vertrag und wurde somit von den finnischen Gewerkschaften boykottiert. Nach langen und schwierigen Verhandlungen leiteten die Reeder des Schiffes ein erneutes Gerichtsverfahren gegen unsere finnischen Mitgliedsverbände ein. Die Reeder scheinen durchaus nicht bereit zu sein, die notwendigen Schritte zu unternehmen, um sicherzustellen, daß der ITF-Vertrag für das Schiff rechtmäßig mit der philippinischen Seeleutebehörde registriert wird.

Weitere Gerichtsverfahren wegen Nichtzahlung der im ITF-Vertrag vorgeschriebenen Heuer stehen aus in Durban (Südafrika) im Zusammenhang mit den in Zypern registrierten Schiffen HOUDA PEARL und HOUDA BEAUTY.

UNCTAD-Schiffahrtsausschuß — Zweite Sitzung der zwischenstaatlichen Ad-hoc-Arbeitsgruppe über die wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhandenseins oder Nichtvorhandenseins eines echten Zusammenhanges zwischen Schiff und Flaggenland — Genf, Januar 1980 (s. auch Dok. XXXIII C-7, Punkt 265)

11. Die ITF war auf dieser Sitzung durch B. Laughton (Sekretär der Sondersektion für Seeleute) vertreten. Sie machte dabei vom Beobachterstatus des IBFG Gebrauch. Kollege Laughton begründete in einer Erklärung die Opposition der ITF gegen offene Schiffsregister. Die Arbeitsgruppe befaßte sich mit drei vom UNCTAD-Sekretariat erstellten ausführlichen Berichten über "Die Auswirkungen der gestaffelten Abschaffung offener Schiffsregister", "Rechtliche Mechanismen zur Kontrolle des Betriebes von Flotten unter offenem Schiffsregister während der Zeit der gestaffelten Abschaffung solcher Register" und "Nutznießende Eigentümerschaft von Schiffen unter offenen Registern — 1979". Ferner gelangten auf der Sitzung in beschränkter Anzahl Exemplare einer von der Internationalen Handelskammer erhaltenen Erklärung (mit Kommentaren über die vom UNCTAD-Sekretariats vorgenommenen Studien offener Schiffsregister)

sowie ein Bericht mit dem Titel "Einige wirtschaftliche Aspekte der Registrierung von Schiffen unter offenen Registern" zur Verteilung. Bezüglich der gestaffelten Abschaffung offener Schiffsregister konnte die Arbeitsgruppe zu keiner übereinstimmenden Ansicht gelangen. Am Ende wurde auf einen Vorschlag des Vorsitzenden hin beschlossen, dem Bericht über die Sitzung den Text des Entschließungsentwurfes der Gruppe der 77 (die für eine gestaffelte Abschaffung der Schattenflaggen sind) sowie die Schlußfolgerungen und Empfehlungen der Mehrzahl der Staaten der Gruppe B (die gegen eine solche gestaffelte Abschaffung sind) beizufügen. Dieser Bericht und die genannten Anhänge wurden im März 1980 einer Sitzung des Rates für Handel und Entwicklung unterbreitet, der sie an die nächste Sitzung des Schifffahrtsausschusses weiterleitete, die im September dieses Jahres stattfinden soll.

INTERNATIONALER REEDERVERBAND (ISF) (s. auch Dok. XXXIII C-7/S, Punkt 16)

12. Während des Gesprächs vom 27. Mai 1980 wurden die Vertreter des ISF auch über die Beschlüsse des Fair-Practices-Ausschusses bezüglich des Gesamtbesatzungskostenkonzeptes und der Bildung von Fonds informiert sowie über die Vorschläge der Asiatischen Seeleutekonferenz der ITF bezüglich einer Revision der ITF-Heuer. Nach der ISF-Jahresversammlung, die Anfang Juni stattfand, beantragte der ISF bei der ITF die Wiederaufnahme offizieller Gespräche, um zu versuchen, die zwischen den beiden Organisationen bestehenden Meinungsverschiedenheiten auszugleichen. Der ITF-Generalsekretär erwiderte, daß die ITF jederzeit zu seriösen Gesprächen bereit sei.

ALLGEMEINES

13. Die Punkte 7, 15, 18 und 19 des Ergänzenden Tätigkeitsberichtes an die Seeleutesektion bilden auch Teil des vorliegenden Berichtes.

XXXIII C-7/F-SEKTION DER FISCHER

Zwischenstaatliche Beratende Organisation für Seeschifffahrt

(IMCO)

Unterausschuß über Ausbildungs- und Wachgangsnormen

Der oben genannte Unterausschuß hat vom 21. bis 25. April 1980 in London getagt. Die ITF war auf der Sitzung durch die angeschlossenen britischen und dänischen Gewerkschaften der Fischer vertreten. Der Unterausschuß nahm eine Empfehlung über eine Reihe von Grundsätzen an, die im Zusammenhang mit der Navigationswache an Bord von Fischereifahrzeugen einer Länge von mehr als 24m zu erfüllen sind sowie eine Empfehlung über Mindestbefähigungsnormen der Kapitäne von Fischereifahrzeugen einer Länge von mehr als 24m, die in internationalen Gewässern verkehren.

TAGUNGEN

Entschließungsausschuß des Flugdeckpersonals
London, 15. Januar 1980

Dieser Ausschuß war vom Technischen ITF-Ausschuß des Flugdeckpersonals auf seiner Sitzung im November 1979 mit der Zusammenfassung der zu Flugdeckproblemen angenommenen Entschlüsse und Erklärungen beauftragt worden. Er hat dies auf seiner Sitzung am 15. Januar 1980 in London getan.

Ad-hoc-Ausschuß über ICAO-Anhang I
London, 5. - 6. Februar 1980

Der Ausschuß nahm Stellung zu einem von der ICAO an alle Mitgliedsstaaten gerichteten Schreiben sowie zu den vorgeschlagenen Änderungen des ICAO-Anhangs I. Die Vertreter der verschiedenen Kategorien des Luftfahrtspersonals wurden gebeten, dem ITF-Sekretariat ein schriftliches Kommentar zuzustellen, damit für die nächste Sitzung des Ad-hoc-Ausschusses der Text einer Eingabe an die ICAO formuliert werden kann.

Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals
Frankfurt, 14. und 15. Februar 1980

Der Ausschuß diskutierte die Arbeit des Ad-hoc-Ausschusses über ICAO-Anhang I und bestätigte seine eigenen Beschlüsse über die Lizenzierung des Kabinenpersonals. Ferner wurde ein Unterausschuß mit der Überprüfung der ICAO-Ausbildungsrichtlinien beauftragt (bestehend aus den Kollegen J.C. Blachère (Frankreich), R. Doraisamy (Singapur), E. McDermott (Großbritannien), U. Sparf (Schweden) und P. Stier (Kanada)). Außerdem wurde ein Entschließungsausschuß (bestehend aus M. Abraham (Frankreich), J. Collier (Großbritannien), K. Poutous (Griechenland) und O. Turegard (Schweden)) ernannt. Letztens verabschiedete der Ausschuß eine auf den laufenden Stand gebrachte Fassung der ITF-Übersicht über die Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals und nahm eine Entschlüsselung an, in der die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften ersucht werden, keine Einladungen von anderen internationalen Organisationen anzunehmen, ohne vorher mit dem ITF-Sekretariat Rücksprache zu halten.

Ad-hoc-Ausschuß über ICAO-Anhang I
London, 24. März 1980

Auf dieser Sitzung diskutierte der Ad-hoc-Ausschuß die schriftlichen Stellungnahmen der Vertreter der einzelnen Kategorien des Luftfahrtpersonals und verabschiedete den endgültigen Text einer ITF-Eingabe an die IAO. Diese Eingabe wurde am 15. Mai 1980 an den Generalsekretär der ICAO weitergeleitet.

Sitzung der Gruppen ATLAS und KSSU
Berlin, 15. und 16. April 1980

Auf dieser Sitzung wurden die jüngsten Entwicklungen innerhalb der Gruppen ATLAS und KSSU sowie auf Ebene der EWG und OECD diskutiert. Ferner diskutierte die Sitzung die Formulierung eines Mindestprogrammes und ernannte Arbeitsgruppen, die mit der Erstellung eines solchen Programmes und verschiedenen anderen Aufgaben beauftragt wurden.

Die Vertreter der Gewerkschaften der KSSU-Gruppe unterzeichneten eine ITF-Vereinbarung über gegenseitigen Meinungsaustausch und gegenseitige Unterstützung und Hilfeleistung. Die Mitglieder der ATLAS-Gruppe beschlossen, eine ähnliche Erklärung zu unterzeichnen, nachdem sie deren Text den Vorständen ihrer Organisationen vorgelegt haben.

Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals
Paris, 24. und 25. April 1980

Auf dieser Sitzung wurden die vom Entschließungsausschuß zusammengefaßten Entschlüsse und Erklärungen über Probleme des Flugdeckpersonals nach Vornahme einiger Änderungen gutgeheißen. Ferner diskutierte der Ausschuß folgende Fragen: Revision des ICAO-Anhanges 8; ICAO-Richtlinien über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftwege; Mehrzweckbefähigung des Flugdeckpersonals und Gestaltung des Cockpits des Airbus.

Entschließungsausschuß des Kabinenpersonals
London, 30. Mai 1980

Dieser vom Technischen Ausschuß des Kabinenpersonals ernannte Ausschuß überarbeitete auf seiner Sitzung am 30. Mai die ITF-Erklärung über Arbeitsbedingungen und Lizenzierung des Kabinenpersonals. Ferner wurde empfohlen, daß der ITF-Kongreß gebeten werden sollte, die Lizenzierung des Kabinenpersonals zu unterstützen.

Sitzung der Fluglotsen
Genf, 10. und 11. Juni 1980

Dies war eine gemeinsame Sitzung der ITF und der IAO. Sie wurde einberufen, um zu den seit der IAO-Konferenz über Probleme der Fluglotsen (Genf, Mai 1979) eingetretenen Entwicklungen Stellung zu nehmen und die IAO zu ersuchen, die Erfüllung der Schlußfolgerungen der letztgenannten Tagung zu beschleunigen. Ferner machte die Sitzung konkrete Vorschläge über IAO-Forschungsarbeiten bezüglich Streß, Übermüdung und andere Probleme der Fluglotsen.

IAO

Auf der im Dezember 1977 abgehaltenen Dreigliedrigen IAO-Zivilluftfahrtskonferenz wurden eine Reihe von Entschlieûungen und Schlußfolgerungen angenommen. In einem von der IAO im Mai/Juni 1980 veröffentlichten Bericht wird auf die genannte IAO-Konferenz Bezug genommen und erklärt, daß die IAO sich zwar bemüht habe, diese Entschlieûungen und Schlußfolgerungen zu erfüllen, aber sich aufgrund ernster finanzieller Schwierigkeiten gezwungen gesehen habe, ihr Arbeitsprogramm beachtlich zu reduzieren.

Die ITF hat im Zusammenhang mit der Einberufung einer gemeinsamen ITF/IAO-Expertensitzung über die berufliche Gesundheit und Sicherheit des Kabinenpersonals, die 1981/1982 in Singapur stattfinden soll, mit der IAO (PIACT) Kontakt aufgenommen.

EWG

Am 21. April 1980 tagte in Brüssel die Arbeitsgruppe der Luftfahrtsgewerkschaften der EWG und diskutierte u.a. ein EWG-Memorandum über die Luftverkehrspolitik der Gemeinschaft. Am 27. Mai 1980 fand eine weitere gemeinsame Sitzung der Vertreter der ITF und IFALPA statt, um die Frage der Vertretung der Piloten in der Arbeitnehmergruppe des vorgeschlagenen Gemeinsamen Beratungsausschusses zu diskutieren. Für den 24. April war die ITF vom Europäischen Parlament zu einer Anhörsitzung eingeladen worden, auf der sie durch H.B. Beyertt (ÖTV, Deutschland) Vizevorsitzender der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, vertreten wurde.

OECD

In Weiterverfolgung der Diskussionen innerhalb der TUAC-Arbeitsgruppe über multinationale Unternehmen im Februar 1980 wurde beschlossen, daß die ITF auf der Rücksprachesitzung mit

dem IME-Ausschuß der OECD am 6. März 1980 in Paris eine weitere Eingabe über europäische Gruppierung von Luftfahrtsgesellschaften (ATLAS und KSSU) unterbreiten sollte. Diese Eingabe bezog sich auf die mangelnde Rücksprache mit den Gewerkschaften über gemeinsam vereinbarte KSSU- und ATLAS-Normen bezüglich des Flugdecks auf dem Airbus A-310 (das Flugdeck ist im Prinzip für eine zwei-Mann-Besatzung geplant). Ferner wurden neue Beweise über die multinationale Tätigkeit der beiden Gruppierungen unterbreitet.

Die Eingabe wurde von K. Golding (ITF-Sekretariat) vorgelegt. Kapitän Max Venet (Französische Pilotenvereinigung) gab eine ergänzende Erklärung ab. W.J. Buying (KLM-Vereinigung der Flugingenieure) war ebenfalls Mitglied der ITF-Delegation.

Auf Wunsch des IME-Ausschusses sind die in unserer Eingabe angesprochenen Probleme mit Bezug auf die OECD-Richtlinien über multinationale Unternehmen mit den verschiedenen nationalen Instanzen erörtert worden. Im Mai 1980 haben in Schweden und in den Niederlanden Sitzungen mit solchen nationalen Instanzen stattgefunden. Wir erwarten jedoch noch die Berichte unserer Mitgliedsverbände über deren Ergebnis. Die französischen Gewerkschaften des Flugpersonals haben von der Air France eine Zusicherung erlangt, daß die Air France den Airbus A-310 mit einer drei-Mann-Cockpitbesatzung fliegen wird.

Technischer Ausschuß des Bodenpersonals

Eine für den 28. Mai 1980 geplante Sitzung dieses Ausschusses konnte aufgrund des Arbeitsandrangs im ITF-Sekretariat nicht stattfinden. Den Mitgliedern des Ausschusses wurde jedoch mit der Bitte um Stellungnahme der Entwurf einer gewerkschaftspolitischen Erklärung über die Anwendung der Mikroelektronik zugestellt.

XXXIII C-7/S/(WP)-SEELEUTESEKTION

1. Erfüllung und Ausbau der ITF-Politik über die Beschäftigung ausländischer Seeleute.
2. Formulierung einer ITF-Politik über gegenseitige Handelsverträge, Bareboat-Charterverträge und Schiffmanagement.
3. Gewerkschaftliche Anerkennung, Sicherheit des Personals (einschließlich der Taucher) und Arbeitsbedingungen an Bord beweglicher Einheiten im Offshore-Sektor.
4. International vereinbarte Kriterien über die Zahlung von Kriegsgefahrenzulagen und diesbezügliche Versicherungsvorkehrungen.
5. Ausarbeitung eines verbesserten Systems bezüglich der Vertretung der ITF auf Ebene der IMCO.
6. Erfüllung und Ausbau der ITF-Politik über Funkfragen.
7. Vorbereitung auf die Sitzung der Paritätischen Schifffahrtskommission der IAO (JMC) — 16.-24. Oktober 1980.
8. Vorbereitung auf die Sitzung des Dreigliedrigen JMC-Unterausschusses für Seeleutewohlfahrt (9. - 14. Oktober 1980).
9. Vorbereitung auf die Gemeinsame IAO/WGO-Sitzung über Seeleutegesundheit (Herbst 1981).

XXXIII C-7/F/(WP)-SEKTION DER FISCHER

1. Weiterverfolgung der im Jahre 1978 angenommenen Schlußfolgerungen und Entschlüsse der IAO über die Arbeitsbedingungen in der Fischerei.

2. Formulierung einer sozialpolitischen Zielsetzung für Fischer (einschließlich einer weiteren Prüfung des auf der Sitzung des sozialpolitischen Unterausschusses der Fischereisektion im Oktober 1978 in Torshavn provisorisch gutgeheißenen Aktionsprogrammes zur Abschaffung der Gelegenheitsarbeit in der Fischerei.
3. Ausbildung und Befähigungen der Besatzungen von Fischereifahrzeugen.

XXXIII C-7/Ca/(WP)-SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

Die Sektion Zivilluftfahrt hat 3 technische Ausschüsse, nämlich den Technischen Ausschuß des Flugdeckpersonals, den Technischen Ausschuß des Kabinenpersonals und den Technischen Ausschuß des Bodenpersonals. Diese 3 Ausschüsse treten regelmäßig zusammen, um gewerkschaftspolitische Empfehlungen über ihre eigenen Probleme und Interessenbereiche zu formulieren. Sie werden dies weiterhin tun. Zusätzlich zu den Sitzungen dieser Ausschüsse findet in der Zwischenkongressperiode eine Vollkonferenz der Sektion statt. Wir möchten vorschlagen, diese Konferenz zu einem geeigneten Zeitpunkt und an einem geeigneten Ort im Laufe des Jahres 1981 abzuhalten.

Ferner plant die Sektion eine gemeinsame IAO/ITF-Expertensitzung über die berufliche Gesundheit und Sicherheit des Kabinenpersonals, die 1981/1982 in Singapur stattfinden soll. Die IAO hat spezifisch darum gebeten, daß diese Sitzung in einer Entwicklungsregion abgehalten wird. Außerdem wird sich die Sektion dafür einsetzen, daß die IAO die Entschließungen und Schlußfolgerungen weiterverfolgt und erfüllt, die auf der Dreigliedrigen Zivilluftfahrtstagung der IAO im Dezember 1977 angenommen wurden.

Die Tätigkeit der Sektion auf Ebene der ICAO ist seit der Ernennung des Kollegen D'Arcy Kennedy zum ITF-Vertreter stark ausgebaut worden. In aller Wahrscheinlichkeit wird in der nahen Zukunft zwecks Revision des ICAO-Anhangs I eine Tagung der zuständigen ICAO-Abteilung einberufen werden, auf der die ITF wirksam vertreten sein muß.

Zusammengefaßt würde das Arbeitsprogramm der Sektion für die Zeit bis zum ITF-Kongreß 1983 wie folgt aussehen:

1. Die üblichen Sitzungen der verschiedenen Technischen Ausschüsse in regelmäßigen Zeitabständen.
2. Vollkonferenz der Sektion im Jahre 1981.
3. Verstärkte Tätigkeit auf Ebene der IAO zwecks Erfüllung der Entschließungen und Schlußfolgerungen vom Jahre 1977.
4. IAO/ITF-Expertensitzung über Gesundheit und Sicherheit des Kabinenpersonals (1981/82).
5. Regionaltagungen, insbesondere in Asien und Afrika, möglicherweise in Zusammenarbeit mit anderen interessierten Organisationen.
6. Aktive Beteiligung an ICAO-Tagungen, wenn immer Fragen diskutiert werden, die die Interessen unserer Mitglieder betreffen.

XXXIII C-7/Tr/(WP)-SEKTION REISEBÜROPERSONAL

Trotz der Schwierigkeiten, die die gegenwärtige Weltwirtschaftskrise mit sich gebracht hat und ungeachtet anderer sozialer und wirtschaftlicher Probleme dauert das Wachstum des Sektors Reisen und Tourismus an. Die eigentliche Wachstumsrate deutet darauf hin, daß dieser Sektor in der nahen Zukunft einer der wichtigsten internationalen Beschäftigungsbereiche sein wird und somit in bedeutendem Maße zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen in Industrie- und Entwicklungsländern beitragen dürfte. Die phänomenale Ausdehnung des Tourismus ist dem Einsatz von Personal und der Nutzung menschlicher Ressourcen zuzuschreiben. Aus diesem Grunde ist es die Aufgabe der nationalen und internationalen Gewerkschaftsorganisationen, die Interessen dieser Arbeitnehmer zu schützen, insbesondere in Ländern, wo sich diese Arbeitnehmer noch in einer Übergangsphase ihrer beruflichen Laufbahn befinden. Ganz offensichtlich fällt der ITF hierbei eine wichtige Rolle zu.

Wenn die beruflichen Interessen des Reisebüropersonals wirksam wahrgenommen werden sollen, ist es wichtig, daß die Sektion Reisebüropersonal soviel wie möglich über die Struktur und Arbeitsweise des Reisevermittlungssektors ausfindig macht. Aus diesem Grunde sollte die Sektion an allen wichtigen Seminaren, Konferenzen und Symposien teilnehmen, insbesondere aber an den von der WTO, der IAO und ähnlichen internationalen Organisationen einberufenen Tagungen. Die von der WTO auf September 1980

anberaumte Weltkonferenz über den Tourismus ist somit ein wichtiges Ereignis für die Sektion, der es daher ermöglicht werden sollte, an dieser Konferenz wirksam mitzuarbeiten.

Ferner sollte sich die ITF bemühen, den Vertretern der Regierungen und der Arbeitgeber auf solchen Konferenzen klarzumachen, daß das andauernde Wachstum und die fortschreitende Entwicklung des Tourismus von der Mitarbeit der Arbeitnehmer abhängig sind. Es liegt daher im Interesse der Regierungen und Arbeitgeber, im Rahmen der zuständigen nationalen und internationalen Organisationen die Unterstützung und Mitarbeit der Arbeitnehmer zu erlangen.

Die im ITF-Musterkollektivvertrag für das Reisebüropersonal verankerten Ziele sind von den Gewerkschaften vieler fortschrittlicher Industrieländer bereits realisiert worden. Nun gilt es, diese Mindestbedingungen allen Angehörigen des Reisebüropersonals zu sichern, und zwar weltweit, durch eine wirksame internationale Zusammenarbeit und, falls notwendig, geeignete Solidaritätsaktionen.

Die Gewerkschaften des Reisebüropersonals sollten wirksame Schritte unternehmen und bewirken, daß in allen Ländern gesetzliche Vorschriften für den Reisevermittlungssektor erlassen werden, um sowohl Kunden als auch Arbeitnehmern einen angemessenen Schutz zu bieten.

Es sollte eine internationale Kampagne gegen Reise- und Reisevermittlungsunternehmen durchgeführt werden, die im Ausland "Strohmannfirmen" bilden, um die auf nationaler Ebene geltenden Gesetze und Vorschriften zu umgehen.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften und andere Arbeitnehmerorganisationen sollten eine breit angelegte Kampagne beginnen, um das Reisebüropersonal national und international gewerkschaftlich zu organisieren.

Es sollten besondere Bemühungen über zwischenstaatliche Organisationen unternommen werden, um die Festlegung internationaler Normen über die Ausbildung und Befähigung der im Reisevermittlungssektor beschäftigten Arbeitnehmer zu bewirken.

Da der Sektor Reisen und Tourismus weitgehend von der Zivilluftfahrt abhängig ist, deren Personal die ITF ebenfalls international organisiert, wäre es nützlich, auf permanenter Basis eine geeignete Zusammenarbeit mit der ITF-Sektion Zivilluftfahrt herbeizuführen, damit langfristige Strategien und Ziele festgelegt werden können, die es der ITF ermöglichen würden, die Interessen des Reisebüropersonals zu fördern und zu verteidigen.

Ferner wäre es nützlich, eine Zusammenarbeit mit der Internationalen Gewerkschaft der Lebens- und Genußmittelarbeiter (IUL) anzustreben, die zahlreiche im Tourismus beschäftigte Arbeitnehmer international vertritt und somit an diesem Sektor unmittelbar interessiert ist.

In den drei Jahren bis zum nächsten Kongreß sollte die Sektion eine Vollkonferenz abhalten, um Bestand aufzunehmen und weitere Schritte zu planen. Die der ITF angeschlossene Schwedische Handelsarbeitergewerkschaft (HTF) hat die Sektion eingeladen, diese Konferenz im Juni 1982 in Schweden abzuhalten.

FINANZBERICHTE UND BERICHTE DER RECHNUNGSPRÜFER

für die Jahre 1977 bis 1979

(Kongreß-Dokument XXXIII C-8)

1. Die finanzielle Lage der ITF während der Jahre 1977 bis 1979 war befriedigend. Der Allgemeine Fonds weist trotz eines steilen Anstiegs der Ausgaben für jedes der drei Rechnungsjahre einen Überschuß auf. Man muß jedoch diese Überschüsse aus der richtigen Perspektive sehen. Der größte Überschuß (£ 37.000 im Jahre 1979) beträgt weniger als die Ausgaben der ITF für einen Monat, und die Gesamtaktiva Netto des Allgemeinen Fonds (£ 243.483) würde kaum ausreichen, um die Kosten der ITF-Tätigkeit für fünf Monate zu decken.
2. Dennoch kann dieses Ergebnis als sehr befriedigend bezeichnet werden. Früher war es ein Ereignis, wenn die ITF überhaupt einmal einen Überschuß hatte. Die gegenwärtige finanzielle Lage war von Vorteil für unsere Tätigkeit, weil wir nicht wie bisher ständig unter finanziellem Druck standen. Da die Ausgaben infolge der Inflation und der Erweiterung unserer Tätigkeit und der Bereitstellung zusätzlicher Dienste ebenfalls stark angestiegen sind, ergeben sich die genannten Überschüsse ganz offensichtlich aus einem noch stärkeren Anstieg der Einnahmen. Dies war besonders im Jahre 1979 der Fall, woraus sich der größere Überschuß für dieses Jahr erklärt. Ein Großteil dieser Mehreinnahmen ergibt sich aus der Überweisung von 10% der Einnahmen des Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute an den Allgemeinen Fonds. Diese Überweisung beruht auf einen Beschluß des ITF-Vorstandes und ist eine Entschädigung des Allgemeinen Fonds für die umfangreichen und sehr unterschiedlichen Dienste, die die ITF als Ganzes im Zusammenhang mit der Kampagne gegen Schattenflaggen und die Beschäftigung billiger Schiffsbesatzungen leistet.

3. Der Saldo des Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute ist ebenfalls stark angestiegen und betrug am Ende des Jahres 1979 rund £ 10 Millionen. Aus diesem Fonds sind hohe Zuwendungen an verschiedene Organe gewährt worden, die auf dem Gebiete der Seelutewohlfahrt tätig sind. In den meisten Fällen waren diese Zuwendungen für spezifische Projekte, die von angeschlossenen Gewerkschaften der ITF unterstützt werden. Ferner ist es eine Bedingung, daß diese Zuwendungen für Projekte oder Einrichtungen gewährt werden sollten, die Seeleuten aller Länder und Rassen zur Verfügung stehen. Trotz dieser hohen Zuwendungen ist jedoch das Guthaben des Fonds weiter angestiegen. Noch hat der Ausbau der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen und die Beschäftigung billiger Besatzungen eine Reduzierung des Fondsguthabens mit sich gebracht.
4. Man darf jedoch nie vergessen, daß sich unter den Schattenflaggenreedern multinationale Unternehmen befinden, die über riesige Ressourcen verfügen, im Vergleich zu denen der ITF-Wohlfahrtsfonds als Taschengeld bezeichnet werden kann. Dennoch haben bestimmte Reeder in letzter Zeit auf gerichtlichem Wege eine koordinierte Offensive gegen die ITF unternommen, um unsere Kampagne gegen Schattenflaggen zu schwächen. Der ITF-Vorstand hat daher nach Rücksprache mit den Rechtsanwälten der ITF geeignete Schritte unternommen, um die rechtlichen Verteidigungsmittel der ITF zu stärken. Nach dem Kongreß sollen weitere solche Maßnahmen ergriffen werden.
5. Die ITF-Buchführung wurde von den am 32. Kongreß gewählten Laienrechnungsprüfern (Walter Johnson, Gerry Kiely und Alex Kitson) regelmäßig geprüft. Ihre Berichte für die Jahre 1977 und 1978 liegen bei. Die Ziffern für das Jahr 1979 sind insofern provisorisch, als sie bei der Erstellung des vorliegenden Dokumentes noch nicht dem Vorstand unterbreitet worden waren. Der Vorstand wird zu diesen Ziffern auf seiner Sitzung unmittelbar vor dem 33. Kongreß Stellung nehmen. Über das Ergebnis der Prüfung des Finanzberichtes 1979 durch die Laienrechnungsprüfer werden wir am Kongreß berichten. Auf seiner Sitzung am 15. Juli 1980 befürwortete der Vorstand den Finanzbericht 1979. Die Laienrechnungsprüfer haben nunmehr ihren Bericht abgegeben.

Die nachstehenden Tabellen zeigen zusammenfassend folgendes:

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|--|------------------|------------------|------------------|
| (i) Einnahmen von Mitgliedsbeiträgen | 417.722 | 379.816 | 354.315 |
| (ii) Gesamteinnahmen, einschließlich Zinsen und Zuwendungen | 629.059 | 478.700 | 433.840 |
| (iii) Gesamtausgaben, einschließlich Rückstellungen für Kongreßkosten, Abschreibungen usw. | 592.031 | 475.870 | 406.810 |
| (iv) Überschuß +/Defizit - Vergleich zwischen Einnahmen und Ausgaben | +37.028 | +2.830 | +27.030 |

ALLGEMEINER FONDS

Bilanz per 31. Dezember für die Jahre 1977, 1978 und 1979

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|--------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| <u>SALDO</u> | | | |
| Per 1. Januar | 62.563 | 59.733 | 32.703 |
| Zuzüglich Überschuß für das Jahr (+) | | | |
| Abzüglich Defizit (-) | <u>+37.028</u> | <u>+2.830</u> | <u>+27.030</u> |
| <u>ÜBERTRAG</u> | 99.591 | 62.563 | 59.733 |

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| <u>ÜBERTRAG</u> | 99.591 | 62.563 | 59.733 |
| <u>RÜCKSTELLUNGEN</u> - für künftige Ausgaben | | | |
| Kongreß 1980 | 75.000 | 50.000 | 25.000 |
| Pensionskasse | 15.272 | 10.272 | 5.272 |
| Büroausstattung und Umzug | - | 21.947 | 30.000 |
| Devisenstabilisierung (sh. Anmerkungen) | 53.620 | 67.003 | 65.051 |
| Regionaltätigkeit (nicht auf- gebrauchte Sonderbeiträge) | - | - | 5.894 |
| GESAMTSALDO DES FONDS | <u>243.483</u> ===== | <u>211.785</u> ===== | <u>190.950</u> ===== |

AKTIVA

| | | | |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Bank und andere Guthaben | 225.853 | 240.843 | 196.381 |
| Kassenbestand in London (einschl. Devisen und Reise- schecks) | 25.986 | 4.361 | 2.473 |
| Investition - £ 7.044 3% Bri- tish Transport Stock 1978/88 (Marktwert: 1979 - £ 4.015, 1978 - £ 4.438, 1977 - £ 4.790) | 4.774 | 4.774 | 4.774 |
| Fällige Mitgliedsbeiträge | 47.422 | 37.397 | 6.775 |
| Vorschüsse | 12.681 | 14.066 | 19.207 |
| Diverse Schuldner und bereits gedeckte Ausgaben | 4.394 | 8.183 | 7.886 |
| Laufende Rechnung mit Seeleute- Wohlfahrtsfonds | 17.755 | - | - |
| INSGESAMT | <u>338.865</u> ===== | <u>309.624</u> ===== | <u>237.496</u> ===== |

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|---|------------------|------------------|------------------|
| <u>ÜBERTRAG</u> | 338.865 | 309.624 | 237.496 |
| <u>ABZÜGLICH LAUFENDE</u> <u>VERPFLICHTUNGEN</u> | | | |
| Kreditoren und fällige Ausgaben | 95.356 | 41.743 | 27.574 |
| Vorschüsse | 9.827 | 7.325 | 8.358 |
| Vorausgezahlte Mitgliedsbeiträge | 480 | 2.673 | 542 |
| Unvorhergesehene Spenden für besondere Zwecke | 5.072 | 3.540 | 448 |
| Laufende Rechnung mit Seeleute-Wohlfahrtsfonds | - | 49.928 | 27.877 |
| Steuern - Körperschaftssteuer | 13.347 | 7.656 | - |
| INSGESAMT | <u>124.082</u> | <u>112.865</u> | <u>64.799</u> |
| LAUFENDE AKTIVA NETTO | 214.783 | 196.759 | 172.697 |
| Langfristige Darlehen | 14.711 | 15.023 | 18.250 |
| Feste Anlagen (s. Anmerkungen) | 13.989 | 3 | 3 |
| GESAMTAKTIVA NETTO | <u>243.483</u> | <u>211.785</u> | <u>190.950</u> |

Anmerkungen:

- 1.) Devisenstabilisierung - der Nettounterschied, der sich aus täglichen Verrechnungen mit ausländischen Banknoten 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.
- 2.) Feste Anlagen - Mobilar, Büroeinrichtungen zum Kostenpreis abzüglich Verkaufserlös, Auto zum Abschreibungspreis, Bücherei, Nominalwert.

ALLGEMEINER FONDSEINNAHMEN-- UND AUSGABENKONTO PER 31. DEZEMBER 1977, 1978 u. 1979

| | <u>1979</u> | <u>1978</u> | <u>1977</u> |
|---|----------------|----------------|----------------|
| | <u>£</u> | <u>£</u> | <u>£</u> |
| <u>EINNAHMEN</u> | | | |
| Mitgliedsbeiträge | 417.722 | 379.816 | 354.315 |
| ABZÜGLICH 30% Ableitung der Beiträge auf Sonderkonto für Regionaltätigkeit | <u>125.317</u> | <u>113.945</u> | <u>106.295</u> |
| | 292.405 | 265.871 | 248.020 |
| <u>ANDERE EINNAHMEN</u> | | | |
| Zinsen auf Bankguthaben und Darlehen (netto) | 12.467 | 6.824 | 8.633 |
| Verkaufte Berichte | 60 | 13 | 58 |
| Zuwendungen vom Internationalen Wohlfahrtsfonds für Seeleute | <u>325.418</u> | <u>207.597</u> | <u>163.841</u> |
| GESAMTEINNAHMEN FÜR DAS JAHR | 630.350 | 480.305 | 420.552 |
| EDO-FIMMEN-KONTO Verrechnung mit (nicht aufgebrauchte Zuwendungen +/Mehrausgaben -) | <u>-1.291</u> | <u>-1.605</u> | <u>+13.288</u> |
| | 629.059 | 478.700 | 433.840 |
| <u>AUSGABEN</u> | | | |
| Sitzungen, Konferenzen und allgemeine Tätigkeit | 72.889 | 60.433 | 26.703 |
| Veröffentlichungen und Publizität | 24.028 | 12.520 | 12.509 |
| Hauptbüro | 424.304 | 343.221 | 240.318 |
| Verschiedene Ausgaben | 20.810 | 8.444 | 6.653 |
| Kongreß 1977 | - | - | 32.243 |
| Sonderregionalprojekte für Seeleute und Hafendarbeiter | - | 1.252 | 15.878 |
| GESAMTAUSGABEN FÜR DAS JAHR | <u>542.031</u> | <u>425.870</u> | <u>334.304</u> |

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|---|------------------|------------------|------------------|
| <u>EINNAHMEN ÜBERSCHREITEN</u> | | | |
| <u>AUSGABEN UM</u> | 87.028 | 52.830 | 99.536 |
| <u>RÜCKLAGEN FÜR ZUKÜNFTIGE</u> | | | |
| <u>AUSGABEN</u> | | | |
| Kongreß 1980 | 25.000 | 25.000 | 25.000 |
| Umzug ins neue Hauptbüro - Büroausstattung | 20.000 | 20.000 | 25.000 |
| Renten | 5.000 | 5.000 | - |
| <u>ABSCHREIBUNGEN</u> | | | |
| Mobilar, Büroeinrichtungen | - | - | 18.753 |
| Auto | - | - | 3.753 |
| | <u>50.000</u> | <u>50.000</u> | <u>72.506</u> |
| NETTO-ÜBERSCHUSS AN BILANZ | <u>37.028</u> | <u>2.830</u> | <u>27.030</u> |

EDO-FIMMEN-KONTO FÜR REGIONALTÄTIGKEIT

EINNAHMEN UND AUSGABEN PER 31. DEZEMBER 1977, 1978 UND 1979

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|--|------------------|------------------|------------------|
| <u>EINKOMMEN</u> | | | |
| Zuwendung von 30% der Mitglieds- beiträge | 125.317 | 113.945 | 106.295 |
| Sonderbeiträge | 216 | 405 | 265 |
| Zinsen (netto) | 3 | 3 | 5 |
| GESAMTEINNAHMEN | <u>125.536</u> | <u>114.353</u> | <u>106.565</u> |

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|---|------------------|------------------|------------------|
| <u>ÜBERTRAG</u> | 125.536 | 114.353 | 106.565 |
| <u>AUSGABEN</u> | | | |
| AFRIKA - Bürokosten (einschl. Gehälter), Schulungs- und organisatorische Tätigkeit | 32.734 | 32.483 | 22.698 |
| Zuwendungen | - | 5.244 | - |
| Verlegung des Afrika-Büros | - | 2.484 | - |
| ASIEN - Bürokosten (einschl. Gehälter), Schulungs- und organisatorische Tätigkeit | 21.234 | 19.203 | 17.736 |
| JAPAN - Bürokosten (einschl. Gehälter), Schulungs- und organisatorische Tätigkeit (nach Abziehung der Beiträge der japanischen Mitgliedsverbände) | 4.598 | 5.493 | 4.662 |
| LATEINAMERIKA UND KARIBISCHER RAUM - Bürokosten (einschl. Gehälter), Schulungs- und organisatorische Tätigkeit | 62.645 | 51.395 | 42.251 |
| HAUPTBÜRO, LONDON | | | |
| - Gehalt - Sekretär für Regionaltätigkeit, Reisen und sonstige Ausgaben | <u>5.616</u> | <u>5.550</u> | <u>5.665</u> |
| GESAMTAUSGABEN FÜR DAS JAHR | 126.827 | 121.852 | 93.012 |
| <u>ÜBERSCHUSS(+)/DEFIZIT (-)</u> <u>FÜR DAS JAHR</u> | -1.291 | -7.499 | +13.553 |
| <u>NICHT AUFGEBRAUCHTE SONDER-</u> <u>BETRÄGE</u> | <u>-</u> | <u>5.894</u> | <u>5.629</u> |
| VERRECHNUNG MIT ALLGEMEINEM FONDS - ÜBERSCHUSS(+)/DEFIZIT(-) | <u>-1.291</u> | <u>-1.605</u> | <u>+19.182</u> |

INTERNATIONALER WOHLFAHRTS-, HILFS- UND SOZIALFONDS FÜR SEELEUTEBILANZ FÜR DIE JAHRE 1977, 1978 UND 1979

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|--|-------------------|------------------|------------------|
| SALDO PER 31. DEZEMBER | 10.540.964 | 7.655.400 | 4.581.220 |
| Rückstellung zwecks Devisen- stabilisierung | - | 37.416 | 88.642 |
| Noch nicht zugeteilte Gelder | 108.995 | 178.811 | 93.448 |
| GESAMTSALDO DES FONDS | <u>10.649.959</u> | <u>7.871.627</u> | <u>4.763.310</u> |

AKTIVA

| | | | |
|--|-------------------|------------------|------------------|
| Bankguthaben (London und Ausland) | 3.258.309 | 2.191.932 | 1.509.844 |
| Investitionen mit Börsen- notierung (Marktwert 1979 - £ 5.932.856, 1978 - £ 4.956.064, 1977 - £ 4.365.671) | 6.207.596 | 4.734.741 | 3.636.820 |
| Freier Grundbesitz | 634.138 | 579.229 | 344.280 |
| Fällige Zinsen | 99.008 | 69.629 | 65.883 |
| Laufende Konten - fällig von: | | | |
| Mitgliedsverbänden | 2.160.963 | 1.326.810 | 288.579 |
| Allgemeinem Fonds | - | 49.928 | 27.877 |
| Eintreibbare Ausgaben und Vorschüsse, Schuldner | 170.168 | 88.035 | 22.732 |
| GESAMTAKTIVA | <u>12.530.182</u> | <u>9.040.304</u> | <u>5.896.015</u> |

ABZÜGLICH PASSIVA

| | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Verschiedene Gläubiger und Vorschüsse | 336.764 | 36.100 | 24.915 |
| Noch nicht weitergeleitete Heuernachzahlung und Ent- schädigung | 1.288.924 | 999.065 | 915.084 |
| Steuern | 205.482 | 113.345 | 192.706 |
| Laufende Konten mit: | | | |
| Mitgliedsverbänden | 31.298 | 20.167 | - |
| Allgemeinem Fonds | 17.755 | - | - |
| GESAMTPASSIVA | <u>1.880.223</u> | <u>1.168.677</u> | <u>1.132.705</u> |

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|--------------------|-------------------|------------------|------------------|
| ÜBERTRAG AKTIVA | 12.530.182 | 9.040.304 | 5.896.015 |
| ÜBERTRAG PASSIVA | <u>1.880.223</u> | <u>1.168.677</u> | <u>1.132.705</u> |
| GESAMTAKTIVA NETTO | <u>10.649.959</u> | <u>7.871.627</u> | <u>4.763.310</u> |

INTERNATIONALER WOHLFAHRTS-, HILFS- UND SOZIALFONDS FÜR SEELEUTE

EINNAHMEN UND AUSGABEN PER 31. DEZEMBER 1977, 1978 UND 1979

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|--|------------------|------------------|------------------|
| <u>EINNAHMEN</u> | | | |
| Wohlfahrtsbeiträge, Mitgliedsbeiträge an die Sondersektion der Seeleute (überwiesen von Reedern und kassierenden Gewerkschaften) | 3.788.529 | 3.254.178 | 2.075.971 |
| Zinsen und Dividenden (abzüglich Körperschaftssteuer) | 404.996 | 324.571 | 180.274 |
| Miete für ITF-Hauptbüro | 36.086 | 8.688 | - |
| GESAMTEINNAHMEN FÜR DAS JAHR | <u>4.229.611</u> | <u>3.587.437</u> | <u>2.256.245</u> |

AUSGABEN

| | | | |
|---|------------------|------------------|----------------|
| Zuwendungen für Wohlfahrtszwecke | 457.397 | 733.095 | 437.554 |
| Hilfeleistung an Seeleute | 5.527 | 30.432 | 7.363 |
| Zinsen auf Heuernachzahlungen | 33.488 | 9.385 | - |
| Zuwendungen an den Allgemeinen Fonds für geleistete Dienste und indirekte Ausgaben im Zusammenhang mit der Verwaltung des Wohlfahrtsfonds | 325.418 | 207.597 | 163.841 |
| Ausgaben für Sitzungen, Reisen und Repräsentation | 91.686 | 60.377 | 66.968 |
| Zuwendungen an Seeleuteverbände | 2.242 | 3.316 | 1.000 |
| Rückerstattung von Vertretungskosten an Seeleutegewerkschaften | 292.151 | 292.167 | 126.584 |
| ÜBERTRAG | <u>1.207.909</u> | <u>1.336.369</u> | <u>803.310</u> |

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|--|-------------------|------------------|------------------|
| <u>ÜBERTRAG</u> | 1.207.909 | 1.336.369 | 803.310 |
| Rechtsanwalts- und Gerichtskosten | 91.554 | 54.517 | 38.514 |
| Währungswechselunterschiede | 94.265 | - | - |
| GESAMTAUSGABEN FÜR DAS JAHR | <u>1.393.728</u> | <u>1.390.886</u> | <u>841.824</u> |
| Überschuß für das Jahr | 2.835.883 | 2.196.551 | 1.414.421 |
| Gewinn(+)/Verlust(-) bei Verkauf von Investitionen (nach Besteuerung) | <u>+49.681</u> | <u>-2.273</u> | <u>+13.204</u> |
| GESAMTÜBERSCHUSS FÜR D. JAHR | 2.885.564 | 2.194.278 | 1.427.625 |
| Saldo des Fonds am Jahresbeginn | 7.655.400 | 4.581.220 | 3.153.595 |
| Nettobeiträge für 1977 (vorher nicht in die Rechnung einbezogene koreanische und taiwanesisische Gewerkschaften) | <u>-</u> | <u>879.902</u> | <u>-</u> |
| SALDO DES FONDS AM JAHRESENDE | <u>10.540.964</u> | <u>7.655.400</u> | <u>4.581.220</u> |

Anmerkungen zum Konto des Wohlfahrtsfonds

1.) Devisenstabilisierung - Währungswechselunterschiede

Die Nettoüberschüsse, die sich aus täglichen Verrechnungen mit ausländischen Bankkonten aufgrund der Änderung der Wechselkurse ergeben haben, werden in einem Reservekonto gehalten. Der diesbezügliche Nettoverlust für das Jahr 1979 betrug £ 131.681. Von diesem Verlust wurde ein diesbezüglicher Überschuß von £ 37.416 für das Jahr 1978 abgezogen, woraus sich der im Konto des Fonds für das Jahr 1979 angeführte Nettoverlust von £ 94.265 ergibt.

2.) Zuwendungen an den Allgemeinen Fonds

Vom Jahre 1977 an wurden gemäß einem Beschluß des Vorstandes 10% der Beitragseinnahmen des Wohlfahrtsfonds im Vorjahre an den Allgemeinen Fonds überwiesen, damit die Föderation vom Wohlfahrtsfonds eine Rückerstattung des Teils der Personalgehälter und Bürokosten erhält, die im Zusammenhang mit der Verwaltung des Wohlfahrtsfonds aufgetreten sind.

3.) Zinsen auf Heuernachzahlungen an Seeleute

Während des Zeitraums zwischen dem Zeitpunkt, an dem Reeder schuldige Heuern an die Sondersektion zahlen und dem Zeitpunkt der Überweisung dieser Heuern an die betreffenden Seeleute, befinden sich diese ausstehenden Heuern in einem Depositenkonto, das einen Zinsgewinn bringt. Bei der Auszahlung der Heuern erhalten die Seeleute somit einen Nettozinsgewinn von 5% pro Jahr, wobei zu berücksichtigen ist, daß der Einkommenssteuersatz auf Zinsen in Großbritannien 52% beträgt. Der Nettozinssatz, den die Seeleute erhalten, entspricht somit in etwa dem Bruttozinssatz nach Zahlung der auf Zinsen zu zahlenden Steuern.

GEWERKSCHAFTSGRÜNDUNGSFONDS

BILANZ FÜR DIE JAHRE 1977 BIS 1979

| | <u>1979</u> | <u>1978</u> | <u>1977</u> |
|--|-------------|-------------|-------------|
| | <u>£</u> | <u>£</u> | <u>£</u> |
| <u>SALDO DES FONDS</u> | | | |
| Per 31. Dezember | 7.503 | 7.503 | 7.503 |
| | ===== | ===== | ===== |
| <u>AKTIVA</u> | | | |
| <u>INVESTITIONEN</u> - £ 11.032 3% British Transport Stock 1978/88 (Marktwert) | | | |
| 1979 - £ 6.288, | | | |
| 1978 - £ 6.950 | | | |
| 1977 - £ 7.502) | 7.503 | 7.503 | 7.503 |
| | ===== | ===== | ===== |

GEWERKSCHAFTSGRÜNDUNGSFONDS
EINNAHMEN- UND AUSGABENKONTO
FÜR DIE JAHRE 1977 BIS 1979

| | <u>1979</u> £ | <u>1978</u> £ | <u>1977</u> £ |
|---|------------------|------------------|------------------|
| <u>EINNAHMEN</u> | | | |
| Fällige Zinsen (brutto - Steuern trägt Allgemeiner Fonds) | 331 | 331 | 331 |
| <u>AUSGABEN</u> | | | |
| Zinsüberweisung an Allgemeinen Fonds | 331 | 331 | 331 |
| | - | - | - |
| | === | === | === |

ANMERKUNGEN

1. Die einzige Transaktion des Fonds während der Jahre 1977 bis 1979 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 Reservefonds (jetzt aufgelöst) gemacht wurden.

BERICHTE DER LAIENRECHNUNGSPRÜFER

1977

Die Unterzeichneten haben die Bücher für das Jahr 1977 geprüft und sind überzeugt, daß sie ein wahrheitsgetreues Bild von der Vermögenslage der Föderation geben.

Unserem Kollegen Herrn Johnson war es aus anderweitigen Verpflichtungen nicht möglich, an der Sitzung teilzunehmen.

Der Ausschuß der Rechnungsprüfer:

gez.: G. Kiely

gez.: A. Kitson

1978

Die Unterzeichneten haben die Bücher für das Jahr 1978 geprüft und sind überzeugt, daß sie ein wahrheitsgetreues Bild von der Vermögenslage der Föderation geben.

Unserem Kollegen Herrn Kitson war es aus anderweitigen Verpflichtungen nicht möglich, an der Sitzung teilzunehmen.

Der Ausschuß der Rechnungsprüfer:

gez.: W.H. Johnson gez.: G. Kiely

1979

Die Unterzeichneten haben die Bücher für das Jahr 1979 geprüft und sind überzeugt, daß sie ein wahrheitsgetreues Bild von der Vermögenslage der Föderation geben.

Unserem Kollegen Herrn Johnson war es aus anderweitigen Verpflichtungen nicht möglich, an der Sitzung teilzunehmen.

Der Ausschuß der Rechnungsprüfer:

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

BERICHTE DER BEGLAUBIGTEN RECHNUNGSPRÜFER

1977

Wir haben die beiliegenden 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 1977 sowie 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.

54 Baker Street
London W.1
25. Juli 1978

Stoy, Hayward & Co.
Beglaubigte Rechnungs-
prüfer

1978

Wir haben die beiliegenden 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 1978 sowie 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.

54 Baker Street
London W.1
29. September 1979

Stoy, Hayward & Co.
Beglaubigte Rechnungsprüfer

1979

Wir haben die beiliegenden 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 die Bilanzen und Aufstellungen ein wahrheitsgetreues und genaues Bild von deren Stand am 31. Dezember 1979 sowie 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.

54 Baker Street
London W.1
9. Juni 1980

Stoy, Hayward & Co.
Beglaubigte Rechnungsprüfer

XXXIII C-10-ÄNDERUNG DER ITF-SATZUNGEN

Es lagen folgende Anträge auf Änderung der ITF-Satzungen vor:

EINLEITUNG

1. Am Ende des gegenwärtigen Textes ist folgender Absatz hinzuzufügen:

"Die ITF hat eine Sonderabteilung, die sich Sonderabteilung für Seeleute nennt."

Antragsteller: ITF-Vorstand

Anmerkungen:

Der Vorstand möchte folgende Bemerkungen zu diesem Antrag machen:

Durch diese Änderung und die in Antrag 2 vorgeschlagenen Änderungen des Artikels I soll die verfassungsmäßige Position der ITF-Sonderabteilung für Seeleute klargestellt und kein Zweifel darüber gelassen werden, daß die ITF berechtigt ist, individuelle Transportarbeiter, wie z.B. Seeleute, zu unterstützen. Die Vorschläge des Vorstandes ergeben sich aus einer Reihe von Gerichtsprozessen, die während der letzten Jahre gegen die ITF eingeleitet wurden.

Artikel I (Ziele und Methoden), Absätze 2 und 3

2. Es sind folgende Unterabsätze hinzuzufügen:

"2. (e): der Unterstützung der im Transport und in transportverwandten Industrien beschäftigten Arbeitnehmer bei der Verteidigung und Förderung ihrer wirtschaftlichen, sozialen, beruflichen, bildungsmäßigen und kulturellen Interessen.

3. (g): durch die Unterstützung der im Transport und in transportverwandten Industrien beschäftigten Arbeitnehmer, indem sie finanzielle oder materielle Hilfe für die Arbeitnehmer bereitstellt oder bereitzustellen hilft."

Antragsteller: ITF-Vorstand

Anmerkung:

S. Anmerkungen zu Abänderungsantrag 1

Artikel II - Mitgliedschaft zu Verpflichtungen

Absatz 3, Unterabsatz a)

3. Hinter dem Wort "Mitgliedsbeiträge" sind die Worte

"und Kongreßbeiträge"

einzufügen.

Antragsteller: Norwegische Seeleutegewerkschaft

Anmerkung:

S. auch Abänderungsantrag 8

Artikel VI (Vorstand), Absatz 1:

4. In Zeile 1 und 2 ist die Ziffer "23" durch die Ziffer "24" zu ersetzen.

Antragsteller: Australische Hafentarbeiter-Föderation (WWFA)

Anmerkungen:

Die Antragsteller begründen ihren Antrag wie folgt:

"Bei der normalen Anwendung der ITF-Politik besteht die Absicht, sowohl im Generalrat als auch im Vorstand eine angemessene geographische und zahlenmäßige Vertretung vorzusehen. Gegenwärtig könnte man sowohl auf geographischer als auch auf zahlenmäßiger Basis argumentieren, daß Asien zusätzliche Vertreter haben sollte. Die Absicht hinter der vorgeschlagenen Satzungsänderung ist es somit, Asien einen zusätzlichen Sitz im Vorstand zuzusprechen, und wir möchten vorschlagen, daß eine angemessene Verteilung der asiatischen Sitze wie folgt sein sollte: ein Vorstandsmitglied aus Japan, ein Vorstandsmitglied aus Südostasien und ein Vorstandsmitglied aus Australien/Ozeanien. Eine Erhöhung der Zahl der Vorstandsmitglieder auf 24 zwecks Gewährung eines zusätzlichen Vorstandssitzes für Asien würde eine Realisierung der oben vorgeschlagenen Sitzverteilung erlauben."

Artikel VI (Vorstand), Absatz 1:

5. In Zeile 1 und 2 ist die Ziffer "23" durch die Ziffer "24" zu ersetzen.

Antragsteller:

All-Japan Seamen's Union (KAIIN)

National Railway Workers' Union
(KOKURO)

All-Japan Municipal Transport
Workers' Union (TOSHIKO)

Japan Federation of Travel and
Air Cargo Agency Workers' Unions
(KANKO-ROREN)

Nippon National Railway Motive
Power Union (DORO)

All-Japan Express Workers' Union
(ZEN-NITTSU)

Japan Air Lines Workers' Union
(ZEN-NIKKORO)

Japan Air Lines Cabin Attendants'
Union (KYAKUJO)

Anmerkung:

Die Antragsteller begründen ihren Antrag wie folgt:

"In Anbetracht der großen geographischen Ausbreitung des Raumes Asien und der Zahl der asiatischen Mitgliedsverbände sind die angeschlossenen japanischen Gewerkschaften der Ansicht, daß es angebracht wäre, den asiatischen Mitgliedsverbänden 3 Sitze im Vorstand einzuräumen anstatt der gegenwärtigen 2 Sitze.

Die japanischen Mitgliedsverbände ersuchen den ITF-Vorstand daher, diesen Vorschlag bei der Formulierung seiner Empfehlung an den Kongreß bezüglich der Wahl des Vorstandes gebührend zu berücksichtigen."

Artikel VI: Vorstand, Absatz 1:

6. In den Zeilen 1 und 2 ist die Ziffer "23" durch die Ziffer "24" zu ersetzen.

Antragsteller:

Schiffselektrikergewerkschaft
— Argentinien
Gewerkschaft des Straßenbahn- und
Autobuspersonals (UTA)
— Argentinien
Gewerkschaft der Tallyleute
— Argentinien
Schiffsingenieursgewerkschaft
— Argentinien
Straßentransportarbeitergewerk-
schaft — Argentinien

Anmerkungen:

1. Die Antragsteller schlagen vor, daß die Wahlgruppe Lateinamerika und Karibischer Raum anstatt der gegenwärtigen 2 Mitglieder 3 Mitglieder im Vorstand haben sollte. Sie begründen diesen Vorschlag mit einem Verweis auf die geographische Ausdehnung der Region; deren Vielseitigkeit; die zunehmende Zahl unabhängiger Staaten und die konsequente Ausdehnung der ITF-Tätigkeit; die politischen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme der Region; und den Umstand, daß die Region durch nur 2 Mitglieder nicht ausreichend vertreten werden kann.

2. Die Eisenbahner- und Hafenarbeitergewerkschaft von Costa Rica und die Kolumbische Seeleutegewerkschaft (UNIMAR) haben Entschließungsanträge eingereicht, in denen gefordert wird, daß Lateinamerika und der Karibische Raum durch drei Mitglieder im Vorstand vertreten sein sollten. Keine der beiden Gewerkschaften hat jedoch spezifisch eine Änderung der ITF-Satzungen zwecks Vergrößerung der Gesamtmitgliedschaft des Vorstandes beantragt. Sie werden Gelegenheit haben, Vorschläge zu machen, wenn dem Kongreß in Übereinstimmung mit Artikel VI, Absatz 5 der Satzungen die Empfehlung des Vorstandes über die geographische Zusammensetzung des Vorstandes vorgelegt wird.

Neuer Artikel XV (die jetzigen Artikel XV bis XVIII sind entsprechend unzunummerieren): (revidierte Fassung)

7. BEILEGUNG INTERNER STREITIGKEITEN

1. Wenn zwei oder mehrere angeschlossene Organisationen miteinander in Streitigkeiten über eine Frage oder Fragen verwickelt sind, welche die ITF oder deren Tätigkeit berühren, steht es ihnen frei, die ITF aufzufordern, als Schiedsrichter zu handeln. Die schiedsrichterliche Regelung kann jedoch nur erfolgen, wenn alle in den Streitfall verwickelten Parteien mit dessen Verweisung an eine Schiedsinstanz einverstanden sind, nachdem sie sich davon überzeugt haben, daß ein Schiedsentscheid nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen oder der Politik des nationalen Gewerkschaftsbundes, dem sie angehören, steht. Die Entscheidungen der Schiedsinstanz sind bindend.
2. Das Schiedsverfahren wird von Fall zu Fall vom Generalsekretär bei Rücksprache mit dem (den) Vorsitzenden der betreffenden Fachsektion(en) und den streitenden Parteien festgelegt.

Antragsteller: ITF-Vorstand

Anmerkungen:

Auf seiner Sitzung im März 1979 beschloß der ITF-Vorstand vorzuschlagen, "daß auf dem nächsten ITF-Kongreß eine Änderung der Satzungen erfolgen sollte, um vorzusehen, daß Streitfälle zwischen Mitgliedsverbänden einer Schiedsinstanz vorgelegt werden, deren Entscheidungen verbindlich sein sollten". Dieser Beschluß ergab sich aus einem

Bericht über einen seitdem dank der Intervention der ITF beigelegten Streitfall zwischen britischen und australischen Mitgliedsverbänden.

Der vorgeschlagene Text enthält zwei grundlegende Elemente: erstens müssen die in den Streitfall verwickelten Parteien mit dessen Verweisung an eine Schiedsinstanz einverstanden sein und zweitens müssen sie - nachdem sie ihr Einverständnis erklärt haben - das Ergebnis des Schiedsverfahrens akzeptieren. Da die gesamten ITF-Satzungen auf der Selbständigkeit der Mitgliedsverbände basieren, gibt es keine andere Wahl, als ein von der Zustimmung der Mitgliedsverbände abhängiges Schiedsverfahren vorzusehen; andererseits jedoch wäre es eine reine Zeitverschwendung, wenn die Entscheidungen der Schiedsinstanz dann nicht akzeptiert würden. Die von der Schiedsinstanz zu behandelnden Streitfälle werden - was ihr Ausmaß und ihren Ernst betrifft - sehr unterschiedlich sein. Aus diesem Grunde ist der sich auf die Festlegung des anzuwendenden Verfahrens beziehende Absatz des vorgeschlagenen Textes sehr flexibel formuliert.

Artikel XV: Mitgliedsbeiträge und zusätzliche Beiträge

Absatz 1

8. In der zweiten Zeile sind hinter dem Wort "Beitrag" die Worte

"und Kongreßbeitrag"

einzufügen.

Antragsteller: Norwegische Seeleutegewerkschaft

Anmerkung:

S. auch Abänderungsantrag 3

Artikel XVI -- Finanzen und Rechnungsprüfung

9. Es ist folgender neuer Absatz hinzuzufügen:

"6. Die Habe der ITF (mit Ausnahme von Bargeld, das der Kontrolle des Generalsekretärs untersteht)^x ist in den Besitz von Treuhändern zu übertragen.

x) Später schlug der Vorstand die Streichung des eingeklammerten Textes vor.

Der Vorstand legt Vorschriften bezüglich der Ernennung, Absetzung, Vollmachten und Verpflichtungen dieser Treuhänder fest."

Antragsteller: ITF-Vorstand

Anmerkungen:

Der Vorstand möchte folgende Bemerkungen machen:

Diese Abänderung würde es der ITF ermöglichen, ihre Habe wirksamer vor Schadenersatzforderungen zu schützen, die sich aus der Tätigkeit der ITF ergeben. Die Änderung wäre die erste einer Reihe von Maßnahmen, die der Vorstand sobald wie möglich nach dem Kongreß in die Wege leiten würde.

XXXIII C-10/1-ÄNDERUNG DER ITF-SATZUNGEN

1. Auf seiner Sitzung am 15. Juli 1980 beschloß der Vorstand einstimmig, dem Kongreß vorzuschlagen, daß die auf Seiten 4, 5 und 6 in Dokument XXXIII C-10 angeführten Anträge auf Änderung der Satzungen wie folgt abgeändert werden sollten:

Artikel VI (Vorstand), Absatz 1

In Zeile 1 und 2 ist die Ziffer "23" durch die Ziffer "25" zu ersetzen.

2. Der Vorstand empfiehlt die Annahme dieses Vorschlags und schlägt weiter vor, daß die zwei zusätzlichen Vorstandssitze, die dadurch entstehen, wie folgt verteilt werden sollten: einer an die Wahlgruppe Asien/Australasien und einer an die Wahlgruppe für Lateinamerika und den Karibischen Raum (s. Dok. XXXIII C-14/EB/1).

XXXIII C-11-MITGLIEDSBEITRÄGE

1. Es ist Aufgabe des Kongresses, den normalen Mitgliedsbeitrag für die drei Jahre 1981 bis 1983 festzulegen.
2. Früher war es üblich, einen einheitlichen Beitrag für die gesamte 3-Jahres-Periode festzulegen, weil damals die Preise und Wechselkurse verhältnismäßig stabil waren. In letzter Zeit dagegen wurde ein separater, jährlich ansteigender Beitrag für jedes der drei Zwischenkongreßjahre festgelegt. Auf diese Weise hofften wir zu vermeiden, daß die Mitgliedsverbände im ersten Jahr weitaus mehr zahlen als die ITF benötigt und im dritten Jahr weitaus weniger.
3. Die Festlegung separater Beiträge für jedes einzelne Jahr hat allgemein Zustimmung gefunden, und der Vorstand empfiehlt, dieses System beizubehalten.
4. Bei der Prognose der finanziellen Bedürfnisse der ITF während der nächsten drei Jahre kann man lediglich von der bestmöglichen Schätzung ausgehen. Sicher ist nur, daß die Kosten weiterhin ansteigen werden und die Bewegung der Wechselkurse noch schwieriger vorauszusehen ist als die wahrscheinliche Inflationsrate. Die Gesamtausgaben der ITF für das Jahr 1977 lagen etwa 36,3% höher als im Jahre 1976 und für das Jahr 1978 betragen sie 27,3% mehr als im Vorjahre. (Die endgültigen Ziffern für die Gesamtausgaben im Jahre 1979 lagen bei Niederschrift des vorliegenden Dokumentes noch nicht vor. Die Ausgaben für 1977 - und bis zu einem gewissen Grade auch für 1978 - waren aufgrund einmaliger Kosten im Zusammenhang mit dem Umzug ins neue ITF-Hauptbüro höher als andernfalls der Fall gewesen wäre, aber selbst bei Berücksichtigung solcher besonderen Umstände werden die Ausgaben der ITF infolge der Inflation ganz offensichtlich weiterhin ansteigen. Obwohl in einer Organisation wie der ITF immer Einsparungen dieser oder jener Art vorgenommen werden könne, wird es nicht möglich sein, die Ausgaben derart zu reduzieren, daß die Gesamtausgaben unverändert bleiben ohne auch gleichzeitig die Tätigkeit der Föderation zu reduzieren.
5. Da die meisten Mitgliedsverbände der Ansicht sind, daß die ITF eher mehr tun sollte als weniger, bleibt uns keine andere Wahl, als eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge zu erwägen. Natürlich sind unseren diesbezüglichen Erwartungen Grenzen gesetzt, vor allem wenn Mitgliedsverbände ihrerseits unter finanziellem Druck stehen. Aus diesem Grunde sieht der nachstehende Vorschlag eine gestaffelte Anhebung der Beiträge vor, aber in der Form, daß die Erhöhungen für das zweite und dritte Jahr prozentual niedriger sind als im ersten Jahr.

6. Auf seiner Sitzung am 18. und 19. März 1980 diskutierte der Vorstand außerdem die Frage der Finanzierung künftiger ITF-Kongresse. Bisher wurde etwa die Hälfte der Kongreßkosten von den gastgebenden Organisationen getragen und der Rest vom Allgemeinen Fonds der ITF. An diesem Verfahren wurde Kritik geübt, weil die Wahl der Kongreßtagungsorte bedingterweise auf jene Länder beschränkt ist, deren Mitgliedsverbände in der Lage sind, die halben Kongreßkosten zu übernehmen. Der Vorstand war der Ansicht, daß die ITF in Zukunft die gesamten grundlegenden Kosten des Kongresses tragen sollte, (die Gastgeber dürfen natürlich gern ihrerseits Gastfreundschaft anbieten) und die in Absatz 7, unten, gemachte Empfehlung berücksichtigt die finanzielle Auswirkungen dessen, so daß im vorgeschlagenen Mitgliedsbeitrag ein Beitrag von 2 1/2 Pence pro Mitglied und Jahr, verteilt über drei Jahre (1/2 Penny für das Jahr 1981, 1 Pence für das Jahr 1982 und wiederum 1 Pence für das Jahr 1983) inbegriffen ist.

7. Der Vorstand empfiehlt dem Kongreß, für die drei Jahre 1981 - 1983 folgende normale Mitgliedsbeiträge festzulegen:

| | | |
|-------|----|-----------|
| 1981: | 16 | 1/2 Pence |
| 1982: | 19 | " |
| 1983: | 21 | " |

8. Die 16 1/2 Pence für 1981 sind 22,2% mehr als der jetzige Beitrag von 13,5 Pence, und die Erhöhungen für die beiden folgenden Jahre belaufen sich auf 15,2% bzw. 10,5% im Vergleich zum Vorjahre.

XXXIII C-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 100.00 darf 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 Kongreßdelegation 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:

| <u>Land oder Ländergruppe</u> | <u>Mitglieder</u> | <u>Ersatzmitglieder</u> |
|---|-------------------|-------------------------|
| <u>Europa und Naher Osten</u> | | |
| 1. Belgien, Luxemburg und Niederlande | 3 | 3 |
| 2. Dänemark und Finnland | 3 | 3 |
| 3. Deutschland | 4 | 4 |
| 4. Färöer-Inseln und Island | 1 | 1 |
| 5. Frankreich | 1 | 1 |
| 6. Großbritannien und Republik Irland | 4 | 4 |
| 7. Griechenland, Italien, Malta und Zypern | 2 | 2 |
| 8. Norwegen | 1 | 1 |

| <u>Land oder Ländergruppe</u> | <u>Mitglieder</u> | <u>Ersatzmitglieder</u> |
|---|-------------------|-------------------------|
| <u>Europa und Naher Osten</u> | | |
| 9. Österreich | 1 | 1 |
| 10. Portugal | 1 | 1 |
| 11. Schweden | 1 | 1 |
| 12. Schweiz | 1 | 1 |
| 13. Spanien | 1 | 1 |
| 14. Israel und Türkei | 2 | 2 |
| 15. Estland und Polen | 1 | 1 |
| <u>Afrika</u> | | |
| 16. Ägypten, Gambia, Ghana, Kenia, Liberia, Malawi, Nigeria, Sierra Leone, Südafrika, Togo, Tunesien, Zimbabwe | 3 | 3 |
| <u>Asien und Australien</u> | | |
| 17. Japan | 2 | 2 |
| 18. Bangladesch, Hongkong, Indien, Indonesien, Korea, Malaysia, Pakistan, Philip- pinen, Singapur, Sri Lanka, Taiwan | 3 | 3 |
| 19. Australien, Fidschi-Inseln, Kiribati & Tuvalu, Neusee- land, Papua-Neuguinea | 1 | 1 |
| <u>Lateinamerika und der Karibische Raum</u> | | |
| 20. Argentinien, Bolivien, Bra- silien, Chile, Costa Rica, Dominikanische Republik, Ekuador, Guatemala, Honduras, Kolumbien, Mexiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, El Salvador, Uruguay, Venezuela | 3 | 3 |

| <u>Land oder Ländergruppe</u> | <u>Mitglieder</u> | <u>Ersatzmitglieder</u> |
|--|-------------------|-------------------------|
| <u>Lateinamerika und der Karibische Raum</u> | | |

| | | |
|--|---|---|
| 21. Antigua, Barbados, Bermuda, Curaçao, Dominica, Guyana, St. Lucia, St. Vincent, Trinidad und Grenada | 1 | 1 |
|--|---|---|

Nordamerika

| | | |
|------------|---|---|
| 22. Kanada | 3 | 3 |
| 23. USA | 7 | 7 |

XXXIII C-14/GC/2-NOMINIERUNGEN FÜR DEN GENERALRAT

| <u>Nationale oder regionale Gruppe</u> | <u>Vollmitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|--|---------------------|-----------------------|
|--|---------------------|-----------------------|

Europa und Naher Osten

| | | |
|--|-----------------------------|---------------------------------|
| 1. Belgien, Luxemburg und Niederlande | B. Kok (Niederlande) | W.Ch.v. Zuylen (Niederlande) |
| | E. Baudet (Belgien) | P.A. Potums (Belgien) |
| | J. Schneider (Luxemburg) | M. Vergracht (Belgien) |
| 2. Dänemark und Finnland | A.C. Hansen (Dänemark) | H.J. Jensen (Dänemark) |
| | A. Kruse (Dänemark) | B. Aanaes (Dänemark) |
| | U. Keijonen (Finnland) | S.E. Nylund (Finnland) |
| 3. Deutschland | H. Frieser | L. Raupp |
| | H. Vomberg | F. Wolf |
| | S. Merten | K. Haussig |
| | H. Wittkopp | D. Benze |
| 4. Estland und Polen | Frei | Frei |

| <u>Nationale oder regionale Gruppe</u> | <u>Vollmitglied</u> | <u>Ersatzmitglied</u> |
|--|--|--|
| <u>Europa und Naher Osten</u> | | |
| 5. Färöer-Inseln und Island | O. Vigfússon (Island) | A. Jacobsen (Färöer-Inseln) |
| 6. Frankreich | Y. Lequoy | R. Hers |
| 7. Großbritannien und Republik Irland | A.M. Evans (GB) S. Weighell (GB) T. Jenkins (GB) C. Kirwan (Irland) | E. Nevin (GB) G. Kiely (GB) R. Buckton (GB) J. Slater (GB) |
| 8. Israel und Türkei | M. Beit-Dagan (Israel) M. Acidereli (Türkei) | M. Levy (Israel) A. Kanli (Türkei) |
| 9. Griechenland, Italien, Malta und Zypern | E. Saitis (Griechenland) M. Mascetti (Italien) | A. Caruana (Malta) O. Neocleous (Zypern) |
| 10. Norwegen | H. Aasarød | W. Kolstad |
| 11. Österreich | F. Prechtl | K. Kornfeil |
| 12. Portugal | A. Gonçalves | A. Laureano |
| 13. Schweden | B. Gustavsson | A. Karlsson |
| 14. Schweiz | W. Meier | P.W. Küng |
| 15. Spanien | V. Sanchez | A. Periago |
| <u>Afrika</u> | | |
| 16. Ägypten, Gambia, Ghana, Kenia, Liberia, Malawi, Nigeria, Sierra Leone, Südafrika, Togo, Tunesien, Zimbabwe | D. Oyeyemi (Nigeria) R. Baiden (Ghana) A. Mhungu (Zimbabwe) | A.W. Hassan (Sierra Leone) A.K. Yankey (Ghana) M.A. Bakare (Nigeria) |

Nationale oder
regionale Gruppe

Vollmitglied

Ersatzmitglied

Asien und Australasien

- | | | |
|--|---|--|
| 17. Japan | M. Morikage K. Kihata | A. Sato H. Nai |
| 18. Bangladesh, Hongkong, Indien, Indonesien, Korea, Malaysia, Pakistan, Philippinen, Singapur, Sri Lanka, Taiwan | K.P. Hong (Korea) L. Barnes (Indien) R.A. Hamid (Singapur) | Y. Serang (Indien) A. Protapuddin (Bangladesh) G. Oca (Philippinen) |
| 19. Australien, Fiji-In- seln, Kiribati & Tuvalu, Neuseeland, Papua Neu-Guinea | C.H. Fitzgibbon (Australien) | J.Woods (Neuseeland) |

Lateinamerika und
Karibischer Raum

- | | | |
|--|---|--|
| 20. Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Kolumbien, Costa Rica, Dominikanische Repu- blik, Ecuador, Guatema- la, Honduras, Mexiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, El Salvador, Uruguay, Venezuela | D.C. Fanuele (Argentinien) M. Sant'anna (Brasilien) E. Vanegas (Kolumbien) | R. Camacho (Bolivien) A. Huerta (Mexiko) E. Vogel (Chile) |
| 21. Antigua, Barbados, Bermuda, Curaçao, Dominica, Grenada, Guyana, St. Lucia, St. Vincent, Trinidad | V. Glean (Trinidad) | O. Simmonds (Bermuda) |

Nordamerika

- | | | |
|------------|---|--|
| 22. Kanada | W.C.Y. McGregor D. Nicholson M.M. Rygus | R. Gralewicz R.A. Gingerich D. Kennedy |
|------------|---|--|

Nationale oder regionale Gruppe

Vollmitglied

Ersatzmitglied

Nordamerika

23. USA

F. Drozak
S.J. Wall
R.T. McKay
J.F. Peterpaul
W. Lindner
J.F. Otero
T.W. Gleason

J. Fay
T. Martinez
F. Hardin
B. Sharman
J.A. Whale
O. Berge
J. Bowers

XXXIII C-14/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.

* siehe auch Kongreß-Dokument XXXIII C-10/1

(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:

| <u>Ländergruppe</u> | <u>Mitglieder</u> |
|---|----------------------------------|
| (a) Europa und Naher Osten | 12 |
| (b) Nordamerika | 5 |
| (c) Afrika | 2 (siehe Liste der Länder unten) |
| (d) Asien und Australasien | 2 |
| (e) Lateinamerika und der Karibische Raum | 2 |

3. Der Vorstand empfiehlt ferner, daß mit Ausnahme der Gruppe "Nordamerika" (mit nur zwei Ländern) kein Land mit einer zahlenden Mitgliedschaft unter 400.000 mehr als ein Mitglied; kein Land mit einer zahlenden Mitgliedschaft unter 800.000 mehr als zwei und kein Land mehr als drei Mitglieder nominieren kann.
4. Diese Empfehlungen sind provisorisch, da sie gemacht werden, bevor der Kongreß zu Anträgen auf Änderung der ITF-Satzungen Stellung genommen hat, gemäß denen Asien und Lateinamerika (einschließlich Karibik) je ein zusätzlicher Vorstandssitz zugesprochen werden sollte. Falls einer (oder beide) dieser Anträge angenommen wird, müßten die vorliegenden Empfehlungen entsprechend den Beschlüssen des Kongresses angepaßt werden.

AFRIKA

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

ASIEN UND AUSTRALASIEN

| | | | |
|-------------------|------------|------------|-----------------|
| Australien | Hongkong | Korea | Papua-Neuguinea |
| Bangladesch | Indien | Malaysia | Philippinen |
| Fidschi-Inseln | Indonesien | Neuseeland | Singapur |
| Kiribati & Tuvalu | Japan | Pakistan | Sri Lanka |
| | | | Taiwan |

LATEINAMERIKA UND KARIBISCHER RAUM

| | | | |
|-------------|---------------------|-----------|-------------|
| Antigua | Dominica | Honduras | Peru |
| Argentinien | Dominikan. Republik | Kolumbien | St. Lucia |
| Barbados | | Mexiko | St. Vincent |
| Bermuda | Ekuador | Nicaragua | El Salvador |
| Bolivien | Grenada | Panama | Trinidad |
| Brasilien | Guatemala | Paraguay | Uruguay |
| Chile | Guyana | | Venezuela |
| Costa Rica | | | |
| Curaçao | | | |

NORDAMERIKA

| | |
|--------|-----|
| Kanada | USA |
|--------|-----|

EUROPA UND NAHER OSTEN

| | | | |
|---------------|----------------|-------------|----------|
| Belgien | Griechenland | Italien | Polen |
| Dänemark | Großbritannien | Luxemburg | Portugal |
| Deutschland | Irland | Malta | Spanien |
| Estland | Island | Niederlande | Schweden |
| Färöer Inseln | Israel | Norwegen | Schweiz |
| Finnland | | | Zypern |
| Frankreich | | | |

XXXIII C-14/EB/2-WAHL DES VORSTANDES: ABDERRAZAK AYOUB

1. Auf seiner Sitzung am 15. Juli 1980 beschloß der Vorstand einstimmig, dem Kongreß vorzuschlagen, daß Abderrazak Ayoub (Stellvertretender Generalsekretär der Tunesischen Eisenbahner-Föderation und Mitglied des ITF-Vorstandes) für die kommende Amtsperiode zum Ehrenmitglied des Vorstandes ernannt werden sollte.

2. Der Kongreß kann auf diese Weise die beharrliche und mutige Verteidigung gewerkschaftlicher Grundsätze durch den Kollegen Ayoub während seiner 26 Monate langen Inhaftierung, die er so ungerechterweise erleiden mußte, würdigen (siehe Tätigkeitsbericht, Dok. XXXIII C-7, Punkt 33 - 36).

XXXIII C-14/EB/3-NOMINIERUNGEN FÜR DEN VORSTAND

NAME

LAND

Europa und Naher Osten

| | |
|---------------|----------------|
| F. Prechtl | Österreich |
| E. Baudet | Belgien |
| Y. Lequoy | Frankreich |
| H. Frieser | Deutschland |
| S. Merten | Deutschland |
| S. Weighell | Großbritannien |
| A.M. Evans | Großbritannien |
| B. Kok | Niederlande |
| H. Aasarød | Norwegen |
| V. Sanchez | Spanien |
| B. Gustavsson | Schweden |
| M. Beit-Dagan | Israel |

Afrika

| | |
|-------------|----------|
| D. Oyeyemi | Nigeria |
| A.J. Mhungu | Zimbabwe |

Asien

| | |
|-----------------|------------|
| M. Morikage | Japan |
| C.H. Fitzgibbon | Australien |
| K.P. Hong | Korea |

NAME

LAND

Lateinamerika und der Karibische Raum

M. Sant'anna
D.C. Fanuele
E. Vanegas B.

Brasilien
Argentinien
Kolumbien

Nordamerika

W.C.Y. McGregor
D. Nicholson
T.W. Gleason
J.F. Peterpaul
J.F. Otero

Kanada
Kanada
USA
USA
USA

KONGRESSPERSONAL

Dolmetscher

| | |
|----------------------------|-------------------------|
| A. Spirig | R. Bidmade |
| E.H. Sagasti | E. Tschiesche |
| J. Berg | P.J. Broomfield |
| J. Recker | A. Schiller |
| J. Lateiner | C. Bishopp |
| K. Shimizu (Japanisch) | C. Giugni (Italienisch) |
| A. Odani (Japanisch) | E. Grandi (Italienisch) |
| Choon Ho Shin (Koreanisch) | |

Nicht zu ihrer Gewerkschaftsdelegation zählende Mitglieder des Ausschusses der gastgebenden Gewerkschaften

| | |
|--------------|-----------|
| E. Schmidt | R. Palmer |
| F. Waldner | D. Segal |
| W.J. Redford | R. Amon |
| Ph. McGuire | G. Zeh |
| G. Roberts | D. Meehan |

Amerikanisches Kongreßpersonal

Mitglieder der:

Seafarers' International Union of North America
Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks
Transport Workers' Union of America
International Association of Machinists

Reisebüro

| | |
|-----------|-------------|
| E. Decker | C. Chesnean |
|-----------|-------------|

ITF-Sekretariat

H. Lewis, Generalsekretär

| | |
|-----------------|----------------|
| J. Hauf | G. Eady |
| A. Selander | A. Earney |
| K.A. Golding | I. Englund |
| M.S. Hoda | M. Fitzgerald |
| B. Laughton | A. Hanson |
| E.M. Leigh | G. Küper |
| I. Berger | M. Norlén |
| G.N. Brothers | D. Reid |
| A.Y. Collarbone | U. Skarbo |
| C. Cossa | B. Stonebridge |
| M. Cossa | H. Walsh |
| W. Curd | W.K. Wünsche |
| M. Davidsson | |

KONGRESSPERSONAL (Fortsetzung)

Lima-Büro der ITF

B. de Veragusti
C. Villegas
J. Fonseca

G. Taddei
H. Ceballos

ITF-Regionalvertreter

M. Gomero
B. Udogwu

E. Masuda
D. U'ren

Ehrengäste

USA-Präsident Jimmy Carter
R. Marshall, USA-Arbeitsminister
G. Regan, kanadischer Arbeitsminister
L. Kirkland, Vorsitzender des USA-Gewerkschaftsbundes AFL-CIO
D.J. Miller, Vorsitzender der AFL/CIO-Zweigstelle Florida
C.H. Blyth, ehemaliger ITF-Generalsekretär
R. Dekeyzer, ehemaliger ITF-Präsident

Beobachter

D. Good, AFL-CIO
E.S. Lee, AFL-CIO
J. Harker, Kanadischer Gewerkschaftsbund (CLC)
S. Avizemer, Histradrut-Vertreter für Nordamerika
O. Kersten, IBFG
A. Mukherjee, IAO
K. Müller-Osten, Friedrich-Ebert-Stiftung
C. Iddon, Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der EWG
P. Seton, Verkehrsabteilung der EWG
L.C. Enckell, IUF
D. Kennedy, IFALDA
H.H. Henschler, IFALDA
M. Paladino, Asian Free Labor Institute
W.C. Doherty, Jr. American Institute for Free Labor Development
P. O'Farrell, Afro-American Labor Center
H.H. Pollak, Sozialabteilung des USA-Außenministeriums
J. Leslie, USA-Arbeitsministerium
J. Pitcher, USA-Arbeitsministerium
M.K. Carson, kanadisches Arbeitsministerium
J. Ward, kanadisches Außenministerium
J. O'Donnell, Universität Harvard
E.J. McHale, Berater, US International Communications Agency
B.E. Lanpher, Staff Officers' Association, USA
H. Thilo, Botschaft der Bundesrepublik Deutschland
P.D. Carr, Sozialattaché der britischen Botschaft
U. Gittens, Sozialattaché, Botschaft von Trinidad und Tobago
M.B. Carlsson, schwedischer Sozialattaché für Kanada
M.A. Hirigoyen, Federación del Transporte de Cuba (exilio)
J. Lopez, ASAVA-LAB, Bolivien
E. Rodriguez, USGU, Dominikanische Republik
A. Griffiths, Hongkong Merchant Navy Officers' Guild
A. Trevor, Bustamente Industrial Trade Union, Jamaika
J. Haton, Minkororen, Japan
K. Hamada, Minkororen, Japan
N. O'Kada, Minkororen, Japan
M. Nasu, Minkororen, Japan
A. Kokubo, Zenkoun, Japan

GÄSTE (Fortsetzung)

Beobachter (Fortsetzung)

T. Kurokawa, Shitetsu, Japan
N. Ishikawa, Shitetsu, Japan
M. Nagese, Shitetsu, Japan
I. Ohba, Shitetsu, Japan
H. Fujiwara, Shitetsu, Japan
T. Morikami, Shitetsu, Japan
H. Kato, Shitetsu, Japan
B. Kakuhara, Shitetsu, Japan
K. Ichikawa, Shitetsu, Japan
K. Sugahara, Shitetsu, Japan
S. Kan-no, Shitetsu, Japan
T. Ichikawa, Shitetsu, Japan
S. Taira, Shitetsu, Japan
Mr. Adegbesan, Nigeria
A. Zamora, Port Authority Labour Union, Paraguay
B. Millan, National Workers' Bank, Paraguay

Besucher

L.L. Boshoff, Großbritannien
H. Dunning, Schweiz
R. Perada, Peru
N. Arellano, Peru
A. Chirinos, Peru

Delegiertenliste
33. Kongress
Internationale Transportarbeiter-Föderation
Miami
17 bis 24 Juli 1980

Anmerkung:* vertritt nicht anwesende Mitgliedsverbände

| <i>ITF Reg. Nr.</i> | <i>Land und Organisation</i> | <i>Delegierte</i> | <i>Berater</i> |
|-------------------------|---|--|---|
| Antigua | | | |
| 5121 | The Antigua Workers' Union | <i>B. W. Spencer</i> | |
| Argentina | | | |
| 5001 | La Fraternidad, Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras | <i>L. H. Etchezar C. Alvarez</i> | |
| 5002 | Sindicato Unico Portuarios Argentinos (SUPA) | <i>C. Loza</i> | |
| 5003 | Sindicato Encargados Apuntadores Maritimos | <i>O. Thompson</i> | |
| 5005 | Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) | <i>*E. Venturini</i> | |
| 5006 | Sindicato de Electricistas — Electronicistas Navales | <i>E. Venturini</i> | <i>M. Del Pozo</i> |
| 5007 | Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante | <i>L. D. Faure</i> | |
| 5008 | Asociación Argentina de Personal Aeronáutico (APA) | <i>R. Beotegui</i> | |
| 5010 | Centro de Comisarios Navales | <i>M. J. Pazos</i> | |
| 5011 | Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales — Profesional y Mutual | <i>J. L. H. Luciani</i> | |
| 5012 | Unión Personal de Aeronavegación de Entes Privados (UPADEP) | <i>D. C. Fanuele</i> | <i>J. A. Sansat J. H. Cabrera</i> |
| 5013 | Centro de Jefes y Oficiales Navales de Radiocomunicaciones de Argentina | <i>O. J. Real</i> | |
| 5015 | Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas | <i>O. R. Tieri R. M. Perez M. Blanco Angel Vivanco</i> | <i>J. M. Pestarino R. Lopez R. Pistone</i> |
| 5016 | Unión Tranviarios Automotor | <i>R. P. Azar A. C. Sancho A. P. Guglielmelli</i> | <i>N. A. Trellini A. E. Flores A. A. Fruttero E. M. Estevez J. Gallucci G. D. Benedetto</i> |
| Australia | | | |
| 8700 | Federated Clerks' Union of Australia | <i>R. J. Wasson J. Harding</i> | |
| 8704 | Federated Marine Stewards' & Pantrymen's Association of Australasia | <i>L. Mullens</i> | |
| 8706 | Merchant Service Guild of Australia | <i>F. Ross</i> | |
| 8708 | Waterside Workers' Federation of Australia | <i>C. H. Fitzgibbon N. Docker</i> | |
| 8709 | Institute of Marine & Power Engineers | <i>*C. H. Fitzgibbon</i> | |

| <i>ITF</i> Reg. Nr. | <i>Land und Organisation</i> | <i>Delegierte</i> | <i>Berater</i> |
|------------------------|--|--|---|
| 8710 | Australian Transport Officers' Federation Austria | *C. H. Fitzgibbon | |
| 9001 | Gewerkschaft der Eisenbahner | F. Prechtl J. Schmölz F. Bartosik A. Nagy E. Schmid E. Steinbach E. Steinböck K. Silvestri F. Hums | G. Rittler L. Schlegl J. Fürnwein J. Hötschl L. Wechdorn E. Jäger W. Weinfurter L. Hybl K. Wuchterl J. Mayer M. Plotzer A. Roppert R. Strobl E. Kaiser A. Ricka A. Klementschtsch F. Scheichl K. Falschlunger F. Ileschitz K. Rainer M. Hesse G. Poschalko |
| 9002 | Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr | F. Kornfeil W. Darmstädter R. Zehenthofer J. Probst | |
| 8020 | Bangladesh Bangladesh Launch Labour Association | A. Protapuddin | |
| 5161 | Barbados The Barbados Workers' Union | F. L. Walcott | |
| 9050 | Belgium Belgische Transportarbeidersbond | E. Baudet L. Eggers A. Vervliet | A. De Kie R. van Cant |
| 9051 | Secteur Tramways, Vicinaux et Autobus de la Centrale Générale des Services Publics | M. Vergracht F. Desmecht | A. Saussez |
| 9052 | Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics | P. Potums L. Buelens | |
| 9054 | Centrale des Métallurgistes de Belgique | R. R. Geldof | |
| 5201 | Bermuda Bermuda Industrial Union | O. Simmonds | |
| 5243 | Bolivia Sindicato de Trabajadores del Transporte Aéreo LAB | R. Camacho | |
| 5244 | Asociación de Técnicos Aeronáuticos de Cochabamba (ATAC) | F. Rivero | |
| 5249 | Sindicato de Tripulantes LAB "Capitan Alfonso Arce Pacheco" | R. Alvarez | G. Paz |
| 5255 | Sindicato de Chóferes Asalariados "1° de Mayo" (Santa Cruz) | L. Landivar | |
| 5257 | Federación Nacional de Trabajadores de "AASANA" | C. Miranda Monje | M. Cabrera G. C. Cruz Canelas B. Moreno Vaca F. Muñoz O. O. Camacho Yañez |

| <i>ITF</i> | <i>Land und Organisation</i> | <i>Delegierte</i> | <i>Berater</i> |
|-----------------|---|---|--|
| <i>Reg. Nr.</i> | | | |
| | Brazil | | |
| 5301 | Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos | <i>M. Sant'anna</i> <i>J. Ferreira</i> <i>J. Trajano</i> <i>J. Rocha</i> | <i>F. Maricato</i> |
| | Canada | | |
| 6900 | Canadian Air Line Dispatchers' Association | <i>E. M. Verrecchia</i> | |
| 6901 | Canadian Air Line Flight Attendants' Association | <i>P. J. Stier</i> <i>M. Jamernik</i> | |
| 6902 | Canadian Merchant Service Guild | <i>R. F. Cook</i> | <i>M. R. Sjoquist</i> <i>W. R. Hogg</i> <i>A. W. Davis</i> |
| 6903 | Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers | <i>D. Nicholson</i> <i>R. A. Gingerich</i> <i>J. A. Levia</i> <i>J. D. Hunter</i> <i>W. H. Matthew</i> <i>R. Desjardins</i> <i>A. Boyle</i> <i>M. M. Rygus</i> | <i>W. Apps</i> <i>T. Hughes</i> |
| 6904 | Seafarers' International Union (SIU) of Canada | | |
| 6954 | International Association of Machinists & Aerospace Workers | | |
| 6960 | Brotherhood of Railway, Airline & Steamship Clerks | <i>W.C.Y. McGregor</i> | <i>R. Welch</i> <i>M. J. Krystofiak</i> |
| | Chile | | |
| 5431 | Sindicato Profesional de Empleados y Obreros de Lan Chile (SPEOLAN) | <i>D. Henriquez</i> | |
| 5433 | Federación de Empleados Ferroviarios de Departamentos (FEDA) | <i>E. Vogel R.</i> | |
| 5434 | Federación de Sindicatos Profesionales de Empleados de Bahía de Chile (FEBACH) | <i>E. Ríos</i> | |
| | Colombia | | |
| 5502 | Unión de Marinos Mercantes de Colombia (UNIMAR) | <i>E. Vanegas B.</i> | |
| 5507 | Asociación de Chóferes de Colombia (ASOCHOCOL) | <i>J. I. Cadena</i> | |
| 5508 | Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Colombia (FEDEPUERTOS) | <i>R. Marquez</i> <i>Iguarán</i> | <i>J. Correa V.</i> |
| | Costa Rica | | |
| 5641 | Unión Ferroviaria Nacional Ferrocarril Eléctrico al Pacifico | <i>M. T. Alvarado B.</i> | |
| 5643 | Sindicato de Empleados de LACSA | <i>J. Muñoz</i> | |
| | Curaçao | | |
| 5571 | Algemene Haven Unie | <i>J. Pontelira</i> | <i>F. Thode</i> |
| | Cyprus | | |
| 9101 | Federation of Transport, Petroleum and Agricultural Workers | <i>H. Neocleous</i> | <i>M. Ioannou</i> |
| | Denmark | | |
| 9150 | Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD) | <i>A. Kruse</i> <i>J. Hansen</i> <i>T. Nielsen</i> <i>E. Kracht</i> <i>J. A.</i> <i>Engelbrechtsen</i> | <i>S. Villadsen</i> |
| 9151 | Dansk Jernbaneforbund | <i>S. H. Majlund</i> <i>C. H. Koch</i> | <i>J. Baadsgaard</i> |
| 9154 | Dansk Maskinbesaetningsforbund | <i>S. Fønsskov</i> | |
| 9155 | Dansk Sø-Restaurations Forening | <i>A. Bruun</i> | <i>A. Hansen</i> |

| | | | |
|---------------------------|--|---|---|
| 9156 | Privatbanefunktionærernes Forbund | J. Larsen | |
| 9157 | Dansk Lokomotivmands Forbund | G. P. K. Larsen | |
| 9159 | Radiotelegrafistforeningen | S. Bøje Larsen | |
| 9160 | Maskinmestrenes Forening | A. C. Hansen | A. Sørensen |
| 9161 | Danmarks Skibsførerforening | E. F. Udby- | |
| | | Hansen | |
| 9162 | Dansk Funktionærforbund | H. J. Jensen | J. Jørgensen K. Lindgaard N. Daugaard F. Bjetregaard |
| 9163 | Dansk Styrmandsforening | K. Mols | |
| | | Sørensen | |
| 9165 | Jernbaneforeningen | K. Jensen | |
| 9166 | Dansk Metalarbejderforbund | K. Madsen | E. Jensen |
| Dominica | | | |
| 5711 | Waterfront & Allied Workers' Union | R. Bannis | M. Joseph |
| Dominican Republic | | | |
| 5741 | Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO) | D. Castillo M. | F. Siri |
| Ecuador | | | |
| 5854 | Federación de Chóferes Profesionales del Ecuador | V. Mendoza | |
| 5857 | Asociación Sindical de Empleados de Autoridad Portuaria de Guayaquil | R. Intriago Gilbert | E. Diaz T. Estacio G. Boca A. Benitez R. Delgado C. Encara C. Mera de Donce J. Canales L. Guevara S. A. Villamar |
| Faroe Islands | | | |
| 9270 | Føroya Fiskimannafelag | O. Jacobsen | K. Nielsen H. Vang |
| Fiji Islands | | | |
| 8801 | Fiji Registered Ports Workers' Union | T. Veitata | |
| 8802 | Federated Airline Staff Association | D. L. Morarji | |
| Finland | | | |
| 9290 | Rautatieläisten Liitto (Railwaymen) | U. Keijonen K. Niittoahto S. Koskela | T. Tirkkonen |
| 9291 | Suomen Veturimiesten Liitto r.y. (Locomotivemen) | L. Syrjänen R. Pölönen | |
| 9292 | Suomen Konepäällystöliitto (Engineer Officers) | E. Pajunen | A. Suominen |
| 9293 | Suomen Merimies-Unioni r.y. (Seamen) | R. Anttila S. Soikkeli R. Herdin | A. Pullinen O. Svento |
| 9294 | Suomen Laivanpäällystöliitto (Ships' Officers) | S. E. Nylund | |
| 9295 | Suomen Auto- Ja Kuljetusalan Työntekijäliitto r.y. (Transport Workers) | R. Kuisma Y. Mattila V. Seppäläinen A. Lindqvist L. Roppola | |
| 9298 | Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y. (Radio Officers) | S. Sihvonen | |
| 9299 | Ilmialualan Unioni r.y. | H. E. Hänninen | |

| <i>ITF Reg. Nr.</i> | <i>Land und Organisation</i> | <i>Delegierte</i> | <i>Berater</i> |
|-------------------------|---|---|--|
| France | | | |
| 9340 | Fédération Nationale des Ports et Docks et Assimilés F.O. | <i>J. Duniau</i> | |
| 9342 | Fédération Nationale F.O. des Transports | <i>G. Doriat J. Vandecasteele</i> | <i>J. M. Vandecasteele</i> |
| 9343 | Fédération Syndicaliste F.O. des Cheminots | <i>D. Iarovay R. Gobert N. Benarous</i> | |
| 9344 | Fédération Maîtrise et Cadres | <i>R. Hers</i> | |
| 9345 | Syndicat National du Personnel Navigant Commercial (SNPNC) | <i>M. Abraham</i> | <i>Ms. M. Fuss G. Gomez J. C. Blachère</i> |
| 9347 | Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile (SNOMAC) | <i>R. Deseau</i> | <i>M. Lemarchand</i> |
| 9348 | Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL) | <i>A. Lamarque</i> | |
| 9349 | Fédération des Travaux Publics et des Transports F.O. | <i>Y. Leguoy R. Génovès H. Brionne</i> | |
| 9350 | Fédération Générale des Transports et de l'Équipement CFTD | <i>R. Vion A. Barbero J. Toussaint A. Cervanton</i> | |
| Germany | | | |
| 9390 | Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr | <i>S. Merten H. Wittkopp D. Benze M. Rosenberg H-B. Beyertt D. Höhne H. Matthiessen W. Baars H. Schmeling W. Hanss K. Haussig H. Frieser E. Plaumann J. Quadflieg F. Wolf E. Hagel A. Meyer W. Novak M. Mangelberger W. Rückel A. Steinhuber H. Bänker H. Ipfling P. Schwan G. Zeller</i> | <i>G. Österreich W. Gerdes H. Peifer I. Brieke D. Bisinger</i> |
| 9391 | Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands | | <i>R. Hofman D. Langendorf R. Schäfer</i> |
| Ghana | | | |
| 7100 | General Transport, Petroleum & Chemical Workers' Union of TUC | <i>A. K. Yankey</i> | <i>N. A. Amoah</i> |
| 7102 | Maritime and Dock Workers' Union of TUC | <i>J. R. Baiden S. K. Agboh</i> | |
| 7103 | Ghana Merchant Navy Officers' Association | <i>N. A. Ashietey</i> | |
| 7105 | Ghana Private Road Transport Union | <i>E. A. Koranteng</i> | |

| <i>ITF Reg. Nr.</i> | <i>Land und Organisation</i> | <i>Delegierte</i> | <i>Berater</i> |
|-------------------------|---|--|--|
| | Great Britain | | |
| 9440 | National Union of Railwaymen | <i>S. Weighell W. Grunshaw A. Foster</i> | |
| 9441 | National Union of Seamen | <i>J. Slater S. McCluskie R. Spruhan J. Kinahan</i> | <i>L. Coward</i> |
| 9442 | Transport Salaried Staffs' Association | <i>T. H. Jenkins C. A. Lyons D. J. Parkes R. F. Menzies</i> | |
| 9443 | Union of Shop, Distributive and Allied Workers | <i>G. Kiely A. C. Waterfield</i> | |
| 9444 | Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen | <i>R. W. Buckton R. Lifford J. Findlay W. H. Ronksley</i> | |
| 9445 | Transport and General Workers' Union | <i>A. M. Evans A. Kitson L. Marson B. Nicholson E. Rechnitz W. S. Powell D. Duffy G. Thomas L. Hall E. Nevin</i> | <i>T. Cronin J. Ashwell W. Morris J. Collier R. Todd</i> |
| 9446 | The Merchant Navy and Airline Officers' Association | <i>P. J. Newman</i> | |
| 9447 | Radio and Electronic Officers' Union | <i>K. A. Murphy</i> | <i>J. Bromley</i> |
| 9449 | Association of Scientific, Technical & Managerial Staffs | <i>C. Jenkins</i> | <i>R. Miller</i> |
| | Greece | | |
| 9491 | Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO) | <i>E. Saitis E. Kapnissis A. Stamatopoulos G. Papoulias A. Koletsis A. Kazakos A. Tselentis S. Varras K. Poutous</i> | |
| 9496 | Pan-Hellenic Air Transport Trade Union | | <i>C. Manoussakis T. Kapsis</i> |
| 9498 | Pan-Hellenic Federation of Motorcars Clerical Personnel (POUPA) | <i>I. Loizas I. Maravelias T. Thomaidis</i> | |
| | Guatemala | | |
| 5965 | Sindicato Josefino de Trabajadores | <i>F. Rivera C.</i> | <i>C. Sijes Pineda</i> |
| | Guyana | | |
| 6032 | Amalgamated Transport & General Workers' Union | <i>J. Langry</i> | |
| | Honduras | | |
| 6111 | Sindicato Industrial de Trabajadores de Transportes Aéreos de Honduras (SITTAH) | <i>H. Castillo</i> | <i>J. Caceres</i> |
| 6113 | Sindicato de Trabajadores de la Tela Railroad Company (SITRATERCO) | <i>O. Caceres Cruz</i> | |
| 6115 | Sindicato Gremial de Motoristas del Transporte de Derivados del Petróleo | <i>B. Canales</i> | |

| <i>ITF</i> Reg. Nr. | <i>Land und Organisation</i> | <i>Delegierte</i> | <i>Berater</i> |
|------------------------|---|---|--|
| 6116 | Sindicato de Trabajadores de la Empresa Nacional Portuaria (SITRAENP) | <i>R. Bueso</i> | <i>R. Valle</i> |
| Iceland | | | |
| 9510 | Sjómannaamband Islands | <i>O. Vigfússon</i> | <i>H. Thorvardsson</i> |
| India | | | |
| 8100 | All-India Railwaymen's Federation | <i>J. P. Chaubey</i> <i>U. M. Purohit</i> | <i>D. D. Vasisht</i> |
| 8101 | The Maritime Union of India | <i>K. P. Kolah</i> | |
| 8104 | Transport and Dock Workers' Union | <i>S. R. Kulkarni</i> | |
| 8105 | National Union of Seamen of India | <i>A. Mitra</i> | |
| 8107 | Air India Cabin Crew Association | <i>A. Menon</i> | |
| 8108 | Air India Employees' Guild | <i>K. A. Khan</i> | <i>M. Ghalib</i> <i>C. Nathan</i> |
| 8109 | National Union of Seafarers of India | <i>L. Barnes</i> <i>J. Serang</i> | |
| Ireland | | | |
| 9200 | Irish Transport & General Workers' Union | <i>F. Kennedy</i> <i>C. Kirwan</i> <i>M. Finn</i> | |
| Israel | | | |
| 7820 | Israeli Seamen's Union | <i>M. Levi</i> | |
| 7822 | Transport Workers' Union | <i>M. Beit-Dagan</i> | |
| 7823 | Israeli Sea Officers' Union | <i>Y. Groman</i> | <i>A. Chisik</i> |
| Italy | | | |
| 9530 | Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri | <i>G. Marletta</i> <i>G. Aiazzi</i> | <i>L. Annunziato</i> |
| 9531 | Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani | <i>S. Bianchini</i> <i>U. Calcagnini</i> <i>E. Coltrinari</i> | <i>A. Mosello</i> <i>I. Polzelli</i> <i>C. Solfiti</i> |
| 9532 | Federazione Italiana Lavoratori del Mare | <i>M. Guidi</i> <i>N. Nesciobelli</i> | |
| 9533 | Unione Italiana Marittimi | <i>G. Marangoni</i> | <i>R. de Luca</i> <i>G. Salvarani</i> |
| 9534 | Federazione Italiana Lavoratori del Porti | <i>S. Cocco</i> | |
| 9535 | Unione Italiana Lavoratori Trasporti Ausiliari Traffico e Portuali | <i>R. Liguori</i> | |
| 9536 | Federazione Italiana Lavoratori Aviazione Civile | <i>*V. Toso</i> | |
| 9538 | Sindacato Nazionale Assistenti di Volo e Complementari di Bordo | <i>V. Toso</i> | |
| Japan | | | |
| 8200 | All-Japan Seamen's Union | <i>K. Kihata</i> <i>Y. Shibayama</i> <i>A. Yoshida</i> <i>A. Orihara</i> | |
| 8201 | All-Japan Municipal Transport Workers' Union (TOSHIKO) | | |
| 8202 | Japan Federation of Travel & Air Cargo Agency Workers' Unions (KANKO-ROREN) | <i>K. Fukudome</i> <i>S. Suzuki</i> <i>N. Osaki</i> | |
| 8203 | National Railway Workers' Union (KOKURO) | <i>M. Morikage</i> <i>S. Hosoi</i> <i>I. Hashimoto</i> | |
| 8204 | Nippon National Railway Motive Power Union (DORO) | <i>A. Sato</i> <i>T. Yamade</i> <i>A. Matsuzaki</i> | |
| 8205 | All-Japan Express Workers' Union (ZEN-NITTSU) | <i>J. Tai</i> <i>H. Ochi</i> <i>K. Asakura</i> | |

| <i>Reg. Nr.</i> | <i>Land und Organisation</i> | <i>Delegierte</i> | <i>Berater</i> |
|----------------------------|---|--|--|
| 8206 | Japan Air Lines Workers' Union (ZENNIKKORO) | H. Nai H. Wada | T. Sumiya |
| 8207 | Japan Air Lines Cabin Attendants' Union (KYAKUJO) | M. Akiyama | |
| Kiribati and Tuvalu | | | |
| 8850 | Kiribati and Tuvalu Overseas Seamen's Union | T. Bokai | |
| Korea | | | |
| 8250 | National Port Workers' Union | Choi Bong Sang | |
| 8251 | Korean Railway Workers' Union | *Keun-Pyo Hong | |
| 8252 | Korean Seamen's Union | Keun-Pyo Hong | |
| Luxembourg | | | |
| 9580 | Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport Luxembourgeois (FNCTTFEL) | J. Schneider J. Konz | |
| Malaysia | | | |
| 8302 | Klang Port Authority Staff Union | Musa Bin Yusop | |
| 8303 | Transport Workers' Union | V. David | |
| 8305 | Klang Port Authority Harbour Workers' Union | M. N. Bin Katim | |
| 8307 | Senior Officers' Association | M. Y. Bin Ahmad | |
| Malta | | | |
| 9600 | General Workers' Union Port and Transport Workers' Section | A. Caruana | |
| Mexico | | | |
| 6181 | Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA) | A. Arauz | |
| 6184 | Sindicato Nacional de Alijados Empleados en Agencias Aduanales Marinos, Cargaduría y Similares de la R.M. | J. M. Cruz | H. López |
| 6193 | Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz | R. Gonzalez Parra | A. Huerta Capula P. Miranda C. A. Vazquez Gomez J. Cayetano |
| Netherlands | | | |
| 9620 | Vervoersbonden FNV | B. J. van Eldik P. M. van Keulen B. J. Kok P. Mol J. M. Schoonens J. de Vries | |
| 9621 | Federatie van Werknemers-organisaties in de Zeevaart | W. Ch. van Zuylen | |
| 9622 | Federatie Dienstenbonden FNV | C. Roodenburg W. Snijder | P. Diepeveen |
| 9623 | Vereniging van KLM Boordwerktuigkundigen | J. P. M. Preyde | M. M. Verduin |
| 9624 | Vereniging van Nederlands Cabinepersoneel VKC | J. H. Kostermans | J. F. M. Woltering |
| 9625 | Vervoersbond NKV | C. A. van der Vaarden J. H. Berghout J. Schroër | G. Gijzen |
| New Zealand | | | |
| 8900 | New Zealand Seamen's Union | J. Woods | |
| 8901 | Federated Cooks' and Stewards' Union of New Zealand | P. Cook | |
| 8902 | New Zealand Waterside Workers' Federation | E. G. Thompson | |
| 8903 | New Zealand Merchant Service Guild | J. W. Dickinson | |

| <i>ITF Reg. Nr.</i> | <i>Land und Organisation</i> | <i>Delegierte</i> | <i>Berater</i> |
|-------------------------|---|---|---|
| 8905 | New Zealand Engineering, Coachbuilding, Aircraft, Motor & Related Trades Industrial Union of Workers | <i>G. Turner</i> | |
| 8906 | New Zealand Institute of Marine & Power Engineers | <i>J. F. O'Reilly</i> | |
| 8907 | Harbour Boards' Employees' Industrial Union of Workers | <i>R. V. Gerdelan</i> | |
| Nigeria | | | |
| 7350 | Dockworkers' Union of Nigeria | <i>G. Raji J. Ogunleye J. K. Abam D. Oyeyemi M. M. J. Usman I. Abu D. N. Ofuokwu M. A. Bakare</i> | |
| 7351 | Nigerian Union of Railwaymen | | |
| 7352 | National Union of Road Transport Workers | | |
| Norway | | | |
| 9670 | Norsk Jernbaneforbund | <i>L. Thue O. Habberstad J. Rønnes G. Tønder</i> | <i>J. Bjørge</i> |
| 9671 | Norsk Lokomotivmannsforbund | <i>H. Aasarød K. Kristoffersen K. H. Olausson</i> | <i>H. Abrahamson B. Jamholt I. Iversen S. Thorsby I. Nes</i> |
| 9672 | Norsk Sjømannsforbund | | |
| 9673 | Det Norske Maskinistforbund | <i>K. Knutsen B. Sivertsen</i> | |
| 9674 | Norsk Styrmandsforening | <i>W. Kolstad O. Bach H. Kveom P. C. Martinsen O. Irvoll</i> | <i>S. Fjeldstad</i> |
| 9675 | Norsk Transportarbeiderforbund | | |
| 9676 | Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund | | |
| 9677 | Norsk Handels- og Kontorfunksjonærers Forbund | | |
| Pakistan | | | |
| 8351 | Flight Engineers' & Navigators' Association | <i>A. A. Khan</i> | <i>H. Fazal</i> |
| 8357 | PIA Senior Staff Association | <i>A. A. Memon</i> | <i>Dr. Naveed</i> |
| Panama | | | |
| 6371 | Sindicato Industrial de Conductores de Taxis de Panamá | <i>G. Fossatti</i> | |
| 6373 | Federación Industrial de Trabajadores del Transporte Terrestre, Aéreos, Marítimos, Portuarios y Similares (FITTAMPS) | <i>M. A. Berrio</i> | <i>J. Hassan C. E. Villarreal A. Sotomayor C. F. Robolt L. Adame, Jr.</i> |
| Peru | | | |
| 6514 | Sindicato Unico de Trabajadores Marítimos y Portuarios Puerto Chimbote | <i>*E. Costilla</i> | |
| 6517 | Sociedad Empleados Tarjadores Marítimos del Callao Federación de Chóferes y Anexos del Perú (FECHAP) | <i>V. Barrueto F. Donohue J. Chang</i> | <i>C. Messarina J. Cruz F. Valcarcen</i> |
| 6520 | Federación Nacional de Trabajadores Marítimos, Portuarios, Fluviales y Lacustres del Perú (FEMAPOR) | <i>E. Costilla</i> | |

| <i>ITF Reg. Nr.</i> | <i>Land und Organisation</i> | <i>Delegierte</i> | <i>Berater</i> |
|-------------------------|---|---|---|
| | Philippines | | |
| 8400 | Philippine Transport & General Workers' Organization (PTGWO) | A. L. Dinglasan, Jr. G. S. Oca M. S. Santos | D. M. Martinez T. Madulara |
| 8401 | Philippines Air Lines Employees' Association (PALEA) | | |
| | Portugal | | |
| 9740 | Federação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores Portuários | H. A. Freire Gonçalves | |
| | Sierra Leone | | |
| 7453 | Sierra Leone Motor Drivers' and General Workers' Union | A. Hassan | |
| | Singapore | | |
| 8450 | Singapore Air Transport Workers' Union | R. Doraisamy | P. Tan |
| 8451 | Singapore Industrial Labour Organisation (SILO) | *V. Jayakody | |
| 8452 | Singapore Maritime Officers' Union | T. Tay Jwee Hwa | Ong Yen Her |
| 8453 | Singapore Organisation of Seamen | R. A. Hamid Choo Eng Khoon V. Jayakody | Leow Ching Chuan |
| 8454 | Singapore Port Workers' Union | | |
| | South Africa | | |
| 7500 | South African Council of Transport Workers | D. C. Benade | L. Marx C. Nyangimtzimbi |
| 7501 | Trawler & Line Fishermen's Union | Ms. C. Benade | |
| 7502 | Transport and Allied Workers' Union | M. Mohatla | |
| | Spain | | |
| 9790 | Federación de Trabajadores del Transporte UGT | V. Sanchez Moreno L. M. Tellaeche A. Periago Blasco J. M. Unanue L. | M. de Julian S. A. Asenjo |
| 9791 | Federación del Transporte de ELA-STV | | |
| | Sweden | | |
| 9840 | Statsanställdas Förbund | F. Wulfner I. Andersson L. Malmqvist S. Petersson S. Olsson | B. Wallén I. Ygeman A. Karlsson |
| 9841 | Svenska Sjöfolksförbundet | G. Karlsson P. Wahlström N. Martinsson | O. Johansson E. Fransson J. Karlsson L. Jansson |
| 9842 | Svenska Maskinbefälsförbundet | F. Havik | |
| 9843 | Sveriges Fartygsbefälsförening | K. Rude | E. Sjöfbom |
| 9844 | Svenska Transportarbetareförbundet | B. Gustavsson A. Eriksson B. Rönngren E. Berggren I. Asén H. Wahlström | U. Hauser O. Rytterbrant T. Pettersson J. Grönberg |
| 9845 | Handelstjänstemannaförbundet | L. Hellman G. T. Karlsson B. Glennaker S. Tidefelt | O. Turegård L. Grefmar H. Eriksson J. E. Lindgärde |
| 9846 | Sveriges Arbetsledareförbundet | | |
| | Switzerland | | |
| 9890 | Schweizerischer Eisenbahnerverband (SEV) | W. Meier L. Joye F. Müller C. Pasche E. Ryser | |

| <i>Reg. Nr.</i> | <i>Land und Organisation</i> | <i>Delegierte</i> | <i>Berater</i> |
|---|---|---|--|
| 9891 | Verband der Arbeitnehmer in Handels-, Transport- und Lebensmittelbetrieben der Schweiz (VHTL) | P. Küng K. Rebsamen | |
| 9892 | Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD) | V. Schiwoff | |
| 8550 | Taiwan National Chinese Seamen's Union | S. C. Yang Di Hong | J. C. Hu |
| 8551 | Chinese Federation of Railway Workers' Unions | Lin Chih Choung Liu Jia Yuh | Chou Ching Song |
| 6661 | Trinidad Seamen & Waterfront Workers' Trade Union | V. H. Glean | F. Mungroo |
| 9940 | Turkey Turkish Railway Workers' Trade Union Federation (DYF-IS) | M. Acidereli A. Kanli A. Kiliç H. Kök G. Ates | M. K. Uygur |
| 6950 | United States International Organization of Masters, Mates and Pilots | *J. Lowen *L. Martin | W. Rich P. King P. Hurst R. Amon J. Kelly |
| (*replaced by W. Rich and P. King from 20/7/80) | | | |
| 6951 | American Radio Association | W. R. Steinberg | H. Strichartz |
| 6952 | Transport Workers' Union of America | W. G. Lindner R. Watts J. E. Lawe A. Terriego R. Callahan W. J. Redford E. Downey | J. Donoghue W. Kirrane F. O'Connell J. Kutch M. Guinan F. Ryers L. Schroeder A. W. Schwart |
| 6953 | The Radio Officers' Union | R. C. Smith | |
| 6954 | International Association of Machinists and Aerospace Workers | W. W. Winpisinger E. Glover R. Spencer J. Peterpaul G. Poulin G. DeHague A. Kenopensky W. Scheri B. Sharman H. Kramer S. Hrytzay W. A. Gill | G. Brown R. Kalaski C. Bryan C. Easley O. Kerr L. Rogers R. Jackson B. B. Kidwell E. B. Kostakis F. Souza |
| 6955 | Flight Engineers' International Association | | S. Johnson J. Wahle |
| 6956 | National Maritime Union of America | S. J. Wall T. Martinez R. Lioeanjie J. Paterson | L. Parise E. Spector A. Zeidel J. McKinley M. E. Shelton G. Cappiello |
| 6957 | Seafarers' International Union of North America | F. Drozak J. Fay E. Turner | |

| | | | |
|------|---|---------------------------|---------------------------|
| | | <i>L. Bonser</i> | |
| | | <i>E. Pulver</i> | |
| | | <i>R. Gralewicz</i> | |
| 6958 | International Longshoremen's Association | <i>T. W. Gleason, Sr.</i> | <i>J. Beirne</i> |
| | | <i>D. Carson</i> | <i>P. T. Sullivan</i> |
| | | <i>J. Bowers</i> | <i>A. Scott</i> |
| | | <i>W. L. Sullivan</i> | <i>A. Aurugema</i> |
| | | <i>J. Singman</i> | <i>T. W. Gleason, Jr.</i> |
| | | <i>R. Gleason</i> | <i>L. G. Molloy</i> |
| | | | <i>J. Kelly</i> |
| 6959 | National Marine Engineers' Beneficial Association | <i>J. M. Calhoon</i> | <i>L. Shapiro</i> |
| | | <i>R. T. McKay</i> | <i>M. R. McKay</i> |
| | | <i>R. E. Poli</i> | <i>R. Schamann</i> |
| | | <i>R. Palmer</i> | <i>W. Browne</i> |
| | | | <i>R. Spencer</i> |
| 6960 | Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks | <i>F. J. Kroll</i> | <i>C. Commee</i> |
| | | <i>J. F. Otero</i> | <i>R. M. Curran</i> |
| | | <i>T. Fitzgibbon</i> | <i>R. J. Devlin</i> |
| | | <i>W. E. Granlund</i> | <i>F. T. Lynch</i> |
| | | <i>R. I. Kilroy</i> | <i>E. J. Neal</i> |
| | | <i>G. Toppen</i> | <i>D. Leme</i> |
| | | <i>D. A. Bobo</i> | <i>E. Wateryszak</i> |
| | | <i>C. Coleman</i> | <i>L. E. Boshier</i> |
| | | | <i>J. R. McPherson</i> |
| | | | <i>J. R. Reese</i> |
| | | | <i>R. Calkins</i> |
| | | | <i>A. T. Bertsch</i> |
| | | | <i>W. M. Flynn</i> |
| | | | <i>J. R. Jenkins</i> |
| | | | <i>C. Glaze</i> |
| | | | <i>R. B. Douglas</i> |
| | | | <i>B. E. Ridge</i> |
| | | | <i>E. Whitbeck</i> |
| | | | <i>W. C. Woods</i> |
| | | | <i>J. Kelly</i> |
| | | | <i>P. Kelly</i> |
| | | | <i>P. Mooney</i> |
| 6961 | United Transportation Union | <i>F. A. Hardin</i> | |
| | | <i>L. E. Corsi</i> | |
| | | <i>J. H. Shepherd</i> | |
| | | <i>R. C. Graves</i> | |
| | | <i>R. W. Smith</i> | <i>W. M. Homer</i> |
| 6962 | Hotel & Restaurant Employees' and Bartenders' International Union | | |
| 6963 | Brotherhood of Maintenance of Way Employees | <i>O. Berge</i> | |
| | | <i>A. D. Arnett</i> | |
| | | <i>R. P. Bramlett</i> | |
| | Uruguay | | |
| 6701 | Sindicato Autónomo de Obreros del Omnibus | <i>P. Ortiz</i> | |
| 6707 | Asociación de Guardianes de Agencias Marítimas del Puerto de Montevideo | <i>R. R. Astengo</i> | |
| | Venezuela | | |
| 6773 | Asociación de Aeromozas y Mayordomos de Venezuela (ADAMA) | <i>D. Puerta</i> | <i>M. Diaz</i> |
| | | | <i>B. Lanz</i> |
| | | | <i>M. Claramonte</i> |
| | Zimbabwe | | |
| 7650 | Air Transport Workers' Association | <i>J. A. Siyandavah</i> | |
| 7651 | Railway Associated Workers' Union | <i>A. Mhungu</i> | <i>R. Mate</i> |
| | <i>J. Jones (Vice-President), Gt. Britain</i> | | |
| | <i>L. Buonaccorsi (Executive Board member), France</i> | | |

REDNERLISTE

| | |
|--------------------------------|------------|
| Aasarødd, H. | 51 |
| Ashietey, N.A. | 16 |
| Azar, R.P. | 37 |
| Baiden, J.R. | 16 |
| Barbero, A. | 20 |
| Barnes, L. | 21 |
| Benade, C. (Ms.) | 57 |
| Benade, D.C. | 38 |
| Berghout, J.H. | 46 |
| Beyertt, H.B. | 53 |
| Blanco, M. | 44 |
| Buckton, R.W. | 50 |
| Buonaccorsi, L. | 18, 60 |
| Callahan, R. | 55 |
| Camacho, R. (Ms.) | 37 |
| Carter, J., USA-Präsident | 13 |
| Collier, J. | 55 |
| Cruz, J.M. | 34 |
| Darmstädter, W. | 55 |
| David, V. | 9 |
| Dekeyzer, R. | 60 |
| Deseau, R. | 11, 55 |
| Dinglasan, A.L. | 21 |
| Evans, A.M. | 43 |
| Fitzgibbon, C.H. | 48, 52, 57 |
| Frieser, H. | 28 |
| Gleason, T.W. | 1 |
| Grönberg, J. | 43 |
| Gustavsson, B. | 16, 45, 46 |
| Harding, J. | 47 |
| Hassan, A. | 16 |
| Hauser, U. | 53 |
| Haussig, K. | 56 |
| Hellman, L. | 57 |

| | |
|------------------------|---------------------------|
| Hunter, J.D. | 44 |
| Ioannou, M. | 32 |
| Jones, J.L. | 33, 59 |
| Joye, L. | 52 |
| Kersten, O. | 7 |
| Kiely, G. | 48 |
| Khan, A.A. | 28 |
| Kihata, K. | 25 |
| Kirkland, L. | 17 |
| Kitson, A. | 34, 41 |
| Koranteng, E.A. | 35 |
| Kroll, F. | 15 |
| Küng, P. | 18, 45, 56 |
| Levia, J.A. | 12 |
| Lewis, H. | 8, 39, 47, 49, 50, 51, 55 |
| Loza, C. | 31 |
| Marquez, R. | 34 |
| Marshall, R. | 2 |
| McDermott, D. | 7 |
| McGregor, W.C.Y. | 1, 22 |
| Merten, S. | 12, 58 |
| Mhungu, A.J. | 35 |
| Miller, D.J. | 1 |
| Mitra, A. | 35 |
| Mohatla, M. | 26 |
| Mol, P. | 45 |
| Morikage, M. | 37 |
| Mukherjee, A. | 23 |
| Murphy, K.A. | 41, 56 |
| Nai, H. | 19 |
| Nes, I. | 57 |
| Nevin, E. | 56 |
| Nyangimtzimbi, C. | 22 |
| Nylund, S.E. | 20 |
| Otero, J.F. | 47, 52 |
| Oyeyemi, D. | 25 |

| | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| Perez, R.M. | 11, 34, 47, 49 |
| Peterpaul, J.F. | 59 |
| Potums, P. | 44, 45 |
| Poutous, K. | 11 |
| PrechtI, F. (ITF-Präsident) ... | 1, 2, 3, 13, 14, 18, 19, 22, 27 |
| | 45, 46, 49, 51, 56, 57, 59, 60, |
| | 61 |
| Protapuddin, A. | 27 |
| Regan, G. | 3 |
| Rich, W.L. | 34, 57 |
| Rivero, F. | 18 |
| Robolt, C.F. | 32 |
| Sánchez, V. | 22, 47 |
| Sant'anna, M. | 31 |
| Selander, A.G. | 57 |
| Stier, P. | 53 |
| Tay, T. | 38 |
| Vanegas, E. | 12, 15, 49 |
| Veitata, T. | 27 |
| Venturini, E. | 19, 33 |
| Wahlström, H. | 48 |
| Weighell, S. | 43, 44, 45 |
| Yankey, A.K. | 31 |

SACHREGISTER

Arbeitsprogramme der Sektionen.....195

Berichte über Ausschußsitzungen

Entschließungsausschuß.....64

Mandatsprüfungsausschuß.....63

Berichte über Sektionskonferenzen

Sektion Binnenschifffahrt.....78

Sektion Eisenbahn.....70

Sektion Fischerei.....98

Sektion der Hafentarbeiter.....81

Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute.....92

Sektion des Reisebüropersonals.....107

Sektion der Seeleute.....85

Sektion Straßentransport.....75

Sektion Zivilluftfahrt.....101

Diskussion von Berichten auf Plenarsitzungen

Entschließungsausschuß.....41

Geschäftsordnung.....5

Mandatsprüfungsausschuß.....22

Sektion Binnenschifffahrt.....45

Sektion Eisenbahn.....52

Sektion Fischerei.....57

Sektion Häfen.....52

Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute.....57

Sektion des Reisebüropersonals.....57

Sektion der Seeleute.....56

Sektion Straßentransport.....56

Sektion Zivilluftfahrt.....53,55

Delegiertenliste nach Seite 236

Dolmetscher.....233

Entschlüsse, Diskussion von.....33,43,45,47

Entschlüsse, Wortlaut der angenommenen.....111

| | |
|---|----------|
| Entschließungsausschuß, Empfehlung des Vorstandes..... | 171 |
| Ergänzende Tätigkeitsberichte..... | 172 |
| Finanzbericht..... | 199 |
| Finanzbericht, Annahme..... | 41 |
| Gäste..... | 235 |
| Generalrat, geographische Zusammensetzung..... | 223 |
| Generalrat, Nominierungen für den..... | 225 |
| Geschäftsordnung, Annahme der..... | 5 |
| Geschäftsordnungsentwurf..... | 169 |
| Goldabzeichen, Verleihung von..... | 60 |
| Hauptbüro der ITF, Sitz..... | 58 |
| Kongreß, Schluß..... | 61 |
| Kongreß, Termin und Tagungsort für nächsten..... | 22 |
| Kongreßpersonal..... | 233 |
| Mandatsprüfungsausschuß, Empfehlung des Vorstandes..... | 171 |
| Mitgliedsbeiträge..... | 52 |
| Mitgliedsbeiträge, Empfehlung des Vorstandes..... | 222 |
| Präsident, Eröffnungsansprache..... | 3 |
| Präsident, Schlußansprache..... | 61 |
| Satzungen, Änderung der..... | 27,49,55 |
| Sektionspolitische Erklärungen..... | 135 |
| Tätigkeitsbericht, Diskussion..... | 8 |
| Tätigkeitsbericht, Antwort auf Diskussion..... | 39 |
| Tagesordnung..... | V |
| Vorstand, ausscheidende Mitglieder..... | 60 |
| Vorstand, Nominierungen für den..... | 231 |
| Vorstand, Nominierung eines Ehrenmitgliedes..... | 230 |
| Vorstand, Zusammensetzung..... | 229 |

Wahlen:

| | |
|------------------------------|----|
| Entschließungsausschuß..... | 10 |
| Generalrat..... | 59 |
| Generalsekretär..... | 59 |
| Laienrechnungsprüfer..... | 58 |
| Mandatsprüfungsausschuß..... | 10 |
| Präsident..... | 58 |

Wahlen: (Fortsetzung)

| | |
|----------------------|-------|
| Stimmzähler..... | 10 |
| Vizepräsidenten..... | 59 |
| Vorstand..... | 53,58 |