

PROTOKOLL 30. KONGRESS

28. JULI – 6. AUGUST 1971

WIEN

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Maritime House - Old Town - Clapham - London SW 4 OJR

Finanzberichte und Berichte der Rechnungsprüfer für die Jahre 1968—1970

(Kongreß-Dokument XXX C-9)

Einleitung:

Allgemeiner Fonds (einschließlich Sonderkonto Regionaltätigkeit)

1. Nachstehend führen wir, wie üblich, die jährlichen Abschlußziffern der Einnahmen und Ausgaben für die letzten vier Jahre an:

	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>
	£	£	£	£
Einnahmen in der Form von Mitgliedsbeiträgen und Sonderbeiträgen	148.061	149.926	152.092	146.869
Gesamteinnahmen	160.763	173.441	167.777	157.689
Tatsächliche Ausgaben	145.293	173.112	156.157	145.541
Ausgaben, einschl. Abschreibungen und Rückstellungen	158.993	180.112	163.052	151.547
Überschuß (+)				
Defizit (—)	+1.770	—6.671	+4.725	+6.142
Abschlußsaldo per 31. Dezember	7.125	454	5.179	11.321

2. Diese Ziffern konnten jedoch nur durch eine äußerst effiziente Geschäftsführung erreicht werden. Nicht nur mußten verschiedene Probleme überwunden werden, sondern es war auch notwendig, die Ausgaben strikt zu kontrollieren, um sicherzustellen, daß die Tätigkeit der ITF nicht durch die ansteigenden Kosten der für uns erforderlichen Dienste und Materialien beeinträchtigt wurde.
3. Obwohl auf dem Kongreß 1968 beschlossen wurde, den normalen Mitgliedsbeitrag auf 9 Pennies pro Mitglied (berechnet zu dem vor der Abwertung des britischen Pfundes im Jahre 1967 gültigen Wechselkurs) festzulegen, war dies für uns nur eine vorübergehende Hilfe für das Jahr 1969, da die diesbezüglichen Vorteile bereits im folgenden Jahr (1970) durch den Rückgang der Mitgliedschaft vieler angeschlossener Verbände und somit ein entsprechend reduziertes Einkommen in der Form von Mitgliedsbeiträgen an die ITF vollkommen ausgelöscht wurden. Im Jahre 1970 waren die Einnahmen in der Form von Mitgliedsbeiträgen und Sonderbeiträgen nur ein klein wenig höher als im Jahre 1966 und niedriger als 1967, 1968 und 1969.

Dieser Möglichkeit eines andauernden Rückgangs der Einnahmen waren wir uns bewußt und unternahmen daher in den Jahren 1969 und 1970 geeignete Schritte, um dessen Auswirkungen zu begegnen. Im Rahmen verschiedener Einsparungen wurden ausscheidende Personalmitglieder nicht ersetzt, was eine Reduzierung des Gesamtpersonalbestandes (einschließlich der Funktionäre) des Londoner Hauptbüros von 35 auf 28 zur Folge hatte. Ohne eine solche Reduzierung des Personalbestandes hätten die Personalkosten einen scharfen An-

stieg aufgewiesen, anstatt eine beachtliche Reduzierung für 1970 im Vergleich zu 1969.

4. 30% der Mitgliedsbeiträge wurden weiterhin für die Finanzierung der Regional-tätigkeit bereitgestellt, und obwohl wir jetzt keine finanzielle Hilfe vom Solidaritätsfonds des IBFG mehr erhalten, war es uns möglich, unsere Regional-tätigkeit in Zusammenarbeit mit anderen internationalen und nationalen Gewerkschaftsorganisationen unbeeinträchtigt fortzusetzen.

Internationaler Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute

5. Der Saldo dieses Fonds liegt weiterhin bei etwa £ 200.000. Die Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 1967—1970 sind nachstehend angeführt:

	1967	1968	1969	1970
	£	£	£	£
Gesamteinnahmen	12.511	26.410	32.047	36.641
	1967	1968	1969	1970
	£	£	£	£
Gesamtausgaben	13.283	41.634	20.779	26.946

6. Am Ende des Jahres 1970 hatte der Allgemeine Fonds seine Schulden an den Wohlfahrtsfonds voll getilgt.

Berichte der Rechnungsprüfer 1968

7. Wir haben alle Auskünfte und Erklärungen erhalten, die nach unserem besten Wissen und Gewissen für den Zweck der Rechnungsprüfung erforderlich waren. Nach unserer Meinung hat die Föderation, soweit aus der Prüfung der Bücher ersichtlich ist, ihre Buchhaltung in einwandfreier Weise geführt. Wir haben obige Bilanz sowie die Einnahmen- und Ausgabenrechnung und die Konten der Fonds geprüft. Sie stimmen mit den Kontobüchern überein. Wir haben dem Generalsekretär zuhanden des Geschäftsführenden Ausschusses und des Vorstandes mit gleichem Datum einen ergänzenden Bericht überreicht. Nach unserer Meinung und nach unserem Wissen und den uns erteilten Auskünften:

- (i) gibt die Bilanz ein wahrheitsgetreues Bild der Vermögenslage der Föderation am 31. Dezember 1968;
- (ii) gibt die Einnahmen- und Ausgabenrechnung ein wahrheitsgetreues Bild des Einnahmenüberschusses für das Jahr 1968;
- (iii) geben die Konten der Fonds ein wahrheitsgetreues Bild der Saldos dieser Fonds am 31. Dezember 1968.

Norwich House,
13, Southampton Place,
LONDON, W. C. 1.

(gez.)
Hesketh, Hardy Hirshfield & Co.
Rechnungsrevisoren

25. April 1969

1969

8. Wir haben die Auskünfte und Erklärungen erhalten, die nach unserem besten Wissen und Gewissen für den Zweck der Rechnungsprüfung erforderlich waren.

Nach unserer Meinung hat die Föderation, soweit aus der Prüfung der Bücher ersichtlich ist, ihre Buchhaltung in einwandfreier Weise geführt.

Wir haben obige Bilanz sowie die Einnahmen- und Ausgabenrechnung und die Konten der Fonds geprüft. Sie stimmen mit den Kontobüchern überein.

Wir haben dem Generalsekretär zuhanden des Geschäftsführenden Ausschusses und des Vorstandes mit gleichem Datum einen ergänzenden Bericht überreicht. Nach unserer Meinung und nach unserem Wissen und den uns erteilten Auskünften:

- (i) gibt die Bilanz ein wahrheitsgetreues Bild der Vermögenslage der Föderation am 31. Dezember 1969;
- (ii) gibt die Einnahmen- und Ausgabenrechnung ein wahrheitsgetreues Bild des Einnahmenüberschusses für das Jahr 1969;
- (iii) geben die Konten der Fonds ein wahrheitsgetreues Bild der Saldos dieser Fonds am 31. Dezember 1969.

Norwich House,
13, Southampton Place,
LONDON, W. C. 1.

(gez.)
Hesketh, Hardy Hirshfield & Co.
Rechnungsrevisoren

12. Mai 1970

1970

9. Nach unserer Meinung geben die beiliegenden Bilanzen und Einnahmen- und Ausgabenrechnungen des Allgemeinen Fonds und der Sonderfonds ein wahrheitsgetreues Bild ihres Standes am 31. Dezember 1970 und der Einnahmen und Ausgaben für dieses Jahr.

Wir haben dem Generalsekretär zuhanden des Geschäftsführenden Ausschusses und des Vorstandes mit gleichem Datum einen ergänzenden Bericht überreicht.

Norwich House,
13, Southampton Place,
LONDON, W. C. 1.

(gez.)
Hesketh, Hardy Hirshfield & Co.
Rechnungsrevisoren

30. April 1971

Erklärungen der Laienrechnungsprüfer

1968

10. Die Unterzeichneten haben die Bücher für das Jahr 1968 geprüft und sind überzeugt, daß sie ein wahrheitsgetreues Bild von der Vermögenslage der Föderation geben.

Wir haben mit dem Generalsekretär verschiedene Fragen besprochen und sind überzeugt, daß er und der Geschäftsführende Ausschuss eine befriedigende Kontrolle ausüben.

1. Mai 1969

Ausschuß der Rechnungsprüfer:
(gez.) J. D. Hughes
W. H. Johnson

1969

11. Die Unterzeichneten haben die Bücher für das Jahr 1969 geprüft und sind überzeugt, daß sie ein wahrheitsgetreues Bild von der Vermögenslage der Föderation geben.

Wir haben mit dem Generalsekretär und dem Kassenwart verschiedene Fragen

besprochen und sind überzeugt, daß sie und der Geschäftsführende Ausschuß eine befriedigende Kontrolle ausüben.

18. Mai 1970: Ausschuß der Rechnungsprüfer:
(gez.) J. D. Hughes
R. Arnold
W. H. Johnson

1970

12. Die Unterzeichneten haben die Bücher für das Jahr 1970 geprüft und sind überzeugt, daß sie ein wahrheitsgetreues Bild von der Vermögenslage der Föderation geben.

Seit dem Kongreß 1968 haben wir mit dem Generalsekretär und dem Kassenswart verschiedene Fragen diskutiert, die von ihnen weiterverfolgt wurden und deren Erledigung der Geschäftsführende Ausschuß gutgeheißen hat.

Wir betrachten die zwecks Verbesserung der Finanzverwaltung vorgenommenen Änderungen als befriedigend.

19. Mai 1971: Ausschuß der Rechnungsprüfer:
(gez.) J. D. Hughes (gez.) R. Arnold

Aufgrund anderweitiger Verpflichtungen konnte R. Arnold nicht an der Sitzung vom 1. Mai 1969 und W. H. Johnson nicht an der Sitzung vom 19. Mai 1971 teilnehmen.

Allgemeiner Fonds (einschließlich Sonderkonto Regionaltätigkeit)

Bilanz per 31. Dezember für die Jahre 1970, 1969, 1968 und 1967

	1970 £	1969 £	1968 £	1967 £
Saldo per 1. Januar	5.179	454	7.125	5.355
Zuzüglich Überschuß für das Jahr	6.142	4.725	— 6.671	1.770
	<u>11.321</u>	<u>5.179</u>	<u>454</u>	<u>7.125</u>
Rückstellungen — für künftige Ausgaben				
Kongreß	13.000	8.000	4.000	8.000
Pensionskasse	5.272	5.272	6.000	6.000
Büroausstattung	1.500	1.500	4.500	3.000
Veröffentlichungen	—	—	—	2.000
	<u>19.772</u>	<u>14.772</u>	<u>14.500</u>	<u>19.000</u>
BILANZ DES ALLGEMEINEN FONDS	<u>31.093</u>	<u>19.951</u>	<u>14.954</u>	<u>26.125</u>
Aktiva				
Bank- und andere Guthaben	24.447	17.068	16.669	25.393
Kassenbestand in London	705	784	815	526
Investition — £ 7.044,—, 3%				
British Transport Stock	4.774	4.774	4.774	4.774
1978/88 zum Kostenpreis	12.629	15.325	4.801	9.456
Fällige Mitgliedsbeiträge	—	415	1.290	609
Laufende Konti	1.987	Kr(58)	Kr(7.631)	Kr(7.482)
Kontokorrent — Wohlfahrtsfonds	6.997	3.835	5.597	10.067
Vorschüsse				
Diverse Schuldner und bereits gedeckte Ausgaben	3.316	801	4.630	1.164
Papiervorrat	100	100	50	50
Fällige Beiträge	—	—	44	2.207
Sparfonds des Personals	—	—	—	614
GESAMTAKTIVA	<u>54.995</u>	<u>43.044</u>	<u>31.039</u>	<u>47.378</u>
Abzüglich				
Laufende Verpflichtungen				
Kreditoren und fällige Ausgaben	3.556	3.464	2.676	8.426
Vorschüsse	8.854	7.581	5.651	5.435
Sparfonds des Personals	211	438	941	—
Vorausgezahlte Mitgliedsbeiträge	245	388	708	309
Laufende Konti (Verbände)	—	—	—	915
Kontokorrent — Solidaritäts- und Reservefonds	12.288	12.007	11.906	11.868
	<u>25.154</u>	<u>23.878</u>	<u>21.882</u>	<u>26.953</u>
GESAMTAKTIVA NETTO UND ÜBERTRAG	<u>29.801</u>	<u>19.166</u>	<u>9.157</u>	<u>20.425</u>

Feste Anlagen	1970	1969	1968	1967
	£	£	£	£
Übertrag	29.801	19.166	9.157	20.425
Mobiliar, Büroeinrichtungen zum Kostenpreis	16.861			
Abzüglich:				
Abschreibungen	16.860	1	35	4.547
Auto zum Kostenpreis	1.718			
Abzüglich:				
Abschreibungen	428	1.290	749	1.249
Bücherei, Nominalwert		1	1	1
	<u>31.093</u>	<u>19.951</u>	<u>14.954</u>	<u>26.125</u>

Allgemeiner Fonds

Tabelle 1

Einnahmen- und Ausgabenkonto für die Jahre 1970, 1969 und 1968

	1970	1969	1968
	£	£	£
Einnahmen			
Mitgliedsbeiträge	146.869	151.342	132.040
Abzüglich 30% Ableitung der Beiträge auf Sonderkonto für Regionaltätigkeit	44.060	45.402	39.612
	<u>102.809</u>	<u>105.940</u>	<u>92.428</u>
Zusätzliche Einnahmen bedingt durch Beitragszahlung zu dem vor der Abwertung des britischen Pfundes gültigen Wechselkurses	—	687	8.318
Andere Einnahmen			
Zinsen auf Bankguthaben und Darlehen	171	117	313
Verkaufte Berichte	108	211	—
Spenden	1.480	—	315
Zuwendung vom Internationalen Wohlfahrtsfonds	7.400	7.400	7.400
Sonderbeiträge	—	63	9.568
Devisenwechsel-Überschuß	—	91	1.278
GESAMTEINNAHMEN FÜR DAS JAHR	<u>111.968</u>	<u>114.509</u>	<u>119.620</u>
Ausgaben (siehe Tabelle 3)			
A. Sitzungen, Konferenzen u. allgemeine Tätigkeit	23.008	24.715	17.214
B. Veröffentlichungen und Publizität	4.816	4.014	11.381
C. Hauptbüro	69.437	75.072	79.958
D. Verschiedene Ausgaben	3.415	4.758	5.312
GESAMTAUSGABEN FÜR DAS JAHR	<u>100.676</u>	<u>108.559</u>	<u>113.865</u>
Saldo: Einnahmen überschreiten Ausgaben um	11.292	5.950	5.755
Zuzüglich: Überweisung vom Sonderkonto Regionaltätigkeit	856	5.670	—
	<u>12.148</u>	<u>11.620</u>	<u>5.755</u>

	1970	1969	1968
	£	£	£
ÜBERTRAG	12.148	11.620	5.755
Abzüglich:			
Rücklagen für zukünftige Ausgaben			
Kongreß 1971	5.000	4.000	4.000
Büroeinrichtungen	—	1.500	1.500
Abschreibungen			
Autos	477	500	200
Mobiliar, Büroeinrichtungen und Maschinen	529	500	1.300
Abgeschriebene Vorschüsse	—	395	—
Übertrag vom Sonderkonto Regionaltätigkeit —	—	—	—
Überschuß per 31. Dezember 1968	—	—	5.426
	<u>6.006</u>	<u>6.895</u>	<u>12.426</u>
SALDOS	6.142	4.725	— 6.671

Sonderkonto Regionaltätigkeit

Tabelle 2

Einnahmen- und Ausgabenkonto für die Jahre 1970, 1969 und 1968

	1970 £	1969 £	1968 £
Einnahmen			
Zuwendung von 30% der Mitgliedsbeiträge	44.060	45.696	43.176
Sonderbeiträge der Mitgliedsverbände	1.636	1.736	6.350
Zinsen abzüglich Steuern	25	31	79
Zuwendung vom IBFG-Solidaritätsfonds	—	5.805	3.362
Zuwendungen für die Hongkong-Vertretung	—	—	854
GESAMTEINNAHMEN	<u>45.721</u>	<u>53.268</u>	<u>53.821</u>
Ausgaben			
Afrika			
Gehalt — Sondervetreter; Zuwendungen und Ausgaben; Schulungs- und organisatorische Tätigkeit	4.382	1.433	3.816
Asien			
Kuala-Lumpur-Büro			
Gehälter und Zuwendungen; Miete, Bürobedarf und Dienste; Schulungs- und organisatorische Tätigkeit	6.349	7.264	7.246
Tokio-Büro			
Bürokosten; Schulungs- und organisatorische Tätigkeit	4.797	6.620	7.354
Lateinamerika und Karibischer Raum			
Lima-Büro			
Gehälter und Zuwendungen; Miete, Bürobedarf und Dienste; Schulungs- und organisatorische Tätigkeit	25.685	28.765	37.449
Hauptbüro, London			
Gehalt — Sekretär für Regionaltätigkeit; Reisen und sonstige Kosten	3.652	3.516	2.528
Hongkong-Vertretung 1968	—	—	854
GESAMTAUSGABEN DER JAHRE	<u>44.865</u>	<u>47.598</u>	<u>*) 59.247</u>
Saldos per 31. Dezember 1970, 1969, 1968, verrechnet mit Allgemeinem Fonds	856	5.670	— 5.426

*) Ausgaben über 14 Monate
Oktober 1967 — Dezember 1968

Allgemeiner Fonds

Tabelle 3

Ausgaben für die Jahre 1970, 1969 und 1968

	1970 £	1969 £	1968 £
A. Sitzungen, Konferenzen und allgemeine Tätigkeit			
1a Vorbereitende Kongreßausgaben 1971	288	—	—
1b Kongreßberichte 1968	1.400	—	89
1c Nachträgliche Kongreßausgaben 1968	—	601	—
2 Vorstand	9.331	11.190	8.480
3 Geschäftsführender Ausschuß	997	529	774
4 Sektionstagungen und andere Sitzungen	4.472	6.644	2.234
5 IBFG und IBS	186	307	219
6 Gastdelegationen, Missionen und Solidarität	2.653	1.460	1.496
7 IAO	882	540	648
8 Zwischenstaatliche Agenturen	195	481	663
9 Technische Dienste (Berichte und Übersetzungen)	931	1.508	1.296
10 Einladungen und Gastfreundschaft	216	145	350
11 Reiseversicherung	339	159	87
12 Brüsseler Ausschuß	1.118	1.151	878
	<u>23.008</u>	<u>24.715</u>	<u>17.214</u>
B. Veröffentlichungen und Publizität			
1 ITF-Zeitung	2.962	2.235	3.504
2 ITF-Nachrichten, Bulletins	1.362	1.217	1.988
3 Abonnement	407	468	337
4 Forschung und Bücherei	85	94	189
5 Broschüren und Kampagnen	—	—	331
6 Geschichte der ITF	—	—	40
7 Jahrbücher	—	—	4.792
	<u>4.816</u>	<u>4.014</u>	<u>11.381</u>
C. ITF-Hauptbüro			
1 Gehälter und Abfindungen	49.267	53.926	53.546
2 Pensionskasse	—	—	—
(1968: Personal-Sparfonds)	4.983	5.020	8.339
3 Sozialversicherungsbeiträge	4.889	5.057	4.351
4 Pensioniertes Personal	—	—	1.844
5 Pensionskasse (Verwaltungskosten)	—	—	136
6 Miete, Heizung und Dienste	5.035	6.299	4.621
7 Papier und Bürobedarf	1.575	1.444	1.803
8 Porti, Telefon und Telegramme	3.608	3.257	5.206
9 Versicherung der Habe	80	69	112
	<u>69.437</u>	<u>75.072</u>	<u>79.958</u>

D. Verschiedene Ausgaben

	<u>1970</u>	<u>1969</u>	<u>1968</u>
	£	£	£
1 Bankgebühren und Schecksteuern	134	92	163
2a Rechnungsprüfungsgebühren	1.018	1.144	1.294
2b dto. (1968 zusätzlich)	—	600	1.100
3 Mietzins und Steuern	1.641	1.595	1.563
4 Verlust bei Währungsumtausch	131	—	—
5 Allgemeine Ausgaben	225	976	224
6 Reise- und Autokosten	266	251	543
7 Zuwendungen	—	100	425
	<u>3.415</u>	<u>4.758</u>	<u>5.312</u>

Internationaler Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute

Tabelle 4

Bilanz für die Jahre 1970, 1969 und 1968

	<u>1970</u>	<u>1969</u>	<u>1968</u>
	£	£	£
Konto des Fonds			
Saldo per 1. Januar 1970	192.499	181.231	196.455
zuzüglich Überschuß für das Jahr (1968: minus Defizit)	<u>9.695</u>	<u>11.268</u>	<u>- 15.224</u>
Gesamtsaldo des Fonds	<u>202.194</u>	<u>192.499</u>	<u>181.231</u>
AKTIVA			
Bankguthaben (Depositkonto)	60.852	43.138	25.517
Investitionen			
£ 19.200 Anleihe Londoner Stadtrat, 6 ³ / ₄ %, 1976	18.805	18.805	18.805
£ 10.000 Börsenanleihe, 7 ¹ / ₄ %, 1990	9.700	9.700	9.700
£ 53.154 Schatzanleihe, 5 ¹ / ₂ %, 2008/12	50.000	50.000	50.000
220.000 Aktien im Gewerkschaftlichen Trust-Fonds (Marktwert £ 135.605 — 1970; 1969 £ 138.800)	<u>58.887</u>	<u>58.887</u>	<u>58.887</u>
	137.392	137.392	137.392
Laufende Konten	465	3.510	495
Vorschüsse	9.000	10.179	12.660
Zinsen (Netto)	<u>1.230</u>	<u>2.485</u>	<u>2.422</u>
GESAMTAKTIVA	<u>208.939</u>	<u>196.704</u>	<u>178.486</u>
PASSIVA			
Einkommenssteuer-Rücklage	4.326	4.228	4.864
Verschiedene Gläubiger	432	35	22
Laufendes Konto: Allgemeiner Fonds	<u>1.987</u>	<u>- 58</u>	<u>- 7.631</u>
	<u>6.745</u>	<u>4.205</u>	<u>- 2.745</u>
GESAMTAKTIVA NETTO	<u>202.194</u>	<u>192.499</u>	<u>181.231</u>

Internationaler Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds für Seeleute

Tabelle 5

Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 1970, 1969 und 1968

	1970 £	1969 £	1968 £
Einnahmen			
Beiträge der Reeder und sammelnden Verbände, Mitgliedsbeiträge an die Sondersektion der Seeleute	29.998	25.135	20.174
Zinsen (Brutto)	11.479	10.951	10.629
Abzüglich: Steuern	4.880	4.928	4.517
	<u>6.599</u>	<u>6.023</u>	<u>6.112</u>
Überschuß durch Währungsumtausch	44	889	124
GESAMTEINNAHMEN FÜR DAS JAHR	<u>36.641</u>	<u>32.047</u>	<u>26.410</u>
Ausgaben			
Zuwendungen an den Allgemeinen Fonds für geleistete Dienste und indirekte Ausgaben im Zusammenhang mit der Verwaltung des Wohlfahrtsfonds	7.400	7.400	7.400
Zuwendungen für Wohlfahrtszwecke *)			
Belgien — Seemannsheim, Antwerpen	500		
Deutschland — OeTV	4.000		
Israel — Seemannsheim, Haifa	5.000		
Lateinamerika — Kostenbeitrag für Seminar der Seeleute, Costa Rica	2.000		
Norwegen — Seeleuteverband, Internationale Sportwoche	750		
Niederlande — Holländischer Seeleuteverband, Wohlfahrtszentrum	1.000		
Schweden — Sportfeld Rosenhill, Göteborg	1.500		
Großbritannien — Krankenhaus für Seeleute	625		
Diverse — Krankenhausaufenthalt in den USA, G. Monroe	639		
	<u>16.014 **)</u>	<u>9.960 **)</u>	<u>29.770 **)</u>
Übertrag	23.414	17.360	37.170

*) Eine Aufzählung der gesamten Zuwendungen in den Jahren 1970, 1969 und 1968 wird unter Punkt 136 des Dokuments XXX C-8, Tätigkeitsbericht 1968—1970 wiedergegeben.
**) Zuwendungen werden nicht immer im gleichen Jahr ausgezahlt, in dem sie gewährt werden. Die angeführten Gesamtsummen beziehen sich auf die tatsächlich ausgezahlten Gelder.

1970
£

1969
£

1968
£

Übertrag	23.414	17.360	37.170
Ausgaben für Sitzungen, Reisen und Repräsentation, die nicht dem Allgemeinen Fonds angelastet werden können	2.474	1.967	3.322
Zuwendungen an Seeleutegewerkschaften (Boykotte usw.)	1.058	1.452	1.142
GESAMTAUSGABEN FÜR DAS JAHR	<u>26.946</u>	<u>20.779</u>	<u>41.634</u>
SALDOS per 31. Dezember	9.695	11.268	— 15.224

Solidaritäts- und Reservefonds

Tabelle 6

Bilanz für die Jahre 1970, 1969 und 1968

	1970 £	1969 £	1968 £
Per 1. Januar 1970, 1969 und 1968	12.181	12.071	12.051
Zuzüglich: Überschüsse für 1970, 1969 und 1968	101	110	20
GESAMTER FONDSSALDO	<u>12.282</u>	<u>12.181</u>	<u>12.071</u>
AKTIVA			
Laufende Rechnung: fällig vom Allgemeinen Fonds	12.288	12.007	11.906
Zinsen	—	159	159
Guthaben bei Agenten	—	15	6
GESAMTAKTIVA	<u>12.288</u>	<u>12.181</u>	<u>12.071</u>
PASSIVA			
Fälliger Betrag an Agenten	6	—	—
GESAMTAKTIVA NETTO	<u>12.282</u>	<u>12.181</u>	<u>12.071</u>

Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 1970, 1969 und 1968

	1970 £	1969 £	1968 £
Einnahmen			
Zinsen auf 3% British Transport Stock (Investition des Gewerkschaftsgründungsfonds)	542	542	542
Abzüglich: Steuern	— 231	— 244	— 223
Sonderbeitrag der österreichischen Eisenbahner (für spanische Gewerkschafter, 1968)	—	—	500
GESAMTEINNAHMEN FÜR DAS JAHR	<u>311</u>	<u>298</u>	<u>819</u>

Ausgaben	1970	1969	1968
	£	£	£
Zuwendungen an Exilgewerkschaften	135	188	167
Sonderbeiträge an spanische Gewerkschafter	75	—	500
Zuwendungen an vietnamesische Gewerkschafter	—	—	100
Forschungsausgaben	—	—	34
GESAMTAUSGABEN FÜR DAS JAHR	<u>210</u>	<u>188</u>	<u>799</u>
SALDOS	101	110	20

Gewerkschaftsgründungsfonds

Bilanz für die Jahre 1970, 1969 und 1968

Tabelle 7

	1970	1969	1968
	£	£	£
Saldos per 1. Januar 1970, 1969 und 1968	<u>7.503</u>	<u>7.503</u>	<u>7.503</u>
Investition			
£ 11.032 3% British Transport Stock 1978/88 (Marktwert 1970: £ 5.240, 1969: £ 5.469, 1968: £ 5.682)	<u>7.503</u>	<u>7.503</u>	<u>7.503</u>

Einnahmen- und Ausgabenkonto für die Jahre 1968, 1969 und 1970

Während der Jahre 1968, 1969 und 1970 wurden keine Transaktionen vorgenommen. Wie bisher werden Zinsen der Investition dem Solidaritäts- und Reservefonds gutgeschrieben.

Geschäftsordnungsentwurf (XXX C-5)

1. Das Kongreß-Geschäftsverfahren richtet sich nach den diesbezüglichen Bestimmungen der ITF-Satzungen und dieser Geschäftsordnung.
2. Der Geschäftsführende Ausschuß handelt als Geschäftsausschuß.
3. Die offiziellen Sprachen auf dem Kongreß sind: Englisch, Französisch, Deutsch, Spanisch und Schwedisch. Alle Diskussionen und Dokumente werden in diese Sprachen übersetzt. Delegierte können auch andere Sprachen sprechen, müssen jedoch dann ihren eigenen Dolmetscher bereitstellen, obwohl ihnen das Sekretariat in dieser Hinsicht so weit wie möglich behilflich sein wird.
4. Der Präsident kann eine Zeitgrenze für Ansprachen bestimmen.
5. Der Bericht des Mandatsprüfungsausschusses wird geprüft, sobald er zur Verfügung steht.
6. Vorschläge oder Abänderungsvorschläge können erst behandelt werden, nachdem sie a) unterstützt und b) falls der Präsident dies beschließt, den Delegierten in allen fünf offiziellen Sprachen unterbreitet worden sind.
7. Liegen mehrere Abänderungsanträge zu einem Vorschlag vor, werden diese ihrer Wichtigkeit nach behandelt, über die der Präsident entscheidet.
8. Die Entscheidung des Präsidenten in bezug auf die Auslegung dieser Geschäftsordnung oder allgemeine Punkte des Geschäftsverfahrens ist endgültig, es sei denn, daß
 - a) die Delegationen von mindestens fünf angeschlossenen Verbänden diese Entscheidung beanstanden; und
 - b) eine solche Beanstandung im Rahmen einer Abstimmung nach Mitgliedschaft mindestens eine Zwei-Drittel-Mehrheit auf sich vereinigt.
9. Wir verweisen die Delegierten darauf, daß Abstimmungen auf dem Kongreß nach dem in Artikel IV, Absätze 9 und 10 der ITF-Satzungen festgelegten Verfahren 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. Bei Abstimmungen durch Hochhalten der Delegiertenkarten werden die rosa Delegiertenkarten hochgehalten.

11. Finden gemäß den obigen Bestimmungen der Satzungen Abstimmungen nach Mitgliedschaft statt, wird wie folgt verfahren:

- a) Jede Delegation erhält einen Briefumschlag mit genügend Stimmzetteln für vier Abstimmungen.
- b) Die Stimmzettel werden verschiedener Farbe sein. Bei jeder Abstimmung werden Stimmzettel einer bestimmten Farbe benutzt. Der Präsident wird vor jeder Abstimmung die in Frage kommende Farbe bekanntgeben.
- c) Einige Delegationen werden in ihrem Briefumschlag mehr als einen Stimmzettel einer bestimmten Farbe finden, z. B. wenn ein Verband über 27.000 Stimmen verfügt, wird er zwei Stimmzettel für zehn Stimmen, einen für fünf Stimmen und zwei weitere für eine Stimme haben: also je fünf Stimmzettel in jeder Farbe. Dieses Verfahren ermöglicht eine absolut geheime Abstimmung, da es nicht möglich sein wird, festzustellen, welche Stimmzettel zu welcher Delegation gehören.
- d) Findet eine Abstimmung nach Mitgliedschaft statt und der Präsident hat die in Frage kommende Farbe bekanntgegeben, sind von den Delegierten nur die Stimmzettel dieser Farbe zu verwenden. Auf keinen Fall dürfen Stimmzettel einer anderen Farbe benutzt werden.

Wahl des: a) Mandatsprüfungsausschusses (XXX C-6) b) Entschließungsausschusses

a) Mandatsprüfungsausschuß

1. Gemäß Artikel IV, Absatz 11, der ITF-Satzungen „wählt der Kongreß einen Mandatsprüfungsausschuß, der die Mandate der einzelnen Delegationen 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 der Karibische Raum	1
Nordamerika	2
Europa	4

b) Entschließungsausschuß

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

<u>Ländergruppe</u>	<u>Mitglieder</u>
Afrika	1
Asien	1
Lateinamerika und der Karibische Raum	1
Nordamerika	2
Europa	6

4. Der Vorstand hält es für nützlich, hervorzuheben, daß es in der ITF für den Kongreß-Entschließungsausschuß nicht üblich ist, Anträge zu diskutieren oder diesbezügliche Empfehlungen zu machen. Die Hauptaufgabe des Ausschusses

ist, 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 daher hauptsächlich prozessual, obwohl er auf Antrag des Kongresses beauftragt werden kann, die aus Kongreßdebatten hervorgehenden Entschlüsse zu entwerfen oder Entwurfsänderungen vorzunehmen.

Änderung der ITF-Satzungen (XXX C-7)

Der 30. Kongreß der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 5. August 1971, BESCHLIESST, die nachstehend angeführten Artikel der Satzungen der ITF auf folgenden Wortlaut abzuändern:

Artikel IV: KONGRESS

Absatz 1

Der Kongreß ist die höchste Instanz der ITF. Ordentliche Kongresse finden alle vier Jahre statt. Der Vorstand bestimmt Termin und Tagungsort Ordentlicher Kongresse.

Absatz 6

Abgesehen von den an anderer Stelle des vorliegenden Absatzes angeführten Bestimmungen, entspricht die zahlende Mitgliedschaft normalerweise der Zahl der Mitglieder, für die Beiträge gemäß Artikel II, Absatz 3a und Artikel XV dieser Satzungen gezahlt werden. Diese Definition des Begriffs „zahlende Mitgliedschaft“ gilt allgemein bei der Auslegung dieser Satzungen. Der Vorstand kann jedoch die zahlende Mitgliedschaft angeschlossener Organisationen festlegen, denen es aufgrund von Absatz 3 des Artikels XV gestattet wurde, Mitgliedsbeiträge zu einem ermäßigten Satz zu zahlen, aber die diesbezüglichen Vollmachten des Vorstandes sind insofern beschränkt, als er in keinem Fall eine zahlende Mitgliedschaft festlegen kann, die

- a) niedriger ist als die Ziffer, die sich ergibt, wenn man die Zahl der Mitglieder, für die eine Organisation Beiträge zahlt, in gleichem Maße reduziert wie den normalen Mitgliedsbeitrag;
- b) mehr als das Doppelte dieser Ziffer beträgt; oder
- c) mehr als die zahlende Mitgliedschaft beträgt, auf die die Organisation Anspruch hätte, wenn sie Beiträge zum normalen Satz zahlte.

Artikel XIII: FACHSEKTIONEN UND SONDERABTEILUNGEN

Absatz 7

Abstimmungen auf Sektionstagungen finden durch Handerheben statt, wobei jede vertretene Mitgliedsorganisation über eine Stimme verfügt.

Artikel XV: MITGLIEDSBEITRÄGE UND ZUSÄTZLICHE BEITRÄGE

Absatz 1

Der von den angeschlossenen Organisationen gemäß Artikel II, Abs. 3a) zu zahlende normale Beitrag pro angemeldetes Mitglied wird durch jeden Ordentlichen

Kongreß festgelegt und gilt bis zum Ende des Jahres, in dem der nächste Ordentliche Kongreß stattfindet. Im Falle angeschlossener Organisationen, die nur eine sehr geringe Zahl von beitragszahlenden Mitgliedern haben, legt der Vorstand eine Mindestmitgliederzahl fest, für die Mitgliedsbeiträge an die ITF zu zahlen sind.

Absatz 3

Falls er es für angebracht hält, kann der Vorstand es einer angeschlossenen Organisation gestatten, Beiträge zu einem niedrigeren Satz als dem normalen Satz zu zahlen, wenn er davon überzeugt ist, daß die finanzielle Lage des betreffenden Mitgliedsverbandes oder der niedrige Verdienst seiner Mitglieder ein solches Zugeständnis rechtfertigen.

Erläuterung

Auf seiner Sitzung im November 1970 beschloß der Vorstand, dem Kongreß den obigen Entschließungsantrag auf Änderung der Satzungen zusammen mit einer Erläuterung zu unterbreiten.

Die vorgeschlagenen Änderungen beziehen sich auf:

- a) die Häufigkeit Ordentlicher Kongresse
(Artikel IV, Absatz 1);
- b) Mitgliedsbeiträge und die damit zusammenhängende Frage des Abstimmungsrechts auf Kongressen
(Artikel IV, Absatz 6 und Artikel XV, Absatz 1 und 3);
und
- c) Abstimmungen auf Sektionstagungen
(Artikel XIII, Absatz 7).

a) Häufigkeit Ordentlicher Kongresse (Artikel IV, Absatz 1)

1. Mit Bezug auf die Häufigkeit Ordentlicher Kongresse sieht die zu Artikel IV, Absatz 1 vorgeschlagene Änderung vor, daß Ordentliche Kongresse alle vier Jahre, anstatt alle drei Jahre stattfinden sollen. Bereits im Jahre 1967 beschloß der Vorstand im Prinzip, einen diesbezüglichen Antrag an den 29. Kongreß (Wiesbaden, Juli/August 1968) zu richten. Als man sich jedoch bewußt wurde, daß die Annahme dieses Antrages es nicht ermöglicht haben würde, das 75. Jubiläum der ITF im Jahre 1971 auf einem Kongreß zu feiern, wurde beschlossen, den Antrag an den Vorstand zu verweisen, um ihn gegebenenfalls dem Kongreß 1971 zu unterbreiten. Der Vorstand hat beschlossen, dies zu tun.
2. Die Argumente in Unterstützung des Antrages sind in erster Linie administrativer und in zweiter Linie finanzieller Art. An einem ITF-Kongreß sind über 300 Gewerkschaften aus rund 80 Ländern teilnahmeberechtigt, was die Verwendung von mindestens fünf Arbeitssprachen erfordert. Die Vorbereitung eines Kongresses nimmt infolgedessen viel Zeit in Anspruch und beginnt bereits ungefähr 18 Monate oder zwei Jahre vor dem in Frage kommenden Kongreß. Die Weiterverfolgung und Durchführung der Kongreßbeschlüsse erfordert ebenfalls einen großen Arbeitsaufwand, sodaß das Sekretariat während zwei der drei Jahre zwischen Kongressen mehr oder weniger stark mit der Vorbereitung des nächsten Kongresses und der Weiterverfolgung der Beschlüsse des letzten Kongresses beschäftigt ist. Darüber hinaus ist zu beachten, daß

internationale Tätigkeit bedingterweise zeitraubender ist als Arbeit auf nationaler Ebene, sodaß in vielen Fällen drei Jahre nicht genügen, um Kongreßbeschlüsse in die Tat umzusetzen oder ihre Wirksamkeit zu beurteilen.

3. Unter den heutigen Verhältnissen kostet ein ITF-Kongreß etwa £ 32.000, wovon die Mitgliedsverbände des gastgebenden Landes gewöhnlich die Hälfte decken. Über eine Zeitspanne von zwölf Jahren hinweg würden vier Kongresse in Zeitabständen von drei Jahren die ITF £ 64.000 kosten, im Vergleich zu £ 48.000 für drei Kongresse in Zeitabständen von vier Jahren über die gleiche Zeitspanne hinweg, was einer Einsparung in Höhe von £ 1330 pro Jahr entspricht. Das ist zwar an und für sich kein enormer Betrag, aber im Hinblick darauf, daß die ITF an Geldmangel leidet, ist eine derartige Einsparung nicht zu verachten.
4. Als auf dem Kongreß 1962 beschlossen wurde, den Zeitabstand zwischen Kongressen von zwei auf drei Jahre zu verlängern, hegten einige Delegierte Vorbehalte, weil sie befürchteten, daß dies die Kontakte zwischen den angeschlossenen Verbänden beeinträchtigen und die demokratische Kontrolle der ITF-Tätigkeit schwächen würde. Erwägungen dieser Art sind nicht leicht zu nehmen. Sie werden auch bei der Prüfung des vorliegenden Antrages zweifellos wieder auftreten. Ihnen gegenüber ist jedoch in Betracht zu ziehen, daß es notwendig ist, die ITF zweckmäßig und produktiv zu verwalten und die ihr zur Verfügung stehenden Mittel so nützlich wie möglich anzuwenden. Ein großer Teil der ITF-Tätigkeit erfolgt innerhalb der einzelnen Fachsektionen, die den angeschlossenen Verbänden ebenfalls die Möglichkeit bieten, enge Kontakte miteinander aufrechtzuerhalten. Die Verlängerung der Zwischenkongreßzeit auf vier Jahre würde die Tätigkeit der Sektionen in keiner Weise beeinträchtigen. Im Gegenteil, die sich dadurch ergebende Entlastung des Sekretariats könnte unter Umständen eine Erweiterung der sektionalen Tätigkeit gestatten.
- b) Mitgliedsbeiträge und die damit zusammenhängende Frage des Abstimmungsrechts auf Kongressen (Artikel IV, Absatz 6 und Artikel XV, Absatz 1 und 3)
5. Auf dem 29. Kongreß der ITF (Wiesbaden, 1968) wurde ein vom Vorstand eingereichter Entschließungsantrag angenommen, der wie folgt lautete:
„UNGEACHTET der Bestimmungen der ITF-Satzungen BEVOLLMÄCHTIGT und beauftragt der vom 28. Juli bis 3. August 1968 in Wiesbaden versammelte Kongreß der ITF den ITF-Vorstand, in den einschlägigen Bestimmungen der Satzungen geeignete Änderungen vorzunehmen, um eine Beitragsskala vorzusehen, die den Unterschieden zwischen den Verdienstmöglichkeiten, dem Lebensstandard und anderen einschlägigen Bedingungen der verschiedenen Regionen und Länder voll Rechnung trägt, damit, soweit dies praktisch möglich ist, Gleichheit in bezug auf die Bemühungen und Rechte aller angeschlossenen Verbände vorherrscht.“
6. Der Vorstand unterbreitete diesen Antrag, weil ein Delegierter während der Diskussion über die Revision der ITF-Satzungen es als ungerecht bezeichnet hatte, einen einheitlichen Beitragssatz vorzuschreiben, wenn die Löhne, von deren Höhe das Einkommen einer Gewerkschaft letzten Endes abhängig ist, von Land zu Land sehr unterschiedlich sind. Er sagte, solange man von den Gewerkschaften der Entwicklungsländer erwarte, daß sie Beiträge in der gleichen Höhe zahlen wie die europäischen und nordamerikanischen Gewerkschaften, würden sie nie in der Lage sein, in der ITF eine ebenbürtige Rolle

- zu spielen. Aus diesem Grunde schlug er vor, daß ein jährlicher Mitgliedsbeitrag festgelegt werden sollte, dessen Höhe dem Lohn für fünfzehn Minuten Arbeit entspricht. Seines Erachtens wäre dies eine fairere Methode zur Berechnung der Zahlungsfähigkeit eines angeschlossenen Verbandes.
7. Sein Verweis auf die Rolle der Gewerkschaften der Entwicklungsländer in der ITF, bezog sich sowohl auf die finanzielle Belastung dieser Verbände als auch auf gewisse Bestimmungen der ITF-Satzungen (Artikel VI und XV), gemäß denen die Vertretung auf Kongressen und die Zahl der Stimmen, über die eine Organisation bei Abstimmungen verfügt, reduziert wird, wenn Verbände weniger als den vollen Beitrag zahlen. (Der Artikel XV wurde auf dem Wiesbadener Kongreß geändert und sieht nunmehr vor, daß Organisationen mit der Zustimmung des Vorstandes für nur einen Teil ihrer beitragszahlenden Mitgliedschaft Beiträge an die ITF entrichten können — das Nettoresultat in bezug auf die Vertretung und die Zahl der Stimmen ist jedoch das gleiche wie vorher, als den Verbänden gestattet werden konnte, ermäßigte Beiträge zu zahlen.)
 8. Das Argument, daß das gegenwärtige System ungerecht sei, ist nicht neu. In seiner einfachsten Form ist es auch logisch und läßt sich schwerlich widerlegen, denn: wenn man von einem europäischen oder nordamerikanischen Verband erwartet, daß er 9 d. pro Mitglied und Jahr zahlt, dann kann man dies z. B. nicht im Falle eines indonesischen Verbandes rechtfertigen, weil dort das Einkommensniveau so viel niedriger ist als in Europa oder Nordamerika. Oder umgekehrt: wenn man davon ausginge, daß ein indonesischer Verband 9 d. pro Mitglied und Jahr zahlen kann, müßte man von den Gewerkschaften der fortschrittlichen Industrieländer einen weitaus höheren Beitrag erwarten. Der Unterschied zwischen dem Einkommensniveau in den fortschrittlichen Industrieländern im Vergleich zu den Entwicklungsländern ist so groß, daß es ITF-Verbände gibt, deren Mitglieder in einem Monat genau soviel verdienen, wie andere Gewerkschaften von ihren Mitgliedern als Beitrag verlangen.
 9. Ganz abgesehen davon, ob das jetzige Verfahren der ITF gerecht ist oder nicht: es ist auf jeden Fall einfach, und dies ist für eine Organisation, deren Rechnungsverfahren 80 verschiedene Währungen umfaßt, äußerst wichtig. Wie gerecht der auf dem Kongreß gemachte Vorschlag, daß der jährliche Mitgliedsbeitrag der Höhe des Lohnes für fünfzehn Minuten Arbeit entsprechen sollte, auch immer sein mag; seine Durchführung würde katastrophale finanzielle Schwierigkeiten verursachen, selbst wenn man den Durchschnittslohn der Arbeiter der einzelnen Länder als Ausgangspunkt benützte, was übrigens kaum zweckentsprechend wäre, wenn es um die Wahrung des Prinzips der Gerechtigkeit geht, denn ein indischer Flugingenieur z. B. kann zehnmals soviel verdienen wie ein indischer Hafenarbeiter. Man müßte also als Berechnungsgrundlage den Durchschnittsverdienst der Mitglieder einer Gewerkschaft nehmen. Dies liegt jedoch außerhalb des Rahmens des Möglichen. Eine Finanzabteilung mit mindestens zweimal soviel Personal wie die jetzige würde kaum in der Lage sein, Konten zu verwalten und Budgets zu erstellen, die sich auf 300 verschiedene Berechnungen stützen, die ihrerseits wieder von ständig schwankenden statistischen Angaben und Schätzungen ausgehen. (Ganz abgesehen davon sind zuverlässige statistische Angaben dieser Art erfahrungsgemäß oft entweder nicht verfügbar oder erscheinen erst so spät, daß sie kaum von praktischem Wert sind.)
 10. Die Entscheidung über bisherige Ansuchen um Zahlung ermäßigter Beiträge lag beim Vorstand und niemand kann sagen, daß er (und vor ihm das Exekutiv-
- Komitee) derartige Ansuchen nicht stets wohlwollend geprüft hat, und zwar unter Berücksichtigung des Einkommensniveaus und der wirtschaftlichen Entwicklung der verschiedenen Länder. Vielleicht waren seine Entscheidungen nicht immer in jeder Hinsicht perfekt, was jedoch unter den gegebenen Umständen kaum möglich war.
11. Bei der Diskussion dieser Frage war sich der Vorstand bewußt, daß es notwendig war, vor allem den zwei folgenden Erfordernissen Rechnung zu tragen: erstens, man muß gegenüber den finanziell schwachen Verbänden, die sich vorwiegend in Entwicklungsländern befinden, gerecht sein, und zweitens, es ist notwendig, auch diesen Verbänden einen Ansporn zu geben, ihre Beiträge an die ITF zu erhöhen, sobald ihre finanziellen Umstände dies gestatten. Dem Vorstand war es nicht möglich, eine magische Formel zu finden, die diesen beiden Erwägungen in jeder Hinsicht gerecht wird. Er wußte aber auch, daß der von ihm zu machende Vorschlag auch praktisch durchführbar sein muß. Im Hinblick darauf beschloß der Vorstand auf seiner Sitzung im Juni 1970:
 - a) daß der Vorstand weiterhin befugt sein sollte, es angeschlossenen Verbänden, die ihre Zahlungsunfähigkeit nachweisen, zu gestatten, Beiträge zum ermäßigten Satz zu zahlen, und daß der Vorstand gleichzeitig bevollmächtigt werden sollte, den betreffenden Verbänden zweimal soviel Stimmen zuzusprechen wie der Prozentsatz ihrer Mitglieder, für den sie Beiträge zahlen; und
 - b) daß der Vorstand auf seiner nächsten Sitzung zu einem diesbezüglichen Entschließungsantrag an den Kongreß Stellung nehmen werde.
- Die vom Vorstand nunmehr beantragten Änderungen von Artikel IV, Absatz 6 und Artikel XV, Absatz 1 und 3 sind das Ergebnis dieses Beschlusses und wurden vom Vorstand auf seiner Sitzung im November 1970 gutgeheißen.
12. Wir haben versucht, den neuen Absatz 6 des Artikels IV so klar wie möglich zu formulieren, denn Satzungsbestimmungen müssen präzise — manchmal sogar pedantisch — sein. So zum Beispiel genügt es nicht, den Vorstand einfach zu bevollmächtigen, den in Frage kommenden Verbänden die doppelte „zahlende Mitgliedschaft“ (und somit die doppelte Stimmenzahl) als bisher zuzusprechen. Wenn der Vorstand befugt ist, die „zahlende“ Mitgliedschaft festzulegen (eine wichtige und vollkommen neue Befugnis), dann wird der Kongreß erwarten, daß die Satzungen ganz unzweideutig die Grenzen dieser Vollmacht definieren, um angemessenen Schutz vor Mißbrauch zu bieten, wie theoretisch diese Möglichkeit auch immer sein mag.
 13. Wir möchten durch ein Beispiel anschaulich machen, wie sich der vorgeschlagene Text von Artikel IV, Absatz 6 der Satzungen in der Praxis auswirken würde:

Angenommen, ein Verband mit 100.000 Mitgliedern tritt bei und es wird ihm gestattet, ermäßigte Beiträge zu 10% des normalen Beitragssatzes zu zahlen.

Die zahlende Mitgliedschaft dieses Verbandes würde mindestens so hoch sein, wie „die Ziffer, die sich ergibt, wenn man die Zahl der Mitglieder, für die eine Organisation Beiträge zahlt, im gleichen Maße reduziert wie den normalen Mitgliedsbeitrag“. In anderen Worten: 10% von 100.000, also 10.000.

Die höchstmögliche zahlende Mitgliedschaft dieses Verbandes könnte bei

voller Anwendung der diesbezüglichen Vollmachten des Vorstandes nicht „mehr als das Doppelte dieser Ziffer“, also 20.000 betragen.

14. Die Bestimmung, daß der Vorstand einer Organisation keine höhere zahlende Mitgliedschaft zusprechen kann als „sie haben würde, wenn sie Beiträge zum vollen Satz zahlt“, trägt jenen Fällen Rechnung, in denen angeschlossene Verbände Beiträge zu mehr als 50% des vollen Satzes, aber weniger als den vollen Beitrag, zahlen.

c) *Abstimmungen auf Sektionstagungen (Artikel XIII, Absatz 7)*

15. Artikel XIII, Absatz 7 der Satzungen lautet:

„Abstimmungen auf Sektionstagungen finden normalerweise durch Handerheben statt, wobei jede vertretene Mitgliederorganisation über eine Stimme verfügt. Über besonders wichtige Fragen kann auf Antrag hin eine Abstimmung nach Mitgliedschaft gemäß Artikel IV, Absatz 9, dieser Satzungen vorgenommen werden.“

16. Glücklicherweise wurde diese Bestimmung nie angewandt, denn sie ist sehr mangelhaft. Wenn man sie wörtlich nimmt, würde ein großer Eisenbahnverband, der einige wenige Mitglieder im Straßentransport hat (viele unserer Eisenbahnverbände zählen zu dieser Kategorie) auf einer Sitzung der Sektion Straßentransport über so viele Stimmen verfügen wie die Gesamtzahl der von ihm angemeldeten Mitglieder. Dieser Widerspruch ergibt sich daraus, daß diese Bestimmung im Rahmen der Satzungsrevision anlässlich des 29. Kongresses nicht sorgfältig genug formuliert wurde. Gemäß den alten Satzungen konnte ein angeschlossener Verband nur für jenen Teil seiner Mitgliedschaft Stimmen abgeben, der zu der betreffenden Sektion gehörte. Diese Methode mag gerechter erscheinen, ist aber noch immer nicht durchführbar. Ihre Anwendung würde erfordern, daß wir genaue Aufzeichnungen über die Zahl der Mitglieder haben, die jeder Verband in dieser oder jener Sektion hat. Die angeschlossenen Verbände werden zwar jährlich gebeten, uns die genaue Aufteilung ihrer Mitgliedschaft mitzuteilen, aber mehrere Verbände machen sich einfach nicht die Mühe, sodaß es — genau genommen — nie möglich gewesen wäre, eine solche Abstimmung nach Mitgliederzahlen vorzunehmen. (Glücklicherweise gelangte auch die alte Satzungsbestimmung nie zur Anwendung.)

17. Es gibt kein gerechtes System für Abstimmung nach Mitgliederzahlen auf Sektionskonferenzen, das nicht große verwaltungsmäßige Probleme mit sich bringt. Ganz abgesehen davon sind formelle Abstimmungen auf Sektionstagungen nie von großer Bedeutung gewesen, da man auf solchen Sitzungen gewöhnlich ohne Abstimmungen zu Beschlüssen gelangt. Wir schlagen daher vor, daß in den seltenen Fällen, wo es sich als erforderlich erweist, Abstimmungen auf Sektionssitzungen durch Handaufheben erfolgen sollten, wobei jede vertretene Organisation über eine Stimme verfügt.

XXX C-7 (Supp.)

Alternativfassung des Antrages auf Änderung von Absatz 7 des Artikels XIII der ITF-Satzungen

Abstimmungen auf Sektionstagungen finden entweder durch Handerheben oder nach Mitgliedschaft statt. Jede der Sektion angehörende Organisation kann eine Ab-

stimmung nach Mitgliedschaft beantragen. Bei Abstimmung nach Mitgliedschaft entspricht die Zahl der Stimmen, auf die eine Organisation Anspruch hat, der zahlenden Mitgliedschaft der in der Frage kommenden Sektion angemeldeten Arbeitnehmer, gemäß dem am Ende des Vorjahres der Sitzung oder zum Zeitpunkt des Beitritts zur Föderation berechnetem Stand, was immer der spätere Zeitpunkt ist. Jede angeschlossene Organisation ist dafür verantwortlich, die Zahl ihrer Mitglieder in den einzelnen Sektionen anzumelden, wenn sie bei einer Abstimmung nach Mitgliedschaft die entsprechende Stimmenzahl in Anspruch nehmen will. Verbände, die diese Bedingung nicht erfüllen, verlieren dadurch ihr Recht auf Abstimmung nach Mitgliedschaft.

VORGESCHLAGENE ARBEITSPROGRAMME DER FACHSEKTIONEN

XXX C-8

Eisenbahnersektion

Der Unterausschuß für Verkehrspolitik hat folgende Punkte für das Arbeitsprogramm der Sektion vorgeschlagen:

- Arbeitszeit und Dienstzeit: langfristige Zielsetzung in Richtung der Reduzierung aller Bestandteile der Dienstzeit; Vereinheitlichung der Begriffsbestimmungen für Schichtzeit; Bereitschaftsdienst; Ruhezeiten usw.
- Soziale Auswirkungen der Modernisierung, mit besonderem Bezug auf die Einführung automatischer Kupplungen.

In unserem Rundschreiben vom 21. Mai 1971 und vom 17. Juni 1971 wurden die Mitglieder des Sektionsausschusses gebeten, weitere schriftliche Vorschläge für das Arbeitsprogramm einzureichen. Bei Niederschrift des vorliegenden Berichtes (15. Juli 1971) lagen keine weiteren diesbezüglichen Anregungen vor.

XXX C-8/Rt (Anhang 2)

Sektion Straßentransport

Während der letzten Sektionskonferenz wurde ein Fragebogen verteilt. Es wurde beschlossen, daß die Antworten der Delegierten auf den Fragebogen bei der Festlegung des künftigen Arbeitsprogrammes der Sektion berücksichtigt werden sollten. Das Ergebnis der Umfrage über die Gestaltung des künftigen Arbeitsprogrammes der Sektion brachte einige Überraschungen. Die 13 im Fragebogen angeführten Themen ordnen sich den Antworten der Delegierten gemäß wie folgt:

1. Arbeitszeit im Straßentransport.
2. Berufliche Ausbildung.
3. Verdienst im Straßentransport.
4. Arbeitsbedingungen im städtischen Nahverkehr.
5. Gesundheitliche Aspekte.
6. AETR.
7. Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 67.
8. Beförderung gefährlicher Güter.
9. Chancen der Weiterbeschäftigung von Fahrern im Straßentransport, die aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr fahren können.
10. Gewicht und Abmessungen von Fahrzeugen.
11. Fahrzeugbau.
12. Quantitäts- und Qualitätslizenzierung im Straßentransport.
13. Fahrverbot oder Einschränkung des Lastwagenverkehrs am Wochenende.

In bezug auf die ersten fünf Punkte bestehen keine beachtlichen Unterschiede zwi-

schen den verschiedenen Sprachgruppen. Von Punkt 6 an sind Unterschiede zwischen den Sprachgruppen zu verzeichnen, vor allem was das AETR und die Revision des IAO-Übereinkommens Nr. 67 anbelangt.

Eine Analyse der Antworten auf den genannten Fragebogen zeigt, daß die Sektion sich in ihrer Arbeit auf folgende Themen konzentrieren sollte:

Arbeitszeit,
Ausbildung,
Verdienst,
Städtischer Nahverkehr.

Anhang zu Dok. 69/IN/II

Sektion Binnenschifffahrt

Internationales Aktionsprogramm für Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt

1. Dieses Internationale Aktionsprogramm wurde unter den Auspizien der ITF-Sektion Binnenschifffahrt erstellt.
2. Die sich an ihm beteiligenden ITF-Verbände beschließen im Interesse der Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt, sich gemeinsam mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln für die Verwirklichung der in dem Programm enthaltenen Ziele einzusetzen.
3. Die Vertreter der an dem Programm beteiligten Verbände bilden den Binnenschifffahrts-Aktionsausschuß der ITF.
4. Die beteiligten ITF-Verbände beschließen, so eng wie möglich miteinander zusammenzuarbeiten, um gemeinsam beschlossene Ziele zu verwirklichen und verpflichten sich, sich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, daß alle zum Schutze der Arbeitnehmer bestehenden internationalen und nationalen Abkommen und behördlichen Regelungen eingehalten werden. Sie verpflichten sich weiterhin, bei der Neugestaltung der Gesetzgebung und der Schaffung weiterer Abkommen für die Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt international und national mitzuwirken, um eine Verbesserung der sozialen Lage zu erzielen.

Berufliche Ausbildung und Befähigung

5. Für Binnenschiffer sollte eine berufliche Ausbildung vorgesehen werden, die es ihnen gestattet, ihre technischen Kenntnisse voll zu entfalten und die der Ausbildung in anderen Berufen, Gewerben und Industrien gleichwertig ist. Dabei sollen die Ausbildungsnormen und die Vorschriften für die Erlangung von Patenten und Befähigungsnachweisen international aufeinander abgestimmt werden.
6. Die zuständigen Behörden sollen bei der Planung der gesamtstaatlichen Ausbildungspolitik sicherstellen, daß ausreichend Vorsorge für die Ausbildung von Binnenschiffern getroffen wird. Für die Festlegung und Koordinierung, Durchführung und Überwachung der Ausbildung sollte eine zentrale Stelle zuständig sein, in der die Behörden, die Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer, die zuständigen Erziehungsinstanzen sowie andere Organe und Personen, die mit der Berufsausbildung der Binnenschiffer vertraut sind, vertreten sind.
7. Die Finanzierung der Ausbildung sollte auf einer festen und geregelten Basis erfolgen. Die diesbezüglichen Kosten sind vom Gewerbe der Binnenschifffahrt und/oder mit staatlichen Subventionen zu decken.
8. Die Ausbildungsprogramme sollten auf die zu leistenden Arbeiten ausgerichtet sein und eine theoretische und praktische Ausbildung umfassen. Sie sind

regelmäßig zu überprüfen, um sicherzustellen, daß sie den neuesten Anforderungen entsprechen.

9. Weiterhin muß die Ausbildung auf die zur Erlangung der auf gesamtstaatlicher Ebene vorgesehenen Patente und Befähigungsausweise erforderlichen Kenntnisse abgestimmt sein.
10. Für alle Personalkategorien sind geeignete Patente oder Befähigungsausweise vorzusehen. Erforderliche Kenntnisse, praktische Erfahrung und das erforderliche Mindestalter für die Erlangung der verschiedenen Befähigungsausweise sind von der staatlichen Behörde bei Rücksprache mit den zuständigen Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer festzulegen.

Besatzung, Sicherheit, Arbeitszeit und Ruhezeit

11. Die für Binnenschifffahrtfahrzeuge geltenden Besatzungsnormen sollen folgenden Bedürfnissen Rechnung tragen:
 - a) der Sicherheit der an Bord lebenden Personen und ihrer Habe,
 - b) der reibungslosen Abwicklung des Schiffsbetriebes,
 - c) der Gesundheit und dem Wohlergehen der an Bord befindlichen Personen, sowohl während der Fahrt als auch während des Aufenthalts im Hafen. Für Wasserstraßen, für die es noch keine gesetzlichen Besatzungsnormen gibt, sollten die zuständigen Behörden unverzüglich solche festlegen.
12. Die Mindestbesatzung und ihre Zusammensetzung sollen sich richten nach:
 - a) der tatsächlichen Tonnage des Schiffes,
 - b) der Gefahrenklasse der Güter,
 - c) dem Schiffstyp und der technischen Ausrüstung,
 - d) der Betriebsform: Tagfahrt, Nachtfahrt, Continue-Fahrt usw.,
 - e) dem Fahrtbereich.
13. Die Besatzungsnormen müssen die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften, betreffend die Arbeits- und Ruhezeit sowie der Bestimmungen der bestehenden Kollektivverträge gewährleisten. Als Arbeitszeit gilt die Zeit, während der ein Arbeitnehmer dem Arbeitgeber zur Verfügung steht. Die tägliche Ruhezeit ist so zu regeln, daß sich der Arbeitnehmer genügend erholen kann, um eine Übermüdung der Besatzungsmitglieder zu vermeiden.
14. Für die an Bord von Binnenschifffahrtfahrzeugen beschäftigten Frauen und Jugendlichen sollen Sondervorschriften bestehen.
15. Die Unfallverhütungsvorschriften der einzelnen Länder sollten aufeinander abgestimmt und auf den modernsten Stand gebracht werden.
16. Das Gesamteinkommen eines Arbeitnehmers in der Binnenschifffahrt setzt sich zusammen aus:
 - a) dem Grundstundenlohn,
 - b) den Zuschlägen für Mehr-, Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit,
 - c) sonstigen zu vereinbarenden Zuschlägen.
17. Die Grundlage für die Berechnung des Realeinkommens der Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt ist der Stundenlohn eines Matrosen, der nicht geringer sein darf als der durchschnittliche Stundenlohn eines vergleichbaren geschulten Handwerkers.
18. Die übrigen Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt sind denen vergleichbarer Berufsgruppen an Land anzupassen.

19. Der Binnenschiffahrts-Aktionsausschuß wird von Zeit zu Zeit zusammentreten, um Informationen auszutauschen und zu prüfen, welche Fortschritte mit der Verwirklichung des Programmes gemacht worden sind und gegebenenfalls neue Mittel und Wege zur Förderung gemeinsamer Ziele zu erwägen. Außerdem können beteiligte Verbände außerordentliche Sitzungen des Aktionsausschusses beantragen.

Anhang 3 zu Dok. XXX C-8/S

Seeleutesektion

1. Revision der Internationalen Seeleute-Charta der ITF

Die Urfassung der Seeleute-Charta wurde im Jahre 1946 in London angenommen; die Zweite Fassung auf dem Berner Kongreß vom Jahre 1960. Seitdem sind elf Jahre verstrichen. Während dieser Zeitspanne wurden die in der Charta gesetzten Ziele weitgehend verwirklicht, teils dank der gewerkschaftlichen Tätigkeit auf nationaler Ebene, teils infolge internationaler Bemühungen im Auftrage der ITF-Sektion der Seeleute. Gleichzeitig sind während der letzten elf Jahre zahlreiche neue Probleme in der Schifffahrt aufgetreten, die ernste Folgen für die Seeleute in sich bergen. Aus diesem Grunde scheint es an der Zeit zu sein, erneut eine Bestandsaufnahme der sozialen Bedingungen der Seeleute vorzunehmen und die Erstellung einer neuen Internationalen Seeleute-Charta zu erwägen, um ein den heutigen Erfordernissen entsprechendes internationales Forderungsprogramm für Seeleute festzulegen.

Dies ist in Anbetracht der Auswirkungen des technischen Wandels auf die sozialen Bedingungen, die Ausbildung und die Sicherheit der Seeleute keineswegs eine leichte Aufgabe. Die Sektion sollte daher zunächst zu folgenden Fragen Stellung nehmen:

- Sollte eine neue Internationale Seeleute-Charta erstellt werden?
- Sollte diese neue Charta ebenso umfassend sein wie die im Jahre 1946 und 1960 angenommenen Fassungen, oder sollte sie sich auf bestimmte Punkte beschränken?
- Sollten die Mittel und Wege (einschließlich internationale Solidarität) der Erfüllung der in der Charta enthaltenen Ziele spezifisch erwogen werden?
- Sollte ein Unterausschuß mit der Erstellung des ersten Entwurfs für eine neue Charta beauftragt werden?
- Falls die Antwort auf die Frage d) „Ja“ lautet: Wie sollte sich dieser Unterausschuß zusammensetzen?

2. IMCO

Obwohl eine solche neue Internationale Seeleute-Charta eine allgemeine Grundlage für die Politik der ITF auf Ebene der IMCO darstellen würde, darf man nicht außer acht lassen, daß die in der IMCO zur Diskussion stehenden Probleme sehr oft so spezifisch, aber auch weitreichend sind. Aus diesem Grunde muß sich die ITF auf jene Punkte konzentrieren, die für die Seeleute der Welt von lebenswichtiger Bedeutung sind. Dazu gehören jedoch bedingterweise auch technische Probleme, wie z. B. Funkverbindungen, Navigationssicherheit, Feuerchutz und Intakt-Stabilität. Die ITF wird in diesem Zusammenhang weiterhin ihre Mitgliedsverbände zu Rate ziehen, und wir bitten alle angeschlossenen Verbände, mit uns auf diesem Gebiet so eng wie möglich zusammenzuarbeiten.

3. IAO

Die letzte Schifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz (Genf, Oktober 1970) hat wiederum gezeigt, daß die Seeleute einen Großteil ihrer internationalen Zielsetzung im Rahmen der IAO und des Paritätischen Schifffahrtsausschusses (JMC) verwirklichen können. Auf dieser äußerst erfolgreichen Tagung wurden nicht nur mehrere internationale Verwaltungsurkunden über die sozialen Bedingungen der Seeleute angenommen, sondern auch Entschlüsse, die eine Grundlage für die künftige Tätigkeit der ITF im Sektor Schifffahrt während der kommenden Jahre enthalten.

Ein Großteil des Arbeitsprogrammes der Sektion wird daher der Vorbereitung für Tagungen der IAO gewidmet sein. Unmittelbar vor solchen Tagungen wird die Sektion Gelegenheit haben, die auf der IAO-Tagesordnung stehenden Fragen ausführlich unter sich zu diskutieren.

4. Container-Konsortien

In dem sich mit „Heuern und sonstigen Bezügen“ befassenden Teil der Internationalen Seeleute-Charta heißt es unter „Sondervergütungen“ (Punkt 24): „Für besondere berufliche Aufgaben, Einsatz auf besonderen Schiffstypen, in besonderen Fahrtgebieten usw. sind entsprechende Sondervergütungen zu entrichten.“ Um diesen Grundsatz erstmalig auf die im Besitz eines bestimmten Konsortiums stehenden Container-Schiffe anzuwenden, fanden während der Zwischenkongreß-Zeit mehrere Sitzungen von Vertretern der in Frage kommenden angeschlossenen Seeleuteverbände statt, auf denen die Möglichkeit der Harmonisierung der Löhne und Arbeitsbedingungen der betreffenden Besatzungsmitglieder diskutiert wurde.

Die Sektion wird gebeten, a) zu entscheiden, ob weitere solche Sitzungen zweckmäßig wären, und b) falls „Ja“, geeignete Anregungen in bezug auf die Koordinierung der gewerkschaftlichen Politik bei Verhandlungen über neue Verträge für die Besatzungen von Container-Schiffen zu geben.

5. Konkurrenzkampf im europäischen Küsten- und Seenahverkehr

Die diesbezügliche vorgeschlagene Politik der Sektion ist in einem Erklärungsentwurf enthalten, der in Anhang I des vorliegenden Dokuments wiedergegeben ist.

6. Allgemeines

Die Tätigkeit der Seeleute-Sektion in der Zeit bis zum nächsten Kongreß wird sich natürlich auch auf die vom Kongreß angenommenen Entschlüsse über Schifffahrtsfragen stützen.

XXX C-8/F

Sektion der Fischer

1. IAO

Trotz andauerndem Druck seitens der ITF scheint wenig Aussicht darauf zu bestehen, daß der IAO-Expertenausschuß über die Arbeitsbedingungen der Fischer während der Konferenzperiode 1972/73 tagen wird. Die ITF wird jedoch weiterhin auf baldige Einberufung einer solchen Sitzung dringen.

2. Teil B der IAO/IMCO/FAO-Sicherheitsrichtlinien für Fischer und Fischereifahrzeuge

Die Arbeit der IMCO und IAO an Teil B der oben genannten Sicherheitsrichtlinien dauert an. Wie im ergänzenden Bericht über die Tätigkeit der Sektion (Dok. XXX C-8/F) erwähnt, ist die ITF gebeten worden, auf Ebene der IMCO an der Erstellung dieses Teiles der Richtlinien mitzuwirken. Wir schlagen daher vor, daß die auf der letzten Sektionskonferenz (Bremerhaven, 1970) ernannte Arbeitsgruppe in der zweiten Hälfte 1971 zusammentreten sollte, um den vorliegenden Entwurf des Teiles B zu diskutieren und, falls notwendig, geeignete Änderungen und/oder Hinzufügungen zu formulieren. Die zuständige IMCO-Arbeitsgruppe wird zum Zeitpunkt der Sitzung der ITF-Arbeitsgruppe bereits getagt haben, sodaß zu hoffen ist, daß der ITF-Arbeitsgruppe der fertige 4. Entwurf der Richtlinien vorgelegt werden kann, der dann an den IMCO-Unterausschuß über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen weitergeleitet werden soll. Dieser Teil der Richtlinien bezieht sich zur Zeit auf Schiffe einer bestimmten Größe mit unbeschränktem Fahrtgebiet. Das IMCO-Sekretariat hat jedoch die Mitglieder des zuständigen Unterausschusses gebeten, sich zu der Frage zu äußern, ob es erwünscht und zweckmäßig wäre, die Gültigkeit der Richtlinien auch auf andere Schiffgrößen und Fahrtgebiete auszudehnen.

Die endgültige Annahme des Teils B der Richtlinien ist für 1973 auf einer gemeinsamen IAO/IMCO/FAO-Beratersitzung vorgesehen. Die ITF-Teilnehmer an dieser Sitzung werden voraussichtlich am Vortag zu einer Vorbesprechung zusammentreten.

3. IMCO

Die ITF wird weiterhin, wann immer möglich, an IMCO-Tagungen teilnehmen, die für die Fischer, vom Standpunkt der Sicherheit aus gesehen, von besonderem Interesse sind. Man muß sich jedoch bewußt sein, daß sich die IMCO mit unzähligen, oft äußerst technischen Problemen befaßt und daß das Sekretariat nicht an allen solchen Tagungen teilnehmen kann. Wir haben uns daher bis jetzt auf die wichtigen Probleme konzentriert, zu denen natürlich auch technische Fragen, wie z. B. Navigationssicherheit, Feuerschutz, die Intakt-Stabilität von Fischereifahrzeugen usw., zählen. Die ITF wird im Zusammenhang mit der Behandlung dieser technischen Probleme weiterhin die Experten der angeschlossenen Verbände der Fischer zu Rate ziehen. Wir bitten daher alle zuständigen Gewerkschaften, mit uns auf diesem Gebiet aufs engste zusammenzuarbeiten.

4. EWG

Wie im ergänzenden Tätigkeitsbericht erwähnt, ist in der EWG der erste Schritt in Richtung der Festlegung einer Gemeinsamen Fischereipolitik unternommen worden. Da sich mehrere wichtige Fischereiländer um Beitritt zur EWG beworben haben, sollte vielleicht in absehbarer Zeit ein Meinungsaustausch über die Auswirkungen der EWG-Politik für die Fischerei erfolgen.

5. Internationales Programm der Fischer

Mehrere von der Sektion während der letzten Jahre gefaßten Beschlüsse beziehen sich auf das internationale Programm der Fischer, das ursprünglich im Jahre 1948 angenommen, 1958 revidiert und 1967 durch eine EntschlieÙung über die sozialen Bedingungen der Fischerei ergänzt wurde. Diese Beschlüsse sollten in einem konkreten Programm zusammengefaßt werden. Es stellt sich daher die Frage, ob

die oben genannten Beschlüsse dem Programm einverleibt werden sollten oder ob die Aufstellung eines neuen, koordinierten Forderungsprogrammes in Erwägung gezogen werden sollte. Wir bitten die Sektion, hierzu Stellung zu nehmen.

6. Allgemeines

Wir möchten vorschlagen, daß sich die Sektion in der Zeit bis zum nächsten Kongreß, zusätzlich zu den unter Punkt 1 bis 5 des vorliegenden Dokuments erwähnten Problemen, insbesondere mit folgenden Fragen befaßt: Arbeitsbedingungen und Sicherheit der Fischereihafenarbeiter; Unfallstatistik und Sicherheitsvorschriften für Fischereifahrzeuge; Fischerei-Schutzschiffe.

XXX C-8/CA Anhang

Sektion Zivilluftfahrt

Einleitung

1. Während der letzten Jahre scheint sich die finanzielle Lage der Luftfahrtgesellschaften der Welt verschlechtert zu haben, da die Einführung von Flugzeugen mit einer erhöhten Beförderungskapazität (Riesenjets, Airbusse usw.) zu einem Überangebot geführt hat. Weder die Fluggastziffer noch das Luftfrachtvolumen sind im erwarteten Maße angestiegen und in einigen Teilen der Welt sogar zurückgegangen. Infolgedessen haben mehrere große Fluggesellschaften ihren Personalbestand reduziert, Flugplankürzungen vorgenommen und in einigen Fällen in Auftrag gegebene neue Flugzeuge abbestellt.
2. Dieser Sachverhalt stand im Vordergrund der Geschäfte der 18. ICAO-Versammlung, auf der die IATA den Großteil der Schuld für die finanziellen Schwierigkeiten der Luftfahrtgesellschaften den ständig ansteigenden Personalkosten zuschrieb und die ICAO ersuchte, eine gründliche Untersuchung der inflationären Tendenzen der Personalkosten vorzunehmen.

Probleme

3. Da sich die finanzielle Lage der Luftfahrtgesellschaften, die Einführung neuer Flugzeugtypen, der Abschluß von Zusammenarbeitsabkommen zwischen Luftfahrtunternehmen, die Automation und die Einführung anderer personalsparender Neuerungen unmittelbar auf die Beschäftigungsmöglichkeiten der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt auswirken, könnten diese Fragen sehr wohl im künftigen Arbeitsprogramm der Sektion einen wichtigen Platz einnehmen. Dazu gehört natürlich auch das Problem der Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen in der Zivilluftfahrt, die von Land zu Land sehr unterschiedlich sind. In einigen Fällen werden grundlegende gewerkschaftliche Rechte einfach vorenthalten, in anderen Ländern wieder sind die Beziehungen zwischen den Tarifpartnern anderweitig unbefriedigend, was häufig zu Arbeitskonflikten führt. Die ITF hat die IAO gebeten, dieses Problem zu untersuchen, sodaß auch wir uns mit ihm befassen müssen.
4. Ferner wird die Sektion während der kommenden Jahre einen großen Teil ihrer Zeit den Problemen des Bodenpersonals widmen müssen. Damit sind nicht nur die unmittelbar im Dienste der Luftfahrtgesellschaften stehenden Mitglieder des Bodenpersonals gemeint, sondern auch das von Flughafenbehörden und der Regierung beschäftigte Bodenpersonal, wie z. B. FS-Kontrollpersonal usw.

- Die Bekämpfung von Flugzeugentführungen und Sabotageanschlägen auf Flugzeuge stand während der Berichtszeit im Vordergrund der Tätigkeit der ITF-Sektion Zivilluftfahrt. Dieses Problem wird in unserem Arbeitsprogramm weiterhin eine wichtige Position einnehmen. Eng damit verbunden ist die aktive Beteiligung der ITF an der Arbeit der ICAO.

Ausschüsse und Sitzungen

- Die Sektion hat im Rahmen des Technischen Ausschusses der Flugingenieure den Problemen dieser Personalkategorie große Aufmerksamkeit gewidmet. Der Ausschuß tagte während der Berichtszeit alle drei Monate. Mit der nunmehr erfolgten Einführung neuer Flugzeugtypen könnte die Häufigkeit der Sitzungen dieses Ausschusses auf zweimal im Jahr reduziert werden.
- Der Sicherheitsausschuß der Sektion tagte alle sechs Monate zusammen mit dem Sektionsausschuß, da die Zusammensetzung dieser Ausschüsse sehr ähnlich ist. Dies sollte weiterhin der Fall sein und wir sollten sogar versuchen, die Termine der Sitzungen aller Ausschüsse (Sektionsausschuß, Technischer Ausschuß und Sicherheitsausschuß) so zu arrangieren, daß die drei Ausschüsse zur gleichen Zeit am gleichen Ort tagen.
- Im Jahre 1969 fand eine Internationale Konferenz des Kabinenpersonals statt. Im Hinblick auf die zunehmenden Probleme dieser Personalkategorie scheint es angebracht, zum geeigneten Zeitpunkt eine weitere solche Tagung vorzusehen. Das gleiche gilt für eine Konferenz des Bodenpersonals, zu der jedoch auch Vertreter der Flugleiter und der IFATCA eingeladen werden sollten.
- Eine Vollkonferenz der Sektion ist für die Zwischenkongreßzeit vorgesehen.
- Das Arbeitsprogramm der Sektion könnte in zusammengefaßter Form somit wie folgt aussehen:
 - Tagungen (zur gleichen Zeit und am gleichen Tagungsort) des Technischen Ausschusses, des Sicherheitsausschusses und des Sektionsausschusses in Zeitabständen von sechs Monaten;
 - Einberufung einer Vollkonferenz der Sektion während der Zwischenkongreßzeit;
 - Prüfung der Notwendigkeit der Einberufung separater Konferenzen der verschiedenen Personalkategorien;
 - die Entscheidung über die Einberufung von Ad-hoc-Sitzungen zwecks Diskussion spezifischer Probleme sollte dem Sekretariat überlassen bleiben, das hierüber mit dem Vorsitzenden und dem Vizevorsitzenden der Sektion Rücksprache halten wird; und
 - Vorkehrungen für die Vertretung der ITF auf allen wichtigen Tagungen der ICAO.

XXX C-12

Antrag des ITF-Vorstandes betreffend die Höhe der Mitgliedsbeiträge

- Laut Art. XV, Abs. 1 der ITF-Satzungen wird auf jedem Ordentlichen Kongreß der von den angeschlossenen Organisationen zu entrichtende Mitgliedsbeitrag

festgelegt, der bis zum Ende des Jahres, in dem der nächste Ordentliche Kongreß stattfindet, gilt.

- Auf dem Kongreß 1965 wurden die Mitgliedsbeiträge auf 8 Pennies pro Mitglied und Jahr mit Wirkung vom 1. Januar 1966 festgelegt. Im November 1966 beschloß der Vorstand, die angeschlossenen Verbände (mit Ausnahme der nordamerikanischen Organisationen) zu ersuchen, einen Sonderbeitrag in Höhe von 1 Penny pro Mitglied für die drei Jahre 1966 bis 1968 zu zahlen. Nach der Abwertung des Britischen Pfundes im November 1967 wurden die angeschlossenen Verbände gebeten, ihre Beiträge weiterhin gemäß dem vor der Abwertung gültigen Wechselkurs zu entrichten, und auf dem Kongreß 1968 wurde dies verbindlich gemacht mit dem Beschluß, daß der normale Mitgliedsbeitrag für die Jahre 1969, 1970 und 1971 pro Mitglied und Jahr 9 Pennies, zahlbar zu dem vor der Abwertung des Britischen Pfundes im November 1967 gültigen Wechselkurses, betragen sollte.
- Niemand kann genau beurteilen, wie sich die Abwertung des Pfundes auf die finanzielle Lage der ITF ausgewirkt hat. Es läßt sich nicht bestreiten, daß die Großzügigkeit angeschlossener Verbände, die bereit waren, Beiträge zum alten Wechselkurs zu zahlen, der ITF zugute gekommen ist, andererseits aber haben sich viele Ausgaben der ITF als unmittelbare Folge der Abwertung drastisch erhöht. Im allgemeinen kann man annehmen, daß sich die Vor- und Nachteile mehr oder weniger ausgeglichen haben. Die ITF ist somit gezwungen gewesen, mit einem Mitgliedsbeitrag auszukommen, der 1966 festgelegt und seitdem nur im Lichte der Abwertung des Britischen Pfundes revidiert wurde. Während dieser Zeitspanne ist die gesamte Mitgliedschaft der ITF stark zurückgegangen, vor allem aufgrund der umfassenden Rationalisierungen in Beschäftigungszweigen wie bei der Eisenbahn.

- Die Einnahmen der ITF in der Form von Mitgliedsbeiträgen (einschließlich des Sonderbeitrages von 1 Penny pro Mitglied und der Zahlung von Beiträgen zu dem vor der Abwertung des Britischen Pfundes gültigen Wechselkurs) waren während der letzten fünf Jahre wie folgt:

<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>
£ 146.333	£ 148.061	£ 149.926	£ 152.092	£ 146.869

Das Beitragseinkommen für 1970 war somit nur ein wenig höher als das für das Jahr 1966 und sogar niedriger als im Jahre 1967.

- Zusätzliche Einnahmen ergaben sich aus freiwilligen Beiträgen und Beiträgen des Solidaritätsfonds des IBFG zur Finanzierung der Regionaltätigkeit. (Der Solidaritätsfonds leistet jedoch keine derartigen Zuwendungen mehr.) Ferner waren diese zusätzlichen Beiträge nicht obligatorisch, sodaß wir von einem Jahr aufs andere nie wußten, wieviel sie betragen oder ob wir überhaupt zusätzliche Einnahmen haben würden. Die einzigen regelmäßigen Einnahmen außer dem normalen Mitgliedsbeitrag sind die Zuwendung aus dem Seeleute-Wohlfahrtsfonds als Entschädigung für die Kosten der Verwaltung der Sondersektion für Seeleute (gegenwärtig £ 7.400 pro Jahr) und Bankzinsen (etwa £ 600). Man könnte also mit Gewißheit darauf rechnen, daß sich die „sonstigen Einnahmen“ auf etwa £ 8.000 pro Jahr belaufen werden.
- Während der gleichen Zeitspanne waren die Gesamtausgaben der ITF (einschließlich des Sonderkontos Regionaltätigkeit) wie folgt:

<u>1966</u>	<u>1967 *)</u>	<u>1968 *)</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>
£ 168.081	£ 158.993	£ 180.112	£ 163.052	£ 151.547

Die Gesamtausgaben für 1970 liegen somit fast 10% unter den Ausgaben für 1966.

**) In den Jahren 1967 und 1968 wurde für das ITF-Konto „Regionaltätigkeit“ zeitweilig ein separates Finanzjahr eingeführt. Das ist der Grund für den anscheinend großen Unterschied zwischen den Ausgaben für diese beiden Jahre. Bei Anwendung des gleichen Finanzjahres wie für den allgemeinen Fonds würden die Ausgaben des Regionaltätigkeitsfonds wie folgt sein:

1967	£ 164.507;
1968	£ 174.598.

7. Die Gesamtmitgliedschaft der ITF war per Oktober 1970 wie folgt:

	Zahl der Länder	Mitgliedschaft **)	Zahl der Verbände	Zahlbare Beiträge £
Europa und Naher Osten	25	2,182.445	112	86.818
Nordamerika	2	952.722	19	41.664
Lateinamerika und Karibischer Raum	26	371.156	89	7.136
Asien	15	776.268	56	15.299
Afrika	12	90.682	38	2.033
	<u>80</u>	<u>4,373.273</u>	<u>314</u>	<u>152.950</u>

***) angemeldete Mitgliedschaft.

- Die unter „Zahlbare Beiträge“ angeführten Beträge werden beeinträchtigt dadurch, daß a) einige Verbände nicht fristgerecht zahlen und b) Verbände im Laufe des Jahres die Zahl der von ihnen angemeldeten Mitglieder reduzieren. Aus diesem Grunde ist es realistisch anzunehmen, daß die Einnahmen in der Form von Mitgliedsbeiträgen etwa bei £ 136.000 liegen dürften.
- Trotz dieser sehr prekären finanziellen Lage ist es der ITF während der letzten drei Jahren gelungen, Defizite zu vermeiden und dennoch äußerst aktiv zu arbeiten. (Man könnte behaupten, daß die Tätigkeit der ITF intensiviert worden ist, wir möchten jedoch an dieser Stelle von der Anführung diesbezüglicher Beweise absehen.) Die Budget-Kontrolle wurde ebenfalls verbessert, und alle Ausgaben wurden strikt geprüft. Von den vorgenommenen Einsparungen waren einige ohnehin gerechtfertigt (ganz unabhängig von der finanziellen Lage), andere wieder waren notwendig, weil es an Geld mangelte. Jetzt aber sind wir praktisch an dem Punkt angelangt, wo so gut wie keine weiteren Einsparungen vorgenommen werden können, ohne dadurch auch die Tätigkeit der ITF zu beeinträchtigen. Inzwischen steigen die Kosten weiter an, denn die meisten Länder scheinen an ständiger Inflation zu leiden.
- Allein die Tatsache, daß die normalen Mitgliedsbeiträge seit Anfang 1966 praktisch unverändert geblieben sind, könnte ein genügender Anlaß dafür sein, den Kongreß um eine angemessene Erhöhung der Beiträge zu ersuchen. Es wird wahrscheinlich sehr wenige Mitgliedsverbände geben, die während der letzten fünf Jahre keine Erhöhung für ihre Mitglieder durchgesetzt oder ihre eigenen Mitgliedsbeiträge nicht erhöht haben. Die ITF sucht nunmehr um eine Beitragserhöhung an, um die sich ständig erhöhenden Kosten zu decken, denen sie, gleich den angeschlossenen Verbänden, ausgesetzt ist.

- Im Februar 1971 ging Großbritannien zur Dezimalwährung über. Das Britische Pfund hat seitdem 100 Neue Pennies anstatt 20 Shillings mit 12 Pennies pro Shilling, also 240 Pennies pro Pfund. Ein neuer Penny hat den gleichen Wert wie 2,4 alte Pennies. Außerdem gibt es eine neue Münze im Werte von 1/2 Neuen Penny, dessen Wert 1,2 alten Pennies entspricht. Das Dezimalsystem gelangt bei der Buchführung des Sekretariats zur Anwendung, sodaß der zukünftige Mitgliedsbeitrag in Neuen Pennies zu berechnen ist. (Anmerkung: Der Wert des Britischen Pfundes bleibt natürlich unverändert, nur daß durch die Dezimalisierung die Aufteilung des Pfundes in Pennies, 100 Neue Pennies anstatt 240 alte, geändert worden ist.)
- Nach Berücksichtigung der Tatsache, daß einige Verbände Beiträge zum ermäßigten Satze zahlen, und unter Beachtung der unterschiedlichen Wechselkurse beträgt das durchschnittliche Einkommen der ITF pro zahlendes Mitglied gegenwärtig 10,13 Pennies pro Jahr (4,22 Neue Pennies). Gestützt auf diese Berechnungsgrundlage und auf ein budgetiertes Einkommen in der Form von Mitgliedsbeiträgen in Höhe von £ 136.000 pro Jahr würde eine Erhöhung des Mitgliedsbeitrags auf 5 Neue Pennies (12 alte Pennies pro Jahr) uns ein zusätzliches Einkommen von £ 27.000 bringen. Mit jedem zusätzlichen 1/2 Neuen Penny pro Mitglied und Jahr würde sich das Einkommen um £ 16.320 erhöhen und mit jedem Neuen Penny um das Doppelte, also £ 32.640.
- Bei Erwägung der an den Kongreß zu richtenden Empfehlung hat der Vorstand berücksichtigt, daß es notwendig ist, die ITF zunächst aus der finanziellen Zwangsjacke herauszubringen und ihr gleichzeitig die Möglichkeit zu geben, den unvermeidlichen allgemeinen Anstieg der Kosten zu decken, der in der Zeit bis zum nächsten Kongreß eintreten wird.
- Der Vorstand war sich ferner bewußt, daß sich die angeschlossenen Verbände oft ihrerseits in einer schwierigen finanziellen Lage befinden und aus diesem Grunde darauf bedacht sind, zu starke und plötzliche Erhöhungen ihrer Ausgaben zu vermeiden. In Anbetracht dessen hat der Vorstand empfohlen, daß die Erhöhung der Beiträge in zwei Etappen vorgenommen werden sollte.
- Der Vorstand empfiehlt dem Kongreß:
 - daß der normale Mitgliedsbeitrag ab 1. Januar 1972 auf 5 Neue Pennies pro Mitglied und Jahr erhöht werden sollte;
 - daß diese Erhöhung auf freiwilliger Basis bereits rückwirkend ab 1. Januar 1971 vorgenommen werden sollte; und
 - daß der normale Mitgliedsbeitrag ab 1. Januar 1973 auf 6 Neue Pennies pro Mitglied und Jahr erhöht werden sollte.

XXX C-15/GC/1

Wahl des Generalrates

- Die Wahl des Generalrates ist in Artikel V der ITF-Satzungen festgelegt und die wichtigsten Bestimmungen sind wie folgt:
 - Der Generalrat besteht aus Ordentlichen Mitgliedern und Ersatzmitgliedern sowie dem Generalsekretär. Die Ordentlichen Mitglieder und Ersatzmitglieder werden vom Kongreß gewählt.
 - Die Mitgliedschaft des Generalrates soll die Mitgliedschaft der ITF — geo-

graphisch und beruflich – angemessen widerspiegeln. Keine angeschlossene Organisation mit einer zählenden Mitgliedschaft unter 100.000 darf mit mehr als einem Mitglied und keine Organisation mit mehr als zwei Mitgliedern vertreten sein.

- c) Der Kongreß wählt den Generalrat aus der Reihe der Kandidaten, die von den nationalen oder regionalen Wahlgruppen zur Wahl gestellt werden. Jede 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 Kongreßgeschäftsanordnung wiedergegeben.)
2. Der Vorstand *empfiehlt* für die Wahl des Generalrats, 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>
<i>Europa und Naher Osten</i>		
1. Belgien, Luxemburg und Niederlande	3	3
2. Dänemark, Färöer Inseln, Island, Finnland	3	3
3. Deutschland	4	4
4. Estland, Polen, Spanien	1	1
5. Frankreich	1	1
6. Großbritannien und Irland	4	4
7. Israel, Jordanien, Libanon, Türkei	2	2
8. Italien, Malta und Zypern	1	1
9. Norwegen	1	1
10. Österreich	1	1
11. Schweden	1	1
12. Schweiz	1	1
<i>Afrika</i>		
13. Ghana, Kenia, Madagaskar, Malawi, Nigeria, Rhodesien, Senegal, Sierra Leone, Südafrika, Somaliland, Tunesien, Vereinigte Arabische Republik	2	2
<i>Asien und Australien</i>		
14. Japan	2	2
15. Australien, Birma, Ceylon, China (Formosa), Fidschi-Inseln, Hongkong, Indien, Indonesien, Korea, Malaysia, Neuseeland, Pakistan, Philippinen, Singapur, Vietnam	3	3

Land oder Ländergruppe

Lateinamerika und der Karibische Raum

16. Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Costa Rica, Curaçao, Dominikanische Republik, Ekuador, Guatemala, Honduras, Kolumbien, Mexiko, Nikaragua, Panama, Paraguay, El Salvador, Uruguay, Venezuela
17. Barbados, Bermuda, Grenada, Guyana, Jamaika, St. Lucia, Trinidad

Nordamerika

18. Kanada
19. USA

Mitglieder Ersatzmitglieder

3	3
1	1
3	3
7	7

XXX C-15/GC/2

Nominierungen der nationalen und regionalen Wahlgruppen für den Generalrat

Europa und Naher Osten

1. Österreich
2. *)

Ordentliche Mitglieder

- F. Prechtl
- G. J. H. Alink (Niederlande)
- W. Cassiers (Belgien)
- J. Schneider (Luxemburg)
3. P. Oivio (Finnland)
- K. Ellegaard (Dänemark)
- A. C. Hansen (Dänemark)

Stellvertretende Mitglieder

- J. Roposs
- W. Ch. van Zuylen (Niederlande)
- Hering (Belgien)
- M. Vergracht (Belgien)
- O. Keitele (Finnland)
- B. Aanaes (Dänemark)
- O. Jacobsen (Färöer Inseln)

4. Frankreich
5. Deutschland

- L. Buonaccorsi
- H. Kluncker
- H. Jacobi
- Ph. Seibert
- H. Smuda

- R. Decoudun
- B. Frank
- W. Matthies
- L. Raupp
- F. Fasshauer

6. Großbritannien

- J. Jones
- S. F. Greene
- W. Hogarth
- A. P. Coldrick

- A. Kitson
- R. W. Buckton
- J. W. Slater
- G. Kiely

7. Italien
8. Norwegen
9. Schweden
10. Schweiz

- F. Giorgi
- H. Aasarød
- E. Svensson
- W. Meier

- A. Ortolani
- H. Nicolaysen
- H. Ericson
- K. Rebsamen

11. A. Catakçinler (Türkei)
- Y. Yagol (Israel)
12. A. H. Vizcaino (Spanien)

- A. Arapoglu (Türkei)
- Y. Woschina
- N. Metslov (Estland)

*) Wo immer einer numerierten Ländergruppe mehr als ein Land angehört, ist hinter dem Namen des Ordentlichen bzw. Stellvertretenden Mitglieds der Name des von ihm vertretenen Landes angeführt (siehe Länderliste in Dok. XXX C-15/GC/1).

Afrika

13. A. Ayoub (Tunesien) V. M. I. Jack (Nigeria)
J. R. Baiden (Ghana) W. J. Opiyo (Kenia)

Asien und Australien

14. Japan S. Nakagawa M. Nakai
K. Kihata H. Taira
15. C. H. Fitzgibbon Yahaya bin Mohd Ali
(Australien) (Malaysia)
R. S. Oca (Philippinen) B. K. J. Tambunan
(Indonesien)
Hashim bin Idris Huoo-Muh Liou (Taiwan)
(Singapur)

Lateinamerika und der Karibische Raum

16. L. Gallardo (Mexiko) O. Gale (Honduras)
C. Melgarejo R. Mendoza
(Argentinien) (Dominikanische Republik)
E. Costilla (Peru) L. E. Jurado (Ecuador)
17. F. L. Walcott (Barbados) R. Francis (Jamaika)

Nordamerika

18. Kanada W. C. Y. McGregor M. Rygus
D. N. Secord R. Gingerich
R. Smeal D. J. Kennedy
19. USA E. Shepard C. Tanner
J. Curran S. J. Wall
C. L. Dennis R. McKay
W. Winpisinger M. Guinan
J. M. Elliott J. Wahle
D. S. Beattie J. F. Otero
T. W. Gleason J. Bowers

XXX C-15/EB/1

Wahl des Vorstandes

- Die Wahl des Vorstandes ist in Artikel VI der ITF-Satzungen festgelegt und die wichtigsten Bestimmungen sind wie folgt:
 - Der Vorstand setzt sich aus dreiundzwanzig Mitgliedern zusammen. Zweiundzwanzig (das dreiundzwanzigste Mitglied ist der Generalsekretär) Mitglieder werden vom Kongreß aus der Reihe der Mitglieder des Generalrates gewählt.
 - 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.
 - 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 Wahlgruppen Kandidaten für die Wahl in den Vorstand vorzuschlagen; alle Kandidaten müssen jedoch Mitglieder des Generalrates sein.

- 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.
 - 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 Kongreßgeschäftsanordnung wiedergegeben.)
2. Der Vorstand *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	4	
c) Afrika	2	(Siehe Liste der Länder weiter unten.)
d) Asien und Australasien	2	
e) Lateinamerika und der Karibische Raum	2	

3. Der Vorstand *empfiehlt* ferner, daß mit Ausnahme von Nordamerika (mit nur zwei Ländern) kein Land mit einer zählenden Mitgliedschaft unter 500.000 mehr als ein Mitglied, kein Land unter einer Million mehr als zwei und kein Land mehr als drei Mitglieder nominieren kann.

Afrika

Ghana	Nigeria	Somaliland	Vereinigte Arabische Republik
Kenia	Rhodesien	Südafrika	
Madagaskar	Senegal	Tunesien	
Malawi	Sierra Leone		

Asien und Australasien

Australien	Fidschi-Inseln	Japan	Pakistan
Birma	Hongkong	Korea	Philippinen
Ceylon	Indien	Malaysia	Singapur
China (Formosa)	Indonesien	Neuseeland	Vietnam

Lateinamerika und der Karibische Raum

Argentinien	Curaçao	Honduras	Peru
Barbados	Dominikanische Republik	Jamaika	St. Lucia
Bermuda		Kolumbien	El Salvador
Bolivien	Ecuador	Mexiko	Trinidad
Brasilien	Grenada	Nikaragua	Uruguay
Chile	Guatemala	Panama	Venezuela
Costa Rica	Guyana	Paraguay	

Kanada	USA	<u>Nordamerika</u>	
		<u>Europa und Naher Osten</u>	
Belgien	Großbritannien	Libanon	Polen
Dänemark	Irland	Luxemburg	Spanien
Deutschland	Island	Malta	Schweden
Estland	Israel	Niederlande	Schweiz
Färöer Inseln	Italien	Norwegen	Türkei
Finnland	Jordanien	Österreich	Zypern
Frankreich			

XXX C-15/EB/2

Wahl des Vorstandes Nominierungen der regionalen Wahlgruppen für den Vorstand

Europa und Naher Osten

F. Prechtl
J. Jones
S. F. Greene
W. Meier
H. Aasarød
E. Svensson
G. J. H. Alink
L. Buonaccorsi
W. Cassiers
Y. Yagol
Ph. Seibert
H. Kluncker

Österreich
Großbritannien
Großbritannien
Schweiz
Norwegen
Schweden
Niederlande
Frankreich
Belgien
Israel
Deutschland
Deutschland

Afrika

A. Ayoub
J. R. Baiden

Tunesien
Ghana

Asien

R. S. Oca
K. Kihata

Philippinen
Japan

Lateinamerika und der Karibische Raum

L. Gallardo
C. Melgarejo

Mexiko
Argentinien

Nordamerika

W. C. Y. McGregor
D. N. Secord
D. S. Beattie
J. M. Elliott

Kanada
Kanada
USA
USA

TAGESORDNUNG DES 30. KONGRESSES DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION vom 28. Juli bis 6. August 1971 in Wien

1. ERÖFFNUNGSSITZUNG.
2. ANSPRACHEN DURCH VERTRETER DER GASTGEBENDEN ORGANISATIONEN UND EHRENGÄSTE.
3. ANSPRACHE DES PRÄSIDENTEN.
4. WAHL DER STIMMEN- UND WAHLPRÜFER.
5. ANNAHME DER KONGRESS-GESCHÄFTSORDNUNG.
6. WAHL DES a) MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES,
b) ENTSCHEIDUNGS-AUSSCHUSSES.
7. ÄNDERUNG DER ITF-SATZUNGEN.
8. TÄTIGKEITSBERICHT FÜR DIE JAHRE 1968—1970.
9. FINANZBERICHTE UND BERICHTE DER RECHNUNGSPRÜFER FÜR DIE JAHRE 1968—1970.
10. DIE VERKEHRSPOLITIK IN DEN SIEBZIGER JAHREN.
11. ANTRÄGE.
12. MITGLIEDSBEITRÄGE.
13. SITZ DES ITF-HAUPTBÜROS.
14. BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN.
15. WAHL DER LEITENDEN GREMIEN, DER RECHNUNGSPRÜFER, DES GENERALSEKRETÄRS, DES PRÄSIDENTEN UND DES VIZEPRÄSIDENTEN.
16. XXXI. KONGRESS.
17. VERSCHIEDENES.

Zusammengefaßtes Protokoll der Plenarsitzungen des 30. Kongresses

Mittwoch, 28. Juli 1971

Vormittagssitzung

*Vor der formellen Eröffnung des Kongresses spielte das Salzburger Eisenbahner-
orchester die Fanfare, OP. 37 von Schneider und den Marsch K. 408
von W. A. Mozart.*

Hans Düby (Präsident der ITF) hieß die Kongreßdelegierten anlässlich des 75. Jubiläums der ITF recht herzlich in Wien willkommen. Als nächstes begrüßte er folgende offizielle Gäste und Ehrengäste: Erwin Frühbauer (Bundesverkehrsminister von Österreich); Bruno Kreisky (Bundeskanzler von Österreich); Frau Vizebürgermeister Gertrude Fröhlich-Sandner (anstelle von Felix Slavik); Anton Benya (Präsident des Österreichischen Gewerkschaftsbundes); W. Hrdlitschka (IFCG); P. de Jonge und H. Maier (IBFG); Karl Matal (Wiener Büro des IBFG); H. Dunning und W. Jenks (IAO); B. Bendiner (IMB); C. W. Franken (IÖD); W. Leitgeb (IBSL); G. Monk (IFATCA); E. Halevi (Histadrut, Israel); Ch. Fitzgibbon (Australischer Hafentarbeiterverband); E. Jefferson (AIFLD); M. Vanistendael (EWG); T. Jackson (IPPT) und K. Wedel (Friedrich-Ebert-Stiftung).

Danach hieß er drei ehemalige Generalsekretäre der ITF — Omer Becu, P. de Vries und Hans Imhof — recht herzlich willkommen.

Sodann begrüßte er Herrn Prof. F. Klenner (Generaldirektor der BAWAG); Josef Zak und Prof. Fritz Senghofer (Finanzsekretär und Bildungssekretär des ÖGB); Hofrat Dr. Ernst Markoff und Hofrat Dr. Oskar Plätz (Vorstandsdirektoren der ÖBB); DDr. Anton Heschgl und Dr. Hubert Papousek (Direktoren der Austrian Airlines, AUA); Dr. Peter Haeseler und Dr. Walter Polaschek (Vorstandsdirektoren der DD SG). Als nächstes begrüßte er die ITF-Veteranen Karl Weigl und L. Brosch (HTV, Österreich); Richard Freund, R. Spitzeder und K. Dlouhy (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich) sowie drei ehemalige Mitglieder des ITF-Personals, nämlich Frl. T. Asser und die Kollegen V. Klatil und R. Santley. Abschließend hieß er die Vertreter des Österreichischen Rundfunks und Fernsehens willkommen und überbrachte seinerseits die Grüße des ehemaligen ITF-Präsidenten Robert Bratschi, dem es aus gesundheitlichen Gründen nicht möglich war, am Kongreß teilzunehmen.

Fritz Prechtl (Vorsitzender der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner) sagte, es sei seiner Organisation und der Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr eine Ehre, als Gastgeber des 30. Kongresses der ITF zu handeln. Die ITF feiere mit diesem Kongreß ihr 75. Jubiläum und habe bereits in den Jahren 1908, 1922 und 1956 Kongresse in Wien abgehalten. Wenn nicht Tausende seiner österreichischen Landsleute bereit gewesen wären, ihr Leben für die Verteidigung der Demokratie und Freiheit hinzugeben, wäre es nicht möglich gewesen, den jetzigen Kongreß in Frieden und Freundschaft in Wien abzuhalten.

Anton Benya (Präsident des Österreichischen Gewerkschaftsbundes) überbrachte die kollegialen Grüße der 1.500.000 Mitglieder des ÖGB. Er sagte, auch er freue sich, daß die ITF beschlossen habe, ihren Kongreß in der Hauptstadt Österreichs zu feiern. In Anbetracht der Delegiertenzahl stelle der Kongreß ein echtes Weltparlament der Transportarbeiter dar. Die österreichische Gewerkschaftsbewegung habe die gleichen Ideale und Ziele wie die ITF: die Aufrechterhaltung des Friedens und die Verbesserung der Lebensbedingungen der Arbeitnehmer. Der 30. Kongreß der ITF werde diese Grundsätze und Ziele zweifellos erneut bekräftigen. Abschließend wünschte er dem Kongreß allen Erfolg.

Frau Vizebürgermeister Gertrude Fröhlich-Sandner begrüßte den Kongreß im Namen der Einwohner Wiens und gratulierte der ITF zu ihrem 75. Jubiläum. Sie lobte die ITF wegen ihrer Bemühungen um die Verbesserung der Bedingungen der Transportarbeiter und fügte hinzu, eine der wichtigsten Aufgaben der ITF bestehe darin, ihren Mitgliedsverbänden — und vor allem den jungen Gewerkschaften der Entwicklungsländer — bei der Lösung ihrer Probleme behilflich zu sein.

Erwin Frühbauer (Bundesverkehrsminister von Österreich) begrüßte die Delegierten im Namen der Bundesregierung. Er sagte, daß er ein ehemaliger Funktionär der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner sei und am 29. Kongreß der ITF als Delegierter teilgenommen habe. In Anbetracht dessen könne er zu den Anwesenden als alter Gewerkschafter sprechen. Der Beschluß der ITF, zum viertenmal einen Kongreß in Wien abzuhalten, gereiche Österreich und seiner Hauptstadt zur Ehre. Er und seine Landsleute seien stolz darauf, daß die ITF erneut nach Wien gekommen sei, um u. a. das wichtige Problem des Transports und Verkehrs in den siebziger Jahren zu diskutieren. Die ITF könne sich mit Recht als ein verkehrspolitischer Bahnbrecher bezeichnen, da sie bereits vor mehreren Jahrzehnten auf die Notwendigkeit einer integrierten Verkehrspolitik der Art verwiesen habe, wie sie einige moderne Industrieländer nunmehr einzuführen versuchten. Abschließend wünschte er den Delegierten einen erfolgreichen Kongreß und einen angenehmen Aufenthalt in Wien.

Ansprache des Präsidenten

Hans Düby, Präsident der ITF, hieß alle Anwesenden recht herzlich willkommen und dankte den österreichischen gastgebenden Organisationen für die Einladung des 75. Jubiläumskongresses der ITF nach Wien. Er sagte, dies sei das vierte Mal, daß ein ITF-Kongreß in Wien tage.

Als nächstes erwähnte er, daß frühere und heutige Funktionäre der beiden gastgebenden Organisationen — Gewerkschaft der Eisenbahner und Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr — wichtige Positionen im ITF-Generalrat, im ITF-Vorstand und anderen leitenden Gremien der ITF besetzten.

Dieser Jubiläumskongreß sei einer der bestbesuchten Kongresse der ITF, da nebst zahlreichen Gästen Delegierte und Berater von 322 Mitgliedsverbänden aus 81 Ländern anwesend seien.

Die im Jahre 1896 gegründete ITF sei während ihres 75jährigen Bestehens zu einer mächtigen Organisation herangewachsen, da die Notwendigkeit einer größeren internationalen Solidarität infolge des technischen Wandels und der wirtschaftlichen Entwicklung dies verlangt habe.

Die der ITF angeschlossenen Organisationen hätten diese Solidarität der Transportarbeiter wiederholt unter Beweis gestellt. Bereits im Jahre 1911 koordinierte die ITF Unterstützungsaktionen während eines weitverbreiteten Seeleute- und Transportarbeiterstreiks, der vor allem in Großbritannien äußerst erfolgreich auslief. Als Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit führte der Präsident den im Jahre 1958 durchgeführten weltweiten Boykott gegen Schattenflaggenschiffe an und die in die letzte Zwischenkongreßzeit fallenden Maßnahmen in Unterstützung der amerikanischen Mechanikergewerkschaft IAM in ihrem Arbeitskonflikt mit National Airlines. Sodann sprach der Präsident über die Interessenvertretung der ITF in verschiedenen internationalen Organen, insbesondere in den Industrieausschüssen der IAO. Ferner sei die ITF regelmäßig auf Sitzungen der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für Seeschifffahrt (IMCO) vertreten. Auch bei der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) habe die ITF wiederholt ihren Einfluß geltend gemacht, so z. B. durch die Unterbreitung von Vorschlägen und Empfehlungen an eine im Dezember 1970 tagende ICAO-Konferenz, deren Aufgabe in der Erstellung eines neuen internationalen Abkommens über die Verhinderung der Luftpiraterie bestand. Die ITF habe sich während der Berichtszeit mit dem letztgenannten Problem intensiv und anhaltend befassen müssen. Bereits auf dem Wiesbadener Kongreß sei eine Dringlichkeitsentschließung über die Entführung eines Flugzeuges angenommen worden. Seitdem habe sich die ITF praktisch ununterbrochen um die Gewährleistung der Sicherheit des Lebens der Flugzeugbesatzungen und Fluggäste bemüht.

Sodann ging der Präsident zu einer äußerst wichtigen verkehrstechnischen Entwicklung über, die die Interessen praktisch aller Transportarbeiterkategorien unmittelbar berührt, nämlich die zunehmende Verwendung von Containern und anderen Einheitslademethoden. In diesem Zusammenhang erwähnte er, daß sich die ITF erstmalig mit dem Problem des Abschlusses internationaler Kollektivverträge befaßt habe. Das gesamte Problem des Containerverkehrs sei jedoch damit noch lange nicht gelöst und er sei überzeugt, daß die ITF in Zukunft Anlaß haben werde, sich erneut mit diesem Thema zu befassen.

Als nächstes sprach Kollege Düby über die Ausdehnung der Regionaltätigkeit der ITF und insbesondere den Ausbau der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit in den Entwicklungsländern. Er dankte im Namen der ITF allen Mitgliedsverbänden und anderen Organisationen, die bei der Planung und Durchführung diesbezüglicher Seminare behilflich waren. Auch habe während der Berichtszeit erstmalig eine Vollkonferenz einer Fachsektion — nämlich der Eisenbahner — außerhalb Europas stattgefunden, um die Bande zwischen den Gewerkschaften der Entwicklungsländer und den erfahrenen Arbeitnehmerorganisationen der traditionellen Industrieländer enger zu knüpfen.

Abschließend gab er seiner Befriedigung darüber Ausdruck, daß sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene in den Jahren seit dem letzten Kongreß der ITF äußerst konstruktive Arbeit geleistet worden sei. Er dankte allen Anwesenden für ihren Beitrag zu den erzielten Erfolgen und gab der Hoffnung Ausdruck, daß der 75. Jubiläumskongreß der ITF einen neuen Markstein in der Geschichte der ITF bilden werde.

Mittwoch, 28. Juli 1971

Nachmittagssitzung

WAHL DER STIMMEN- UND WAHLPRÜFER

Folgende Kollegen wurden als Stimmen- und Wahlprüfer nominiert und gewählt:

J. Hill (Vereinigte Staaten)
E. Okei Achamba (Nigeria)
G. Mengelle (Mexiko)
R. Metais (Frankreich)
K. Silvestri (Österreich)

Kongreßgeschäftsordnung

(Dokument XXX C-5)

Die in Dokument XXX C-5 angeführte Kongreßgeschäftsordnung wurde angenommen.

WAHL DES a) MANDATSPRÜFUNGAUSSCHUSSES
b) ENTSCHEIDUNGS-AUSSCHUSSES

Folgende Kollegen wurden für den Mandatsprüfungsausschuß nominiert und gewählt:

Afrika:	V. M. I. Jack (Nigeria)
Asien:	C. de Silva (Singapur)
Lateinamerika und Karibischer Raum: Nordamerika:	E. Casanova (Bolivien) E. Shepard (USA) W. C. Y. McGregor (Kanada) N. B. Andersson (Schweden) A. P. Coldrick (Großbritannien) E. Steinbach (Österreich)
Europa:	

Folgende Kollegen wurden für den Entscheidungsausschuß nominiert und gewählt:

Afrika:	I. Lejri (Tunesien)
Asien:	S. R. Kulkarni (Indien)
Lateinamerika und Karibischer Raum: Nordamerika:	E. Venturini (Argentinien) W. Winpisinger (USA) D. Secord (Kanada) G. Klang (Schweden) Y. Yagol (Israel) K. Mols-Sørensen (Dänemark) A. Kitson (Großbritannien) A. de Bruin (Niederlande) V. Agostinone (Italien)
Europa:	

Die Kollegen P. Møller-Hansen (Dänemark) und L. Joye (Schweiz) wurden ebenfalls nominiert, zogen jedoch ihre Kandidatur zurück.

TÄTIGKEITSBERICHT

Der Generalsekretär leitete den Tätigkeitsbericht für die Jahre 1968, 1969 und 1970 ein. Er verwies darauf, daß es während der Zwischenkongreßzeit notwendig gewesen war, strenge Einsparungen vorzunehmen. Dies habe jedoch nicht die Durchführung eines sinnvollen und konstruktiven Arbeitsprogrammes auf sektionaler Ebene und in den Entwicklungsländern behindert.

Y. Yagol (Transportabteilung der israelischen Gewerkschaftsföderation Histadrut) erklärte, daß die von den Gründern der ITF vor 75 Jahren festgelegten Grundsätze und Richtlinien für ihn noch heute maßgebend seien. Er gratulierte der ITF zu dem Beitrag, den sie zum Aufbau einer demokratischen Gewerkschaftsbewegung in den Entwicklungsländern Afrikas, Asiens und Lateinamerikas gemacht hat. Dennoch bestehe zwischen den ITF-Gewerkschaften der fortschrittlichen Industrieländer und denen der jungen Nationen noch immer eine große materielle Kluft, die überbrückt werden müsse. Eine solche Überbrückung könnte beschleunigt werden durch eine Zusammenarbeit der ITF mit Gremien wie die Friedrich-Ebert-Stiftung und das Afro-Asiatische Institut der Histadrut.

Abschließend verwies er auf den Ernst des Problems der Flugzeugentführungen, dessen Lösung die ITF während der letzten drei Jahre einen großen Teil ihrer Zeit und Energie gewidmet habe. Er ersuchte den Kongreß, alles in seiner Macht Stehende zu tun, um die Ausbreitung dieses Übels zu verhindern.

R. Dekeyzer (BTB, Belgien) erklärte einführend, dies sei der letzte ITF-Kongreß, auf dem er sprechen werde. Er verwies auf seine lange Zusammenarbeit mit der ITF und dankte dem Generalsekretär Charles Blyth und dem Stellvertretenden Generalsekretär Harold Lewis für die von ihnen geleistete Arbeit auf regionaler und sektionaler Ebene. Während der Berichtszeit habe die ITF es ihm und dem Kollegen Douglas Tennant von der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt ermöglicht, an Regionalseminaren in Beirut, Costa Rica und Penang teilzunehmen und Referate zu halten. Seines Erachtens würden Seminare dieser Art auch für die Gewerkschaften der englisch- und französischsprachigen Gebiete Afrikas von großem Wert sein.

Im Zusammenhang mit der Tätigkeit der ITF-Sektionen verwies er auf die gute Zusammenarbeit mit den Instanzen der EWG, vor allem in bezug auf die vorgeschlagene Revision des Europäischen Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Fahrzeugbesatzungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr. Als nächstes sprach er über das künftige Arbeitsprogramm der IAO auf dem Gebiete der Fischerei, mit besonderem Bezug auf eine für das Jahr 1975 vorgesehene Beratende Technische Konferenz über Fischereifragen. Ferner sei auf Ebene der EWG ein Paritätischer Beratender Ausschuß über die sozialen Probleme der Fischerei gebildet worden und ihm sei die Ehre zuteil geworden, zum ersten Vorsitzenden dieses Ausschusses ernannt zu werden. Abschließend wünschte er der ITF-Fachsektion Fischerei in seiner Eigenschaft als ausscheidender Vorsitzender der Sektion allen Erfolg bei ihrer künftigen Arbeit.

W. Cassiers (BTB, Belgien) überbrachte die Grüße seiner Organisation und gratulierte der ITF zu ihrem 75. Jubiläum. Er verwies auf die bis zum Jahre 1913 — dem

Gründungsjahr seiner Organisation — zurückgehende enge Zusammenarbeit der BTB mit der ITF. Während des Krieges sei Antwerpen ein wichtiger Stützpunkt der Untergrundbewegung gegen den Faschismus gewesen und es hätten dort regelmäßig geheime Sitzungen von Gruppen deutscher Seeleute und Hafentarbeiter stattgefunden. Er erinnerte daran, daß viele Kollegen im Kampf gegen den Faschismus ihr Leben verloren hätten und erwähnte insbesondere den ehemaligen ITF-Präsidenten Hermann Jochade.

Die ITF werde sich bei ihrer künftigen Arbeit darauf konzentrieren müssen, den Transportarbeitern der Entwicklungsländer einen ähnlichen sozialen Fortschritt und Wohlstand sicherzustellen, wie ihn die europäischen Gewerkschaften bereits erzielt haben. Die ITF könne dabei auf die volle Unterstützung des BTB rechnen. Als nächstes bekundete er sein Vertrauen in der IAO und gab der Hoffnung Ausdruck, daß alle Mitgliedsstaaten ihr die für eine Intensivierung ihrer Tätigkeit erforderlichen finanziellen Mittel bereitstellen würden. Die ITF bemühe sich seit längerer Zeit um die häufigere Einberufung von Sitzungen des Binnenverkehrsausschusses der IAO. Die Mitgliedsverbände sollten dahingehend auf die zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder einwirken.

Abschließend schlug er vor, daß die für die einzelnen Verkehrsträger bestehenden internationalen Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter koordiniert werden sollten. Die Delegierten seiner Organisation würden im Laufe der Plenarsitzung noch auf diese Frage zurückkommen.

Donnerstag, 29. Juli 1971

Vormittagssitzung

TÄTIGKEITSBERICHT

(Fortsetzung)

F. L. Walcott (Barbados Workers' Union) gab der Hoffnung Ausdruck, daß der Kongreß eine neue Politik zu wichtigen Fragen, wie z. B. die Einführung neuer Umschlagsmethoden in der Hafenwirtschaft, festlegen werde. Ferner ersuchte er den Kongreß, die Frage einer separaten Vertretung des Karibischen Raumes im ITF-Vorstand gründlich zu prüfen. Die Ziele und Erwartungen der ständig wachsenden ITF-Mitgliedschaft im Karibischen Raum könnten am besten durch die Ernennung eines englischsprachigen Vorstandsmitgliedes aus diesem Teil der Welt gefördert werden.

J. K. Post (NBV, Niederlande) gratulierte der ITF zur Durchführung eines umfassenden Tätigkeitsprogrammes während der drei Jahre seit dem Wiesbadener Kongreß. Er betonte, daß die ITF auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt besonders aktiv gewesen sei. Die ITF-Delegationen zu den von der ICAO einberufenen internationalen Diplomatischen Konferenzen in Den Haag (1970) und Montreal (1971) hätten wertvolle Anregungen und Empfehlungen gemacht, die zur Formulierung konstruktiver internationaler Abkommen beigetragen hätten, deren Ziel in der Bekämpfung der Luftpiraterie und in der Verhinderung von Sabotageanschlägen auf die Zivilluftfahrt bestehe. Er bedauerte, daß die IAO noch immer keine geeigneten Einrichtungen für die regelmäßige Behandlung von Zivilluftfahrtsfragen auf dreigliedriger Ebene geschaffen hat. Falls dieser unerwünschte Zustand andauere, würden die in der IAO organisierten Arbeitnehmer der Zivilluftfahrt die Hoffnung aufgeben müssen, daß ihre beruflichen Interessen und Bestrebungen im Rahmen der IAO angemessen vertreten werden können. Aus diesem Grunde sollten die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtspersonals weiterhin den größtmöglichen Druck auf die IAO ausüben, um die baldmöglichste Einberufung einer IAO-Konferenz über Probleme der Zivilluftfahrt zu bewirken.

P. Gupta (All-Indische Eisenbahner-Föderation) berichtete über die gewerkschaftliche Lage in seinem Land, mit besonderem Bezug auf einen 24stündigen Streik der Eisenbahner und anderer in den öffentlichen Diensten des Landes beschäftigter Arbeitnehmer am 19. September 1968. Dieser Streik sei ausgerufen worden, um die allgemeine Öffentlichkeit darauf aufmerksam zu machen, daß die indische Regierung durch ihre Weigerung, eine Beschwerde über Löhne, Arbeitszeit und Urlaub der Eisenbahner an eine offizielle Schiedsinstanz weiterzuleiten, ihre eigene Arbeitsgesetzgebung verletzt hatte. Ferner hatte die Regierung durch den Erlaß einer Dringlichkeitsverordnung den Eisenbahnern das ihnen rechtmäßig zustehende Streikrecht entzogen.

S. R. Kulkarni (Indischer Transport- und Hafenarbeiterverband) überbrachte dem Kongreß die Grüße der Kollegin Maniben Kara. Er ersuchte die ITF, den spezifischen Problemen der Arbeitnehmer in Asien und anderen Entwicklungsländern besondere Aufmerksamkeit zu widmen, vor allem im Zusammenhang mit den Auswirkungen der zunehmenden Verwendung von Containern auf die Hafenwirtschaft. Als nächstes verwies er auf die von der ITF organisierten internationalen Boykott-

maßnahmen während des Streiks der britischen Hafentarbeiter im Jahre 1970 und drang darauf, daß den Hafentarbeitern der Entwicklungsländer im Falle eines Streiks eine gleichartige Unterstützung zuteil werde. Unter Verweis auf die Notwendigkeit der strikten Befolgung der von der ITF angenommenen Entschlüsse erklärte er, daß die Entschlüsse über die Sicherheit der Luftfahrt (1970) besonders wichtig sei. Er bedauerte, daß das ITF-Büro für Asien den indischen ITF-Mitgliedsverbänden nicht genügend Aufmerksamkeit widme und ersuchte die ITF, die Möglichkeit einer Verlegung des Regionalbüros nach Bombay zu erwägen. Zu den Ausführungen seines Vorredners erklärte er, daß das Streikrecht der Hauptgrund für den Streik der Eisenbahner gewesen sei. Es sei die Aufgabe der ITF, dieses Recht mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln zu verteidigen. Abschließend bat er die ITF, bei der Festlegung ihrer künftigen Arbeitsprogramme für den Raum Asien, die Drohungen und Gefahren zu berücksichtigen, die sich aus der gegenwärtigen Politik des Weltgewerkschaftsbundes ergeben.

Ph. Seibert (GdED, Deutschland) sprach über die Verantwortung der ITF gegenüber den Entwicklungsländern und verwies auf die Notwendigkeit der Festlegung eines erweiterten Programmes für regionale Tätigkeit. Dies sei jedoch nicht eine Frage der Eröffnung weiterer Regionalbüros oder der Verlegung dieser Büros von einem Ort zum anderen. Vielmehr gehe es darum, die an der Spitze der Arbeiterbewegung ihrer Länder stehenden lateinamerikanischen, afrikanischen und asiatischen Gewerkschaften praktisch zu unterstützen, da es ihnen dann möglich sein werde, einen positiven Einfluß auf die wirtschaftliche, soziale und politische Entwicklung ihrer Länder auszuüben. In Zusammenarbeit mit der amerikanischen BRAC und der deutschen Friedrich-Ebert-Stiftung seien bereits mehrere äußerst nützliche Bildungskurse für Gewerkschaftsfunktionäre der Entwicklungsländer abgehalten worden. Der Kongreß müsse diese Art von Bildungsarbeit im größtmöglichen Maße unterstützen. Abschließend gab er der Hoffnung Ausdruck, daß die nordamerikanischen Eisenbahner ihre Forderungen, deren Nichterfüllung zu einem Arbeitskonflikt geführt habe, durchsetzen würden.

Freitag, 30. Juli 1971

Vormittagssitzung

TÄTIGKEITSBERICHT

(Fortsetzung)

H. Hernandez (Venezolanische Transportarbeiter-Föderation) sagte, die ITF genieße bei den Arbeitnehmern der freien Welt ein gutes Ansehen, werde sich aber weiterhin für die Stärkung und den Ausbau der freien Gewerkschaften, insbesondere in den Entwicklungsländern, einsetzen müssen. Dem Vorschlag des Kollegen Walcott, daß der Kongreß die Frage einer separaten Vertretung des Karibischen Raumes im ITF-Vorstand erörtern möge, könne er nicht zustimmen. Lateinamerika und der Karibische Raum müßten sich weiterhin gemeinsam um die Lösung ihrer wirtschaftlichen, sozialen und politischen Probleme bemühen. Der Tätigkeitsbericht zeige, daß die ITF ihren Kampf gegen die Ausbeutung der Arbeiter und gegen Diktatur und Unterdrückung jeglicher Art fortgesetzt habe. Als nächstes erklärte er, daß er das Recht Boliviens auf ungehinderten Zugang zum Meer unterstütze. Alle lateinamerikanischen Länder sollten sich für eine gerechte Lösung dieser Forderung einsetzen. Sodann sprach er über die Politik der venezolanischen Regierung im Zusammenhang mit dem Schutz der venezolanischen Ölfelder. Die von der Regierung erlassene Verordnung verpflichte Privatunternehmen, deren Konzessionen im Jahre 1983 ablaufen und die keinen neuen Ausbeutungsvertrag mit der Regierung abschließen, ihre mechanischen Geräte und Bohranlagen in Venezuela zu hinterlassen.

Der Präsident erklärte, daß die Redezeit aller weiteren Sprecher gemäß Absatz 4 der Kongreßgeschäftsordnung auf zehn Minuten beschränkt sein werde.

J. D. Randeri (NMU, Indien) sagte, die Tatsache, daß nunmehr ein gewisser Schutz gegen Flugzeugentführungen geboten sei, sei vorwiegend den Bemühungen der ITF zu verdanken. Auch habe sich die ITF während der Berichtszeit weiterhin für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Seeleute eingesetzt. Er bedauerte, daß Asien nur zwei Sitze im ITF-Vorstand habe und gab der Hoffnung Ausdruck, daß es möglich sein werde, ein indisches Mitglied im Vorstand unterzubringen, ohne dadurch das japanische Mitglied zu verdrängen. Er sei enttäuscht darüber, daß die ITF bis jetzt noch nicht die Unterdrückung der bürgerlichen Rechte in Ostbengalen und Bangladesch verurteilt habe. Bei der Neufestlegung der ITF-Mitgliedsbeiträge sollte die ITF die durchschnittliche Höhe der Gewerkschaftsbeiträge der Arbeitnehmer in den einzelnen Ländern berücksichtigen, da das jetzige Verfahren eine Diskriminierung gegen die Gewerkschaften der Entwicklungsländer darstelle. Zur Frage des als „illegal“ bezeichneten Streiks der indischen Eisenbahner erklärte er, daß seine Organisation nie vor der Ergreifung sogenannter „illegaler“ Streikmaßnahmen zurückschrecken werde, wenn es um die Verteidigung grundlegender gewerkschaftlicher Rechte gehe.

N. Odake (Gewerkschaft des Reisebüropersonals, Japan) plädierte für die Beibehaltung der auf dem Wiesbadener Kongreß im Jahre 1968 gegründeten Fachsektion Transportverwandte Berufe und Dienste. Diese Sektion liefere bestimmten kleinen Gruppen von Arbeitnehmern, wie z. B. dem Reisebüropersonal, wertvolle Informationen, und es sei notwendig, es diesen transportverwandten Arbeitnehmerkate-

gorien zu ermöglichen, ihre gemeinsamen Probleme auf internationaler Ebene zu diskutieren.

K. Kihata (All-Japanischer Seeleuteverband, AJSU) dankte der ITF und ihren Mitgliedsverbänden für die seiner Organisation während des zweiwöchigen Streiks in der japanischen Küstenschifffahrt im Mai 1971 bekundete Solidarität. Der befriedigende Ausgang dieses Konflikts sei weitgehend dieser internationalen Unterstützung zu verdanken gewesen. Er wolle die ITF jedoch ersuchen, sich auf internationaler Ebene mit zwei äußerst wichtigen Fragen zu befassen, nämlich a) Sicherheit und Unfallschutz und b) die Verunreinigung der Meere. Die Großreedereien mit ihren Riesentankern seien vorwiegend auf finanzielle Profite bedacht, und die Sicherheit der Besatzungen ihrer Schiffe sei für sie bestenfalls von zweitrangiger Bedeutung. Die Verunreinigung der Meere sei ein weltweites Problem. Jedes Schifffahrtsland habe die Aufgabe, sein Hoheitsgewässer sauber zu halten.

F. Prechtl (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich) unterbrach die Diskussion des Tätigkeitsberichts um bekanntzugeben, daß die ITF der Stewardess Clorinda Ontaneda von der peruanischen Gewerkschaft des Personals der Braniff Airways am letzten Tage des Kongresses das Goldene Abzeichen der ITF verleihen werde. Dies sei in Anerkennung ihres mutigen Beschlusses, freiwillig an Bord einer Braniff-Maschine zu bleiben, die im Juli 1970 entführt worden sei.

R. Baiden (Seeleute- und Hafenarbeiterverband, Ghana) überbrachte dem Kongreß die kollegialen Grüße der afrikanischen Gewerkschaften. Er sprach über die politischen, sozialen und wirtschaftlichen Probleme in Afrika und dankte der ITF, und insbesondere dem ITF-Vertreter Ben Udogwu, für die während der Berichtszeit in Afrika geleistete Arbeit. Die ITF genieße in Afrika ein hohes Ansehen und sollte daher die Gelegenheit wahrnehmen, in diesem Teil der Welt neue Mitglieder zu gewinnen. Natürlich würden die bereits der ITF angehörenden afrikanischen Gewerkschaften weiterhin Hilfe benötigen. In diesem Zusammenhang sei es dringend notwendig, afrikanische Regionalkonferenzen einzuberufen und die gewerkschaftliche Bildungsarbeit auszubauen. Abschließend erklärte er, daß für die nigerianischen Gewerkschaften, die sich noch immer nicht von den verheerenden Folgen des Bürgerkrieges erholt haben, mehr getan werden müsse.

W. J. Opiyo (Gewerkschaft der afrikanischen Eisenbahner von Kenia) überbrachte die Grüße seiner Organisation und dankte der ITF für ihre Bemühungen um die Sicherheit der zivilen Luftfahrt. Er bedauerte, daß seine Organisation aufgrund der politischen Lage in Kenia gezwungen gewesen sei, zeitweilig aus der ITF auszutreten. Während dieser Zeit habe sein Verband jedoch den Kontakt mit der ITF nicht verloren, da Harold Lewis, der Stellvertretende Generalsekretär, und Ben Udogwu, der ITF-Regionalvertreter für Afrika, Kenia besucht hätten. Ferner habe Kollege Udogwu ein Seminar für kenianische Gewerkschafter abgehalten. Seines Erachtens könne die ITF den afrikanischen Gewerkschaften am besten dadurch helfen, daß sie es ihnen ermögliche, gemeinsame Konferenzen abzuhalten und ihre Probleme miteinander zu diskutieren.

I. Leyri (Tunesische Transportarbeiter-Föderation) überbrachte dem Kongreß die Grüße der tunesischen Transportarbeiter. Zu dem dem Kongreß vorgelegten Tätigkeitsbericht schlug er vor: a) eine Ausdehnung der ITF-Regionaltätigkeit in Afrika, b) eine stärkere Haltung der ITF gegenüber Regierungen und Militärregimen, die die gewerkschaftliche Freiheit einschränken, und c) die Ernennung eines separaten Regionalvertreters für die französischsprachigen afrikanischen Mitgliedsverbände, um diese voll in die Tätigkeit der ITF in Afrika einzubeziehen.

P. Møller-Hansen (Dänischer Seeleuteverband) sagte, die ITF sei nicht nur ein Sekretariat mit einer Anzahl von Regionalbüros, sondern eine Gemeinschaft aktiver Mitgliedsverbände, deren erste Aufgabe es sei, gemeinsam gegen Ungerechtigkeit anzukämpfen. Die Arbeitnehmer der Dritten Welt würden noch immer brutal ausgebeutet, und selbst in den fortschrittlichen Industrieländern bestünden noch unzählige Probleme, die nicht am Verhandlungstisch gelöst werden könnten. Es gebe somit nur einen Ausweg: die Gewerkschaften müßten zunächst einmal von ihren Regierungen das Recht auf Ergreifung von Streikmaßnahmen erlangen und dann von diesem Recht, wenn immer notwendig, gegen den Arbeitgeber Gebrauch machen. Eine Gewerkschaft könne ihre Ziele nur verwirklichen, wenn sie den Kapitalismus in allen seinen Formen bekämpfe.

M. Kotwal (Indischer Transport- und Hafenarbeiterverband) sagte, die ITF solle ihre Opposition gegen die Apartheidpolitik Südafrikas dadurch bekunden, daß sie alle Mitgliedsverbände auffordere, Schiffe unter südafrikanischer Flagge zu boykottieren. Zur Frage der technischen Entwicklung erklärte er, daß die ITF die sich aus dem technischen Wandel ergebende Reduzierung ihrer Gesamtmitgliedschaft nicht ohne weiteres hinnehmen dürfe. Die Verstümmelung des Personalbestandes bei den Eisenbahnen und in der Hafenwirtschaft hätte in bestimmten Entwicklungsländern, wie z. B. Indien, nur zu erhöhter Arbeitslosigkeit geführt. Die ITF müsse eine Politik festlegen, die allen einschlägigen sozialen Faktoren Rechnung trage. Sie müsse ferner sicherstellen, daß die Arbeitnehmer an dem sich aus der wirtschaftlichen Entwicklung ergebenden Gewinn fairer beteiligt werden.

A. Venturini (Gewerkschaft der Schiffselektriker, Argentinien) verwies auf die Teilnahme der ITF an der Vorbereitenden Technischen Schifffahrtstagung der IAO (Genua, 1969) und an der darauffolgenden Schifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz (Genf, 1970). Die Gewerkschaften der Seeleute hätten auf diesen beiden Konferenzen die Annahme wichtiger Übereinkommen und Empfehlungen durchgesetzt. Ihm sei es eine besondere Genugtuung, daß es erstmalig Arbeitnehmervertretern aus Lateinamerika ermöglicht worden sei, an diesen Tagungen teilzunehmen. Insbesondere zollte er dem Kollegen Douglas Tennant seine Anerkennung, dessen Erfahrung sehr zu den von der Arbeitnehmerseite erzielten Erfolgen beigetragen habe. Zur Frage der Regionaltätigkeit erklärte er, daß die lateinamerikanischen Mitgliedsverbände der ITF nicht genügend Informationen erhielten. Insbesondere hätten die lateinamerikanischen Vorstandsmitglieder es verfehlt, den lateinamerikanischen Mitgliedsverbänden Bericht zu erstatten. Dennoch habe die Tätigkeit der ITF in Lateinamerika und im Karibischen Raum während der letzten drei Jahre positive Resultate gezeitigt. Er erklärte abschließend, daß die ITF als internationales Berufssekretariat der Transportarbeiter eine wichtige Rolle auf dem Gebiet der Förderung des sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Fortschritts der Entwicklungsländer zu spielen habe.

E. Tolosa (Argentinische Hafenarbeitergewerkschaft) bezeichnete es als eine der Hauptaufgaben der ITF, darauf zu bestehen, daß Regierungen, ganz gleich welcher politischen Richtung, ihren internationalen Verpflichtungen nachkommen und die von der IAO angenommenen Übereinkommen erfüllen. Die ITF müsse bei der IAO darauf dringen, daß alle Regierungen zum Erlaß der erforderlichen innerstaatlichen Gesetze aufgefordert werden. Gleichzeitig sollten die Regierungen verpflichtet sein, alle die internationale Zusammenarbeit und Solidarität der Gewerkschaften hindernden Umstände aus dem Wege zu räumen. Ein oder zwei wirksame Boykotte könnten die Regierungen sehr wohl veranlassen, etwas sorgfältiger über ihr Verhal-

ten nachzudenken. Er fügte hinzu, daß er über die Einschränkung seiner persönlichen und politischen Freiheit nicht besorgt sei, da ihm niemand verbieten könne, sich frei zu äußern.

R. Mendoza (Dominikanische Transportarbeiter-Föderation) erinnerte daran, daß mehrere Redner, insbesondere die Kollegen Opiyo und Baiden die Notwendigkeit einer intensiveren ITF-Tätigkeit in den Entwicklungsländern hervorgehoben hätten. Die ITF habe während der Berichtszeit ihre Tätigkeit in Lateinamerika intensiviert. Sie werde diese Tätigkeit jedoch noch weiter ausbauen müssen, und er hoffe, daß der Kongreß das Budget des Regionalbüros in Lima entsprechend erhöhen werde. Zu dem von Kollegen Walcott gemachten Vorschlag erklärte er, daß Lateinamerika und der Karibische Raum auf eine stärkere Vertretung im Vorstand Anspruch hätten. Falls ein zuzügliches Vorstandsmitglied für diesen Tätigkeitsbereich vorgesehen werde, sollte dieses Mitglied jedoch die Interessen aller lateinamerikanischen und karibischen Transportarbeiter vertreten, und nicht allein die der englischsprachigen karibischen Gewerkschaften.

A. Caruana (Transportarbeiterverband, Malta) sprach über die spezifischen Probleme der maltesischen Transportarbeiter. Obwohl seine Organisation während der letzten drei Jahre beachtliche Lohnerhöhungen für die in den öffentlichen Verkehrsbetrieben beschäftigten Arbeitnehmer durchgesetzt habe, zählten diese Arbeitnehmer, trotz ihrer langen Arbeitszeit, noch immer zu den schlechtbezahltesten Lohngruppen des Landes. Gleichzeitig aber glaube er, daß sich die Lage der maltesischen Arbeiter durch die Wiederwahl einer sozialistischen Regierung verbessern werde. Seine Organisation unterstütze die maltesische Arbeiterpartei und deren Pläne für die maltesische Hafenwirtschaft. Gleichzeitig aber dürften die sozialen Auswirkungen der Modernisierung der Hafenwirtschaft auf die Arbeitnehmer nicht außer acht gelassen werden.

A. Reyes (Mexikanische Vereinigung der Flugbegleiter) dankte der ITF für den Ausbau ihrer Tätigkeit in Lateinamerika und gratulierte ihr zur Erhöhung ihrer lateinamerikanischen Mitgliedschaft. Die der ITF angeschlossenen mexikanischen Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals seien sich der Notwendigkeit des Aufbaus stärkerer Gewerkschaften in Lateinamerika bewußt, und die Mexikanische Föderation der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt, der seine Organisation angehöre, habe beschlossen, einen Sonderbeitrag für die Finanzierung der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit in Lateinamerika und dem Karibischen Raum zu entrichten. Er dankte dem Regionaldirektor M. Gomero für die von ihm geleistete Arbeit, zollte dem Kollegen Tolosa seine Anerkennung für seine mutige Haltung und gab der Hoffnung Ausdruck, daß Tolosa sehr bald wieder seine vollen bürgerlichen Rechte, einschließlich das Recht auf gewerkschaftliche Betätigung, erhalten werde. Abschließend hoffte er, daß Lateinamerika eines Tages die Ehre haben werde, Gastgeber des ITF-Kongresses zu sein.

C. de Silva (Gewerkschaft des Luftfahrtpersonals, Singapur) sprach gegen den Vorschlag des Kollegen Kulkarni, das ITF-Büro für Asien nach Bombay zu verlegen. Der Regionalvertreter Donald U'ren und Kollege Jack Otero von der amerikanischen BRAC hätten im Zusammenhang mit der Durchführung von Gewerkschaftsseminaren in Asien lobenswerte Arbeit geleistet. Er selbst habe am ersten dieser Seminare teilgenommen. Er hoffe, daß weitere Mitgliedsverbände der ITF dem Beispiel der BRAC folgen würden.

Montag, 2. August 1971

Vormittagssitzung

Der Präsident gab bekannt, daß Frau Gertrude Wondrack, der österreichische Minister für soziale Fragen, an Verletzungen gestorben ist, die sie sich bei einem schweren Autounfall am 31. Juli zugezogen hatte. Er bat den Kongreß, sich in Erinnerung an die Verstorbene zu erheben.

TÄTIGKEITSBERICHT

(Fortsetzung)

V. David (Transportarbeiterverband, Malaysia) gratulierte der ITF im Namen der malaysischen Transportarbeiter zu ihrem 75. Jubiläum. Sodann sprach er über die Einschränkungen, denen die Gewerkschaftsbewegung seines Landes seit dem Erlaß einer Notstandsverordnung im Jahre 1961 ausgesetzt ist. In vielen Entwicklungsländern seien zwei grundlegende gewerkschaftliche Rechte eingeschränkt worden. Er wolle die ITF daher ersuchen, bei der IAO die Vornahme einer weltweiten Untersuchung der Freiheit der Gewerkschaften zu beantragen. Er bedauerte außerordentlich, daß die ITF seit dem Jahre 1963 keine Regionalkonferenz in Asien abgehalten und auch ihre Haltung gegenüber Südafrika und Rhodesien nicht präzisiert habe. Die malaysischen Gewerkschaften würden eine jede Aktion unterstützen, die den Sturz der Regime dieser Länder zum Ziele hat.

E. Achamba (Nigerianische Gewerkschaft der Eisenbahn-Streckenarbeiter) gab seinem Bedauern über die Schließung des ITF-Regionalbüros in Lagos Ausdruck. Ferner übte er Kritik an der ITF, weil sie eine vom Vorstand im Jahre 1968 angenommene Entschließung nicht weiter verfolgt hatte. In dieser Entschließung hätte die ITF ihre Solidarität mit der Bevölkerung Nigerias bekundet und erklärt, daß sie bereit sei, im Rahmen der ihr gesetzten finanziellen Grenzen die größtmögliche Unterstützung zu leisten, um es den Einwohnern des Landes zu ermöglichen, sich von den Folgen des Bürgerkrieges zu erholen. Seine Organisation habe von der ITF weder eine Solidaritätsbekundung noch irgendwelche praktische Hilfe erhalten. Er wolle daher die Gewerkschaften der fortschrittlichen Industrieländer erneut ersuchen, Nigeria konkret zu unterstützen. Die ITF habe die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt. Er hoffe, daß sie diese Verfehlung gutmachen werde.

Der Präsident erklärte, die Diskussion des Tätigkeitsberichts werde nunmehr unterbrochen, um Vertretern angeschlossener Gewerkschaften und der internationalen Berufssekretariate Gelegenheit zu geben, anlässlich des 75. Jubiläums der ITF zum Kongreß zu sprechen und Geschenke zu überreichen.

O. Karling (Norwegische Seeleutengewerkschaft) gratulierte der ITF im Namen der norwegischen Gewerkschaften zu ihrem 75. Jubiläum und überreichte als Geschenk einen aus Halbedelsteinen nachgeahmten Felsbrocken.

G. Klang (Schwedische Seeleutengewerkschaft) überbrachte die Grüße des Präsidenten seiner Organisation, Gunnar Karlsson, und gratulierte der ITF zu ihrem 75. Jubiläum. Er überreichte dem Präsidenten der ITF als Geschenk seiner Organisation einen grünen Kristallbrocken mit eingearbeitetem Motiv.

P. Oivio (Finnische Gewerkschaft des Lokpersonals) überreichte im Namen der Nordischen Eisenbahner-Föderation anlässlich des 75. Jubiläums der ITF eine Kristallvase.

R. Faupl (Internationale Vereinigung der Mechaniker und Ingenieure, USA) dankte der ITF und ihren Mitgliedsverbänden für die seiner Organisation während der Berichtszeit geleistete Unterstützung im Zusammenhang mit mehreren ernststen Arbeitskonflikten in der amerikanischen Zivilluftfahrt. Insbesondere erklärte er, daß es seiner Organisation ohne der Hilfe der ITF und der britischen Transportarbeiter nicht möglich gewesen wäre, den Arbeitskonflikt mit National Airlines erfolgreich zu überstehen. Die Tatsache, daß 1000 Mitglieder seiner Organisation, die über zwei Jahre lang von den Arbeitgebern ausgesperrt worden waren, bei voller Nachzahlung ihrer Gehälter wieder eingestellt wurden, sei ein Beweis für die Schlagkräftigkeit der internationalen Solidarität. Abschließend überreichte er dem ITF-Präsidenten eine Ehrentafel mit der Inschrift „In Freundschaft und Solidarität“.

J. R. Heinonen (Finnische Gewerkschaft der Schiffsmaschinisten) gratulierte der ITF im Namen der finnischen Seeleuteorganisationen zu ihrem 75. Jubiläum und wünschte ihr allen Erfolg bei ihrer künftigen Tätigkeit. Er überreichte dem ITF-Präsidenten einen aus Quarz gefertigten Kerzenständer.

P. de Jonge (IBFG) sprach über die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen seiner Organisation und der ITF. Insbesondere bezog er sich auf die gemeinsame Arbeit beider Organisationen im Rahmen der IMCO, ihre umfassende Zusammenarbeit bei der Durchführung von Projekten für die Gewerkschaften der Entwicklungsländer und über die Unterstützung, die der IBFG der ITF auf dem Gebiete der Bekämpfung der Luftpiraterie geleistet hatte. Als nächstes berichtete er über die im Juni in Genf abgehaltene Weltwirtschaftskonferenz des IBFG und ersuchte die ITF, die übrigen Berufssekretariate und die Gewerkschaftsbewegungen der einzelnen Länder, die auf dieser Konferenz formulierte Politik zu befolgen.

Als ein Zeichen der engen Beziehungen der beiden Organisationen überreichte er dem ITF-Präsidenten zwei Kupferstiche aus dem 18. Jahrhundert von frühen Dampfzügen auf der Strecke Manchester—Liverpool.

C. W. Franken (IÖD) dankte der ITF im Namen der internationalen Berufssekretariate für deren Einladung zum 75. Jubiläumskongreß. Er sprach über die freundlichen Beziehungen und die Zusammenarbeit der Berufssekretariate. Insbesondere erwähnte er den gemeinsamen ITF/IÖD-Ausschuß über Probleme des städtischen Nahverkehrs. Seine Organisation begrüße die Durchführung solcher gemeinsamer Tagungen, da sie der Ansicht sei, daß bestimmte komplizierte Probleme auf diese Art am besten gelöst werden können. Die ITF besitze eine umfassende und langjährige Erfahrung auf dem Gebiete der Durchführung internationaler Projekte. Die geplante Erweiterung der EWG werde sich auf eine große Anzahl von Arbeitnehmern im öffentlichen Dienst, Transport und Verkehr auswirken, sodaß eine enge und konstruktive Zusammenarbeit notwendiger sein werde, denn je zuvor. Als nächstes sprach Kollege Franken über den wichtigen Beitrag der ITF, die eines der ältesten Berufssekretariate sei, zur Stärkung der internationalen Zusammenarbeit und Solidarität. Die ITF genieße ein hohes Ansehen und ihre Struktur, ihr Arbeitsverfahren und ihre Tätigkeit in den Entwicklungsländern würde oft als ein Beispiel für die anderen Berufssekretariate bezeichnet. Abschließend gratulierte er der Föderation im Namen der Berufssekretariate zu ihrem 75. Jubiläum und wünschte dem Kongreß allen Erfolg bei seiner Arbeit.

E. Ulbrich (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich) gratulierte der ITF im Namen der österreichischen Mitgliedsverbände zu ihrem 75. Jubiläum und gab bekannt, daß seine Organisation der ITF als Beitrag zur Finanzierung der regionalen Tätigkeit in Afrika und Asien £ 2000 bereitstellen werde.

Clorinda Ontaneda (Gewerkschaft des Personals der Braniff Airways, Peru) dankte dem Präsidenten der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, Kollegen Fritz Prechtl, für das ihr überreichte Ehrenabzeichen seiner Organisation.

BERICHT DES MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES

A. P. Coldrick (TSSA, Großbritannien), Vorsitzender des Mandatsprüfungsausschusses, legte den Bericht und den Zusatzbericht des Ausschusses vor und empfahl deren Annahme.

Die beiden Berichte wurden angenommen.

(XXX C-15)

Wahl der leitenden Gremien

Wahl des Generalrates

Das Dokument XXX C-15/GC/1, Wahl des Generalrates, wurde angenommen.

TÄTIGKEITSBERICHT

(Fortsetzung)

V. M. I. Jack (Gewerkschaft des Personals der Städtischen Verkehrsbetriebe von Lagos, Nigeria) dankte der ITF für die seiner Organisation geleistete Unterstützung und sagte, er wolle, gleich seinem Vorredner Achamba, die ITF ersuchen, seinen Landsleuten in diesen für sie sehr schweren Zeiten die größtmögliche Hilfe zu leisten.

A. Dinglasan (Philippinische Transportarbeiter-Föderation) erinnerte an die seiner Organisation während des philippinischen Hafenstreiks im Jahre 1963 bekundete Solidarität. Ohne die Hilfe der ITF und ihrer Mitgliedsverbände wäre es für seinen Verband sehr schwierig gewesen, sich gegenüber der Regierung zu behaupten. Die von der ITF in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen durchgeführten Seminare seien für die Gewerkschaften Asiens außerordentlich nützlich. Aus diesem Grunde möchte er eine Ausdehnung der Bildungsarbeit in den Entwicklungsländern empfehlen. Sodann dankte er dem Regionalvertreter Donald U'ren für die von ihm geleistete Arbeit und fügte hinzu, daß die vom ITF-Regionalbüro bereitgestellten Unterlagen für seine Organisation bei Tarif- und Kollektivverhandlungen von großem Wert gewesen seien. Abschließend gab er der Hoffnung Ausdruck, daß der Kongreß in bezug auf den Containerverkehr eine Politik festlegen werde, die den wirtschaftlichen Erfordernissen der neuen unabhängigen Länder Asiens und Afrikas angemessen Rechnung trage.

A. Ortolani (Italienische Hafnarbeitergewerkschaft) überbrachte die Grüße der Mitglieder seiner Organisation und verwies auf den von ihr unterbreiteten Entschließungsantrag. Die in Italien unternommenen Bemühungen zur Vereinigung

der verschiedenen gewerkschaftlichen Dachorganisationen würden von seinem Verband unterstützt. Man müsse jedoch darauf achten, daß diese Einigung nicht auf Kosten der starken demokratischen Tradition der italienischen Gewerkschaftsbewegung erzielt werde.

(XXX C-15)

Wahl der leitenden Gremien

Wahl des Vorstandes

(Dokument XXX C-15/EB/1)

E. R. Arrocha (Mexikanische Gewerkschaft des Luftfahrtpersonals) ersuchte den Kongreß, zu dem von seiner Organisation unterbreiteten Entschließungsantrag Stellung zu nehmen. In diesem Antrag werde eine Vergrößerung des Vorstandes vorgeschlagen, um die Nominierung eines weiteren Vertreters für Lateinamerika und den Karibischen Raum zu ermöglichen. Der Redner sagte, er wolle diesen Antrag dahingehend ändern, daß auch ein zusätzlicher Sitz für Asien und Afrika eingeräumt werde. Mit anderen Worten: die drei regionalen Tätigkeitsbereiche sollten mit je drei Mitgliedern im Vorstand vertreten sein.

F. L. Walcott (Barbados Workers' Union) unterstützte die Ausführungen des Kollegen Arrocha und fügte hinzu, es sei notwendig, den lateinamerikanischen und karibischen Mitgliedsverbänden eine angemessene Vertretung im ITF-Vorstand einzuräumen.

E. Achamba (Nigerianische Gewerkschaft der Eisenbahn-Streckenarbeiter) beantragte, daß auch Afrika drei Sitze im ITF-Vorstand haben sollte.

J. Randeri (Indischer Seeleuteverband) argumentierte, daß Indien, Pakistan und Hongkong aufgrund ihrer beachtlichen Mitgliedschaft in der Seeleutesektion Anspruch auf einen Sitz im ITF-Vorstand haben sollten.

In Beantwortung dieser Diskussionsbeiträge erklärte der Generalsekretär, daß die ITF bei der Erstellung des einschlägigen Kongreßdokuments, die von den Vertretern der asiatischen, afrikanischen und lateinamerikanischen Gewerkschaften vorgetragenen Argumente berücksichtigt habe. Seines Erachtens reflektiere die jetzige Zusammensetzung des Vorstandes angemessen die Zusammensetzung der Gesamtmitgliedschaft der Föderation und der Kongreß sollte daher das ihm vorgelegte Dokument unverändert annehmen.

Das Dokument XXX C-15/EB/1, Wahl des Vorstandes, wurde angenommen.

Montag, 2. August 1971

Nachmittagssitzung

TÄTIGKEITSBERICHT

(Fortsetzung)

A. Morales (Gewerkschaft der Eisenbahner, Guatemala) sprach über die Lage in Guatemala. In dem Kampf zwischen den politischen Parteien der extremen Linken und Rechten um die politische Kontrolle des Landes hätten auch mehrere Gewerkschafter ihr Leben verloren. Unter anderem seien Gewerkschaftsmitglieder als „Kommunisten“ verleumdet und erschossen worden. Die Rechte der Gewerkschaften seien suspendiert und öffentliche Versammlungen verboten worden. Seines Erachtens könne man der in seinem Lande vorherrschenden Korruption und Unterdrückung nur durch die Bildung einer gemeinsamen Front begegnen. Dieser gemeinsamen Front müßten jedoch nicht nur die Transportarbeiter angehören, sondern auch die Plantagenarbeiter, Textilarbeiter, die Kleinbauern und andere Berufsgruppen.

R. Lapeyre (Französische Transportarbeiter-Föderation, FO) sagte, daß sich das ITF-Sekretariat und der ITF-Vorstand der spezifischen Probleme des Luftfahrtpersonals nicht genügend bewußt seien. Das wichtigste dieser Probleme sei zweifellos die Luftpiraterie. Er hoffe, der Kongreß und die Sektion Zivilluftfahrt würden anerkennen, daß Entführungsanschlüge nicht länger nur von Einzelpersonen aus persönlichen Motiven unternommen würden — wie z. B. die Entführung eines TWA-Flugzeuges durch einen Italiener, der seine Verwandten besuchen wollte, von den USA nach Italien —, sondern daß in letzter Zeit auch Staaten bzw. deren offizielle Instanzen an der erzwungenen Umlenkung von Flügen beteiligt gewesen seien. Ein Beispiel hierfür sei die Umlenkung des BOAC-Fluges 045 durch die libyschen Behörden. Nach der Landung des Flugzeuges seien bestimmte Fluggäste von Bord geführt und hingerichtet worden. Mitverantwortlich für diesen Zwischenfall sei auch das FS-Kontrollpersonal, dessen erste Aufgabe es sei, die Sicherheit des Fluges durch den von ihm betreuten Flugraum zu gewährleisten. In diesem Fall habe das Kontrollpersonal dem BOAC-Flug 045 nicht die ihm zustehenden Dienste bereitgestellt.

C. Melgarejo (Argentinische Gewerkschaft des Lokpersonals) dankte dem Präsidenten und dem Generalsekretär für die Erstellung des umfassenden Tätigkeitsberichtes. Die Arbeit der ITF in Lateinamerika und dem Karibischen Raum sei von großem Wert. In Anbetracht der sozialen und wirtschaftlichen Gegebenheiten jedoch sei es notwendig, die regionale Tätigkeit auszubauen und vor allem Ländern wie Paraguay, die Hilfe am dringendsten benötigen, besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

J. Otero (Amerikanische Eisenbahner-Föderation, CRU) gratulierte der ITF zu den von ihr während der Berichtszeit erzielten Erfolgen. Damit sei jedoch nicht gesagt, daß die angeschlossenen Gewerkschaften an der Tätigkeit der ITF keine Kritik üben sollten. Nur müsse diese Kritik konstruktiv sein. Er dankte der amerikanischen IAM für ihre schlagkräftige Unterstützung des sechsmonatigen Streiks der BRAC gegen Northwest Orient Airlines. Die von der BRAC während dieser landesweiten Arbeitsniederlegung im Dezember 1970 bekundete Solidarität zeige, daß die BRAC bereit sei, das Streikrecht mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln

zu verteidigen. Sodann unterstützte er die Ansichten des Kollegen Odake in bezug auf die Beibehaltung der Sektion Transportverwandte Berufe und Dienste. Die BRAC habe vor kurzem eine ähnliche Abteilung gebildet und beabsichtige, an der Arbeit der Sektion mitzuwirken.

A. Kitson (Schottischer Kraftfahrerverband) erklärte in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Entschliessungsausschusses, daß der Geschäftsordnungsausschuß des nächsten ITF-Kongresses auf dem Kongreß selbst aus der Reihe der Kongreßdelegierten gewählt werden sollte.

Der Präsident nahm den Vorschlag des Kollegen Kitson zur Kenntnis.

BERICHT DES ENTSCHLIESSUNGS-AUSSCHUSSES

A. Kitson (Schottischer Kraftfahrerverband) legte den Bericht des Entschliessungsausschusses vor.

Der Bericht wurde angenommen.

Dienstag, 3. August 1971

Nachmittagssitzung

TÄTIGKEITSBERICHT

(Fortsetzung)

T. W. Gleason (Amerikanische Hafentarbeitergewerkschaft, ILA) sprach über die Auswirkungen der zunehmenden Verwendung von Containern und des Einsatzes von LASH-Schiffen auf die Beschäftigungslage in der Hafenwirtschaft. Insbesondere verwies er auf die Notwendigkeit der Planung schlagkräftiger internationaler Aktionen, um die Arbeitsplätze der Hafentarbeiter zu schützen. Die amerikanischen Hafentarbeiter setzten sich seit fast zehn Jahren mit diesem Problem auseinander und dank der entschlossenen Haltung ihrer Gewerkschaften genössen sie, was diese Berufsgruppe anbelangt, vielleicht die besten Arbeitsbedingungen in der ganzen Welt. Die Hafentarbeiter der Entwicklungsländer müßten sich ebenfalls bewußt werden, daß man die Automation nicht aufhalten kann, und die europäischen und amerikanischen Gewerkschaften, deren Mitglieder sich bereits menschenwürdige Bedingungen erkämpft hätten, müßten die weniger begünstigten Arbeitnehmer der Dritten Welt im größtmöglichen Maße unterstützen.

A. Vizcaino (Exilgewerkschaft der spanischen Arbeiter) dankte der ITF für die seiner Organisation geleistete Unterstützung und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die ITF für die Transportarbeiter der Dritten Welt weitere Erfolge erzielen werde. Sodann sprach er über die Lage in Spanien. Die Intensivierung des Eisenbahnbetriebes in Spanien habe dazu geführt, daß an das Eisenbahnpersonal ständig erhöhte Anforderungen gestellt würden. Aus diesem Grunde sei eine Herabsetzung des Rücktrittsalters bei Fortzahlung des Lohnes beantragt worden. Die Gewährung dieser Forderung würde jedoch die bereits im Ruhestand befindlichen Eisenbahner benachteiligen. Die einzige Lösung bestehe seines Erachtens in der Herabsetzung der Arbeitszeit und, falls notwendig, in der Beschäftigung zusätzlichen Personals. Nur auf diese Weise könne sichergestellt werden, daß die Technik den Menschen dient und nicht umgekehrt.

Der Generalsekretär erklärte in Beantwortung der Diskussionsbeiträge zum Tätigkeitsbericht, daß es die ITF in den letzten drei Jahren nicht leicht gehabt habe. In diesem Zusammenhang verwies er insbesondere auf den Rückgang der Gesamtmitgliedschaft zufolge der Reduzierung des Personalbestandes bei bestimmten wichtigen Verkehrsträgern. Als nächstes erwähnte er ein dem Vorstand im Jahre 1970 unterbreitetes Dokument mit dem Titel „Die ITF: Gegenwärtige Tendenzen und ihre möglichen Auswirkungen“, in dem die Schwierigkeiten ausgesprochen wurden, denen sich die Gewerkschaften der Eisenbahner, Hafentarbeiter und Seeleute aufgrund des technischen Wandels gegenübergestellt sehen. Als positive Entwicklung sei auf den Anstieg der Mitgliedschaft in der Sektion Zivilluftfahrt verwiesen worden. Gleichzeitig wurde die Möglichkeit der Gewinnung neuer Mitglieder für die Sektion Straßentransport erwähnt, obwohl in diesem Beschäftigungszweig bestimmte organisatorische Probleme bestehen, sodaß die Stärkung dieser Fachsektion als ein langfristiges Projekt angesehen werden muß. Der Vorstand habe in Weiterverfolgung dieses Dokuments einen besonderen Unterausschuß gebildet und beauftragt, eine gründliche Prüfung der Arbeit der ITF vorzunehmen, und erforder-

lichenfalls ihm Empfehlungen darüber zu machen, wie die ITF ihre Tätigkeit am besten den künftigen Erfordernissen anpassen könne.

Auf die von bestimmten Rednern geübte Kritik an der Verwendung der der ITF zur Verfügung stehenden Mittel erwiderte der Generalsekretär, daß die ITF so großzügig gewesen sei, wie die zu bewältigende Arbeit und die ihr hierfür zur Verfügung stehenden Mittel dies gestattet hätten.

Auf dem Gebiete der sektionalen Tätigkeit hätten sich aufgrund der Einführung technischer Neuerungen und der Bildung multinationaler Unternehmen neue Probleme gestellt, und die ITF habe sich bemüht, die Arbeits- und Lebensbedingungen der ihr angehörenden Arbeitnehmer nach bestem Vermögen zu schützen und zu verteidigen.

In den Entwicklungsländern habe sich die ITF weiterhin und in erster Linie auf den Aufbau und die Stärkung freier Gewerkschaften konzentriert. Es sei seines Erachtens die erste Aufgabe der ITF, diese jungen Gewerkschaften zu unterstützen und zu beraten, solange sie nicht in der Lage sind, ihre eigenen Probleme zu lösen. Noch dürfe man vergessen, daß die Regionalvertreter der ITF in Afrika, Asien und Lateinamerika eine außerordentlich schwierige Aufgabe zu erfüllen hätten. Er gratulierte ihnen zu den von ihnen, oft unter schwierigen und sogar gefährlichen Umständen, erzielten Erfolge.

Abschließend dankte er dem ITF-Präsidenten Hans Düby, dem Vizepräsidenten Frank Cousins und den Mitgliedern der verschiedenen leitenden Gremien der ITF und dem ITF-Personal sowohl des Londoner Hauptbüros als auch der Regionalbüros für ihre tatkräftige Unterstützung während seiner ersten Amtsperiode als Generalsekretär. Für die ITF sei dies eine schwierige Zeit, aber er sei überzeugt, daß sie in 25 Jahren ein glorreiches hundertjähriges Jubiläum feiern werde.

Der Tätigkeitsbericht wurde angenommen.

Finanzberichte und Berichte der Rechnungsprüfer für die Jahre 1968 bis 1970

(Dokument XXX C-9 und XXX C-9 [Supp. 1])

Der Generalsekretär unterbreitete dem Kongreß die Finanzberichte und die Berichte der Rechnungsprüfer für die Jahre 1968 bis 1970. Er sagte, die Rechnungsprüfer und Buchhalter hätten sich bemüht, diese Berichte so übersichtlich und komplett wie möglich zu gestalten. Dennoch wolle er auf einige Punkte etwas näher eingehen. Das Budget der ITF sei äußerst beschränkt, und es habe sich als notwendig erwiesen, so sparsam wie möglich zu wirtschaften. Diese Einsparungen seien jedoch nicht auf Kosten der Leistungsfähigkeit der Organisation vorgenommen worden. Während der letzten drei Jahre seien die Ausgaben für Tagungen und Konferenzen der einzelnen Fachsektionen in beachtlichem Maße angestiegen. Parallel damit sei eine wesentliche Reduzierung der Kosten des Hauptbüros vorgenommen worden. Er bedauerte, daß dies jedoch auch eine Reduzierung des Personalbestandes um zwei Personen erfordert habe.

Was die Finanzierung der Regionaltätigkeit anbelange, so habe der Vorstand beschlossen, 30% der Einnahmen in der Form von Mitgliedsbeiträgen für die Arbeit der ITF in den Entwicklungsländern bereitzustellen. Es freue ihn mitteilen zu können, daß es dank zusätzlicher Beiträge bestimmter Mitgliedsverbände und der zeitweiligen Bereitstellung wertvoller Hilfskräfte möglich gewesen sei, die regionale Tätigkeit weiter und konstruktiv auszubauen. Der internationale Hilfs-, Sozial-

und Wohlfahrtsfonds für Seeleute befinde sich in einer guten Position, vor allem, wenn man sich die Probleme vergegenwärtige, die sich für die ITF aus der Notwendigkeit, ihre Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe zu intensivieren, ergeben. Auch habe der Wohlfahrtsfonds während der Berichtszeit weiterhin Zuwendungen für die Finanzierung von Wohlfahrtsprojekten für Seeleute in praktisch allen Teilen der Welt gemacht. Der Generalsekretär ersuchte den Kongreß zu den ihm vorgelegten Berichten Stellung zu nehmen.

J. Hughes (Gewerkschaft der Handels- und Verteilungsarbeiter, Großbritannien) erklärte im Namen der Laienrechnungsprüfer, daß sie mit der Verwaltung der Finanzen der ITF in jeder Hinsicht zufrieden seien.

Die Dokumente XXX C-9 und XXX C-9 (Supp. 1) wurden einstimmig angenommen.

Mittwoch, 4. August 1971

Vormittagssitzung

REFERAT DES KOLLEGEN FRITZ PRECHTL

Die Verkehrspolitik in den siebziger Jahren

(Da der volle Text des genannten Referats auf dem Kongreß selbst an alle Delegierten verteilt und nach dem Kongreß in etwas gekürzter Form in der ITF-Zeitung veröffentlicht wurde, erwähnen wir im nachstehenden nur die wichtigsten von Kollegen Prechtl angesprochenen Punkte.)

Fritz Prechtl erklärte einfürend, daß er sich der Bedeutung, der ihm vom Vorstand übertragenen ehrenvollen Aufgabe, anlässlich des 75jährigen Jubiläums der ITF ein Referat über die Entwicklung des Verkehrs in den siebziger Jahren zu halten, voll bewußt sei.

Als ein Gewerkschafter, der sich seit vielen Jahren mit Fragen der Verkehrspolitik beschäftigte, sei er fest davon überzeugt, daß es eine grundsätzliche Aufgabe der Gewerkschaften sei, zu verkehrspolitischen Fragen Stellung zu nehmen, da die diesbezüglichen Beschlüsse die Interessen aller im Transport und Verkehr beschäftigten Arbeitnehmer unmittelbar berühren. Die heutige rapide wirtschaftliche Entwicklung der Welt berge eindeutige Konsequenzen für den Transport und Verkehr und die einzelnen Verkehrsträger in sich. Die Befriedigung der bevorstehenden Nachfrage auf dem Gebiete der Beförderung von Personen und Gütern werde eine enorme Infrastruktur erfordern. Jährlich würden schon jetzt enorme Geldsummen für Verkehrsinvestitionen bereitgestellt und in allen Ländern liegen umfangreiche Bauprogramme für die kommenden Jahre bereit, um dem drohenden Verkehrschaos entgegenzutreten zu können. Da die verkehrswirtschaftlichen Verflechtungen der einzelnen Staaten miteinander jedoch immer enger werden, sei eine diesbezügliche Koordination unumgänglich. Wenn man den Standpunkt vertrete, daß die Verkehrswirtschaft öffentlichen Charakter trägt, dann müsse man sich auch dem Grundsatz anschließen, daß ihre Entwicklung nicht auf rein privatwirtschaftlichen Erwägungen basieren kann. Wann immer das Wohl der Gesamtwirtschaft durch Einzel- oder Gruppeninteressen gefährdet erscheine, müßten geeignete Lenkungsmaßnahmen erfolgen. Als nächstes bezog sich der Redner besonders auf eine verhältnismäßig neue Beförderungsmethode, nämlich die Pipelines; insbesondere betonte er die Vorteile, die sich wirtschaftlich daraus ergeben, da die Pipelines von der Infrastruktur der übrigen Verkehrsträger unabhängig seien und verhältnismäßig geringe Raumsprüche stellten. Durch den Bau von Riesentankern werde die Nachfrage nach Rohrleitungen weiterhin ansteigen, um eine sichere und rasche Beförderung des gelandeten Erdöls zu gewährleisten.

Der sich am schnellsten ausdehnende Verkehrsträger sei jedoch zweifellos die Luftfahrt, die in den letzten Jahren in eine neue beschleunigte Wachstumsphase eingetreten sei. Die Einführung neuer Flugzeugtypen, wie Riesenjets und Überschallflugzeuge, werde sich auch auf die Gesamtstruktur des Verkehrs der einzelnen Länder auswirken. Die Zahl der auf den Großflughäfen abzufertigenden Reisenden steige täglich an. Dies bedinge die Schaffung zentraler Verkehrsknotenpunkte in der Nähe der Flughäfen, gestützt auf eine sinnvolle und harmonische Integration

aller Verkehrswege und Verkehrssysteme. Da auch die Schifffahrt ein Stadium der rasanten technischen Entwicklung durchlaufe, sei es äußerst schwierig, zuverlässige Prognosen für die künftige Entwicklung dieses Verkehrsträgers zu machen. In knapp 20 Jahren sei z. B. die Tonnage des größten in Betrieb stehenden Schiffes von 46.000 auf 250.000 Bruttoregister-tonnen angestiegen und Tankschiffe mit einer Tonnage von 500.000 Tonnen befänden sich bereits im Bau. Die Frage, ob der Übergang zum Schiffsantrieb mit Kernenergie wirtschaftlich zu rechtfertigen sei, könne zur Zeit noch nicht konkret beantwortet werden. Die Tendenz in Richtung immer größerer und zunehmend automatisierter Schiffe werde jedoch zweifellos andauern.

Eine weitere, ungeheuer wichtige Entwicklung auf dem Gebiete des Verkehrs bestehe in der zunehmenden Verwendung von Containern. Diese Entwicklung habe bis zu einem gewissen Grade zu einem Ausgleich zwischen den einzelnen Verkehrsträgern beigetragen, da der Containertransport eine durchgehende und weltumspannende Transportkette darstellt. Die Bedeutung dieser Entwicklung läßt sich aus der Prognose ersehen, daß in Zukunft zwischen 80 und 90% des zu verladenden Stückgutes mittels Containern befördert werden wird. Die Binnenschifffahrt führe innerhalb der Sektion Schifffahrt ein oft völlig ungerechtfertigtes Schattendasein. Die Binnenwasserstraßen erfüllten drei wesentliche Funktionen: Wasserspender, Energieträger und Verkehrsträger. Diese Tatsache übe eine große Wirkung auf die räumliche Entwicklung aus, da sie zur Entfaltung der Wirtschaft an den Ufern und insbesondere in der Nähe von Binnenhäfen und Umschlagstellen beiträgt. Selbst wenn man anerkenne, daß der Entfaltung dieses Verkehrsträgers in Anbetracht der vorhandenen Wassertiefen bestimmte Grenzen gesetzt seien, schließe dies nicht die Möglichkeit aus, durch den Bau neuer Schifffahrtskanäle und direkter Anschlüsse an die Weltmeere eine enorme Erhöhung des bewältigten Frachtvolumens zu erzielen.

Historisch gesehen könne man sagen, daß das zwanzigste Jahrhundert das der Straße sei, so wie man das vergangene Jahrhundert als das der Schiene bezeichnet habe. In praktisch allen Ländern sei das Straßennetz enorm ausgebaut worden. Die Zahl der Privatwagen und somit auch die Zahl der Straßenunfälle sei in erschreckendem Maße angestiegen. Am stärksten jedoch sei die Ausdehnung auf dem Gebiete des Straßengütertransports. Abmessungen öffentlicher Personenverkehrsmittel und schwerer Lastkraftwagen hätten nach Ansicht weiter Kreise nunmehr die Grenze des Erträglichen erreicht. Aus diesem Grunde sei eine weitere Steigerung der Achslasten und Abmessungen abzulehnen. Auch werde es sich kaum vermeiden lassen, die Beförderung bestimmter Massen- und Schwergüter im Straßengüterfern- und Werkverkehr entweder stark einzuschränken oder zu untersagen. Der Verkehrsnot in Städten könne nur abgeholfen werden, wenn es den für den öffentlichen Verkehr verantwortlichen Instanzen gelingt, in kürzester Zeit attraktive öffentliche Verkehrsmittel bereitzustellen und einen Teil des Individualverkehrs wieder für den Massenverkehr zurückzugewinnen.

Es sei fraglich, ob es den dichtbevölkerten Ballungsgebieten mit zwischen 20 und 80 Millionen Einwohnern möglich sein wird, die Erfüllung des gesamten Verkehrsbedarfs zu befriedigen. Um hier überhaupt Aussicht auf einen bestimmten Erfolg zu bieten, ist es notwendig, die Verkehrsplanung auf umfassende Erhebungen über die bestehenden Verkehrsbedürfnisse, die vorhandenen Verkehrsanlagen und die derzeitigen Verkehrsbedingungen zu stützen. Diese Pläne müßten ferner auf sinnvolle Weise über einen Planungszeitraum von mindestens 10 bis 20 Jahren ab-

gestimmt sein. Ein Gesamtverkehrsplan könne ohnehin nur in Verbindung mit anderen Gesamtplänen, wie z. B. Raumordnungspläne und wirtschaftliche Entwicklungspläne, verstanden und verwirklicht werden. Wenn solche Gesamtverkehrspläne eine brauchbare Grundlage für eine enge wechselseitige Zusammenarbeit zwischen großen internationalen Ballungszentren sein wollten, müßten sie auch nach Form und Inhalt vergleichbar sein, d. h. sie müßten von einheitlichen statistischen Unterlagen und Daten ausgehen.

Als nächstes wandte sich Kollege Prechtl den Eisenbahnen zu. Er sagte, dieser Verkehrsträger könne sich gegenüber anderen Verkehrsträgern nur behaupten, wenn eine rationelle Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen erfolge. Die Eisenbahnen hätten in den letzten Jahren ihre Monopolstellung verloren und wiesen in den meisten Fällen schwere Defizite auf, die zum Teil auf untragbare Belastungen aus der Monopolzeit zurückzuführen seien, die einem im Konkurrenzkampf stehenden Unternehmen heute nicht länger zugemutet werden könnten sowie auf Belastungen, die sich aus der Funktion der Eisenbahnen als Mittel der staatlichen Wirtschafts- und Sozialpolitik ergeben. Letzterer Umstand wirke sich besonders schwerwiegend auf die Tarifgestaltung der Eisenbahnen aus.

Dennoch dürfe man die Eisenbahnen nicht als ein veraltetes Verkehrsmittel betrachten, da sie geeignet seien, die Grundlage eines modernen weltweiten Transportsystems zu bilden. Durch eine beschleunigte Automation und eine weitgehende Einführung der Zentralsteuerung im Schienenverkehr könnten im Eisenbahnverkehr erhebliche Leistungssteigerungen erzielt werden. Wichtig seien in diesem Zusammenhang auch die Automation des Rangierbetriebes und die Anwendung der jüngsten Errungenschaften auf dem Gebiete der Datenverarbeitung und Kybernetik. Der besondere Vorteil der Eisenbahnen als Massenverkehrsmittel bestehe in ihrer Fähigkeit, große Transportmengen über mittlere und längere Distanzen schneller und wirtschaftlicher als andere Verkehrsträger zu befördern. Bei der Investitionspolitik der zuständigen Instanzen sei besonders darauf zu achten, daß die vorhandenen Transportkapazitäten der Bahn möglichst rationell eingesetzt werden können. Auch der Ausbau kombinierter Transporte (Container, Paletten usw.) im Gütersektor biete beachtliche Entfaltungsmöglichkeiten. Im Personenverkehrssektor sei vor allem darauf zu achten, daß ein der Nachfrage im Werkverkehr entsprechendes Nahverkehrsnetz vorhanden ist.

Die Entwicklung neuer Zugtypen mit Fahrgeschwindigkeiten von mehr als 350 km/h werde gleichfalls zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen beitragen. Andere Versuchsprojekte, wie z. B. der Luftkissenzug usw., könnten sehr wohl eine vollkommen neue Epoche der Verkehrstechnik eröffnen.

Abschließend erklärte Kollege Prechtl, daß die Verkehrsplanung heute nicht länger eindimensional sei, sondern eine Vielzahl von Verkehrsträgern umfasse, deren Entwicklung harmonisch aufeinander abgestimmt werden müsse. Um die künftige Entfaltung und Gestaltung des Verkehrssystems nicht dem Zufall zu überlassen, müsse die Verkehrspolitik rationale Prioritäten setzen und Maßnahmen vorsehen, die den Verkehr schneller, bequemer und sicherer gestalten, vorzugsweise bei gleichzeitiger Reduzierung der Gesamtkosten für Infrastruktur.

Sozial gesehen gehöre eine möglichst weitgehende Angleichung der Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen des Personals der verschiedenen Verkehrsträger zu den wichtigsten Forderungen der Interessenvertreter der im Transport und Verkehr tätigen Arbeitnehmer. Vor allem müsse laufend darauf geachtet werden, daß der Mensch nicht Opfer der technischen Entwicklung sein darf, sondern den Kern- und

Ausgangspunkt für diese Entwicklung darstellt. In anderen Worten: Der Mensch soll nicht der Technik dienen, sondern die Technik den Menschen. Als ein großes und einflußreiches Berufssekretariat könne die ITF auch ihre Augen nicht gegenüber den Fragen der sozialen Bedürfnisse der freien Welt verschließen. Sie müsse vielmehr im Rahmen ihrer Tätigkeit dafür Sorge tragen, daß die künftige Entwicklung im Sektor Transport und Verkehr der gesamten Menschheit zum Wohle gereiche.

Mittwoch, 4. August 1971

Nachmittagssitzung

Änderungen der ITF-Satzungen

(Dokument XXX C-7)

Der Generalsekretär erläuterte die vom Vorstand gestellten und im Dokument XXX C-7 enthaltenen Anträge auf Änderung der ITF-Satzungen zwecks: a) Verlängerung der Zwischenkongreßperiode von drei Jahren auf vier Jahre; b) Verbesserung des Stimmrechts angeschlossener Verbände, die Mitgliedsbeiträge zu einem ermäßigten Satz zahlen; und c) Regelung der Abstimmungen auf Sektionstagungen. Zwei dieser Anträge seien vom Wiesbadener Kongreß an den jetzigen Kongreß weiterverwiesen worden. Sämtliche Anträge würden in Dokument XXX C-7 begründet. Falls notwendig, könne über diese Anträge einzeln abgestimmt werden.

Artikel IV:

Kongreß, Absatz 1.

J. Jones (TGWU, Großbritannien) sprach im Namen der britischen Delegation gegen die vorgeschlagene Verlängerung der Zeitspanne zwischen Ordentlichen Kongressen. Im Falle einer solchen Verlängerung würden die angeschlossenen Verbände seltener Gelegenheit haben, zu den vom Vorstand in der Zwischenkongreßzeit gefaßten Beschlüssen Stellung zu nehmen. Aus diesem Grunde betrachte er eine Zwischenkongreßzeit von drei Jahren als demokratischer.

R. Mendoza (Dominikanische Transportarbeiter-Föderation) begründete seine Opposition gegen eine Verlängerung der Zwischenkongreßzeit mit dem Argument, daß die Mitgliedsverbände der Entwicklungsländer dann seltener Gelegenheit haben würden, dem höchsten Gremium der Föderation ihre spezifischen Probleme darzulegen und die Unterstützung des Kongresses zu gewinnen.

O. Karling (Norwegischer Seeleuteverband) unterstützte den Vorschlag auf Verlängerung der Zwischenkongreßzeit mit der Begründung, daß es dann möglich sein würde, mehr Sektionskonferenzen abzuhalten. Auch wird das Sekretariat einen wesentlich geringeren Teil der Zwischenkongreßzeit für die Planung und Vorbereitung des nächsten Kongresses und die Anfertigung des Protokolls des vorhergehenden Kongresses aufzuwenden haben.

J. L. Waters (Australischer Kraftfahrerverband) bezeichnete die in Unterstützung einer Verlängerung der Zwischenkongreßzeit angefertigten Argumente als nicht überzeugend. In Anbetracht der rapiden technischen Entwicklung im Transport und Verkehr sei eine engere Rücksprache und Zusammenarbeit zwischen den der ITF angeschlossenen Verbänden erforderlich. Es wäre daher falsch, die Zwischenkongreßzeit zu verlängern.

Y. Yagol (Transportabteilung der Histadrut, Israel) erklärte, daß sich die Situation innerhalb der ITF seit dem Wiesbadener Kongreß geändert habe. In Anbetracht dessen sei der vom Vorstand gestellte Antrag abzulehnen.

H. Nicolaysen (Norwegische Transportarbeitergewerkschaft) unterstützte den Antrag auf Verlängerung der Zwischenkongreßzeit, da dies dem ITF-Sekretariat mehr Zeit für die Durchführung der Kongreßbeschlüsse einräumen würde. Seines Erachtens solle mehr gearbeitet und weniger geredet werden.

S. R. Kulkarni (Indischer Transport- und Hafenarbeiterverband) sprach gegen den Antrag und schlug vor, daß in den Satzungen spezifisch die Möglichkeit eingeräumt werden sollte, Kongresse außerhalb Europas abzuhalten.

E. Ulbrich (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich) sagte, die Veranstaltung von ITF-Kongressen außerhalb Europas sei aus finanziellen Gründen nicht möglich, obwohl er Verständnis für die Wünsche jener Delegierten habe, die dies beantragt hätten. Er unterstützte den Antrag des Vorstandes auf Verlängerung der Zwischenkongresszeit. Auch seine eigene Organisation beabsichtige nunmehr, die Zeit zwischen Gewerkschaftstagungen von drei auf vier Jahre zu verlängern, um es ihr zu ermöglichen, einen größeren Teil ihrer beschränkten finanziellen Mittel für praktische Arbeit zu verwenden.

M. Chatterjee (Hafenarbeitergewerkschaft von Kalkutta, Indien) war der Ansicht, daß es aufgrund des rapiden technischen Wandels notwendig sei, im Rahmen eines möglichst großen Gremiums konkrete gewerkschaftspolitische Beschlüsse zu fassen. Aus diesem Grunde sollten Kongresse zumindest alle drei Jahre stattfinden, wenn nicht häufiger.

Ph. Seibert (GdED, Deutschland) erklärte, daß der vom Vorstand unterbreitete Antrag das Ziel verfolge, das ITF-Sekretariat von einem großen Teil der Arbeit zu entlasten, die sich aus der Einberufung von Kongressen in einem Zeitabstand von drei Jahren ergibt. Bei einer solchen Entlastung würden der ITF mehr Zeit und Geld für eine intensivere Tätigkeit auf sektionaler Ebene zur Verfügung stehen. Seines Erachtens würde die Annahme des Antrages in keiner Weise gegen die demokratischen Grundsätze der ITF verstoßen. Als Mitglied des ITF-Vorstandes, der diesen Antrag gestellt habe, wolle er den Kongreß daher ersuchen, ihm zuzustimmen.

E. Haudenschild (SEV, Schweiz) war der Ansicht, daß eine Zwischenkongresszeit von vier Jahren es der ITF ermöglichen würde, leistungsfähiger zu arbeiten. Auch der ITF-Vorstand würde wirksamer fungieren können und die einzelnen Fachsektionen würden mehr Gelegenheit haben, sich mit ihren spezifischen Problemen zu befassen.

A. P. Coldrick (TSSA, Großbritannien) erklärte, daß die britischen Gewerkschaften, die zu den demokratischsten der Welt zählten, ihre Gewerkschaftstage entweder jährlich oder alle zwei Jahre abhielten. Die gewerkschaftliche Demokratie könne nur durch ständige Wachsamkeit gewährleistet werden. Aus diesem Grunde unterstütze er die britische Delegation in ihrer Opposition gegen den Antrag.

Der Generalsekretär erklärte, daß der vorliegende Antrag ursprünglich von dem auf dem Wiesbadener Kongreß im Jahre 1968 nach einer Amtszeit von drei Jahren zurücktretenden Vorstand gestellt worden sei. Dieser Vorstand habe dann beschlossen, die Behandlung des Antrages bis zum jetzigen Kongreß zurückzustellen, damit dieser Kongreß im Jahr des 75. Jubiläums stattfinden soll. Der jetzige Vorstand unterstütze den Antrag nicht einstimmig. Aus diesem Grunde sollte eine Abstimmung über den Antrag erfolgen.

Es fand eine Abstimmung nach Mitgliederzahl statt. (Das Ergebnis dieser Abstimmung wurde zu Beginn der Vormittagssitzung am Donnerstag, dem 5. August 1971, bekanntgegeben.)

A. P. Coldrick (TSSA, Großbritannien), Vorsitzender des Mandatsprüfungsausschusses, gab im Zusammenhang mit der bevorstehenden Abstimmung einige vom Mandatsprüfungsausschuß geänderte Mitgliedschaftszahlen bekannt.

Artikel IV: Kongreß, Absatz 6.

Der Generalsekretär teilte mit, daß der Antrag auf Verbesserung des Stimmrechts angeschlossener Verbände, die Beiträge zu einem ermäßigten Satz zahlen, ebenfalls vom Wiesbadener Kongreß an diesen Kongreß weiterverwiesen worden sei. In seiner vorliegenden Form komme der Antrag dem Wunsch der betreffenden Gewerkschaften, an der Arbeit der ITF mehr und wirksamer beteiligt zu werden, im größtmöglichen Maße entgegen. Er empfahl dem Kongreß, dem Antrag zuzustimmen.

M. Chatterjee (Gewerkschaft der Hafenarbeiter von Kalkutta, Indien) bedauerte, daß es den asiatischen Gewerkschaften nicht möglich sei, im gleichen Maße zu dem Einkommen der ITF beizutragen wie die europäischen und nordamerikanischen Mitgliedsverbände. Dennoch sollte es seines Erachtens nicht dem Urteil des Vorstandes überlassen sein, in welchen Fällen einem Verband, der reduzierte Beiträge zahle, ein zusätzliches Stimmrecht zugesprochen werden sollte, vielmehr sollte für alle Mitgliedsverbände eines Landes oder einer Region der gleiche Beitragssatz gelten. Die Höhe dieses Beitragssatzes sollte sich auf die wirtschaftliche Lage, den durchschnittlichen Verdienst und den Lebensstandard in dem betreffenden Land stützen.

Der Generalsekretär erklärte, daß es aus verwaltungstechnischen Gründen nicht möglich sei, einen separaten Beitragssatz für jedes einzelne Land festzulegen. Die um Beitritt zur Föderation ansuchenden Gewerkschaften müßten ja ohnehin an den Vorstand ein zusätzliches Ansuchen auf Zahlung ermäßigter Beiträge stellen. Bevor der Vorstand ihnen dann zusätzliche Stimmen zuspreche, werde er sich zu vergewissern haben, daß diese Verbände tatsächlich nicht in der Lage seien, den vollen Mitgliedsbeitrag zu zahlen. Er ersuchte den Kongreß erneut, dem Antrag zuzustimmen.

Der Antrag wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Artikel XIII: Fachsektionen und Sonderabteilungen, Absatz 7.

Der Generalsekretär führte den diesbezüglichen Antrag ein und teilte gleichzeitig mit, daß ein ausführlicherer Alternativantrag vorliege. Seines Erachtens sollte der Kongreß zu diesem Alternativantrag Stellung nehmen, anstatt zu dem vom Vorstand unterbreiteten Antrag.

R. Faupl (IAM, USA) leitete den vom Generalsekretär erwähnten Alternativantrag ein, in dem darauf verwiesen werde, daß jede angeschlossene Organisation dafür verantwortlich sei, die Zahl ihrer Mitglieder in den einzelnen Fachsektionen der ITF anzumelden, wenn sie bei einer Abstimmung nach Mitgliedschaft die entsprechende Stimmenzahl in Anspruch nehmen wolle. Verbände, die diese Bedingung nicht erfüllten, würden dafür ihr Recht auf Teilnahme an Abstimmungen nach Mitgliedschaft verlieren.

Ihm sei zu verstehen gegeben worden, daß das Sekretariat seine Ansicht teile, daß der von ihm unterbreitete Alternativantrag ein praktikables Abstimmungsverfahren vorsehe. Auch scheine der ITF-Vorstand für den Alternativantrag zu sein. Aus diesem Grunde ersuche er den Kongreß, diesem Antrag zuzustimmen.

F. L. Walcott (Barbados Workers' Union) schlug vor, daß die Behandlung dieses Alternativantrages bis auf den nächsten Tag zurückgestellt werden sollte, da dann dessen Text in Form eines Kongreßdokuments vorliegen werde.

Sir S. Greene (NUR, Großbritannien) unterstützte den Vorschlag des Kollegen Walcott.

Entschließungsanträge

Dokument XXX C-11 (Supp. 1), Antrag Nr. 7:

Artikel I — Ziele und Methoden, Absatz 1: — abgelehnt.

Dokument XXX C-11 (Supp. 1), Antrag Nr. 9:

Artikel II — Mitgliedschaft und Verpflichtungen, Absatz 3: — abgelehnt.

Donnerstag, 5. August 1971

Vormittagsitzung

Änderung der ITF-Satzungen

(Fortsetzung)

(Dokument XXX C-7)

Artikel IV:

Kongreß, Absatz 1.

Der Präsident gab das Ergebnis der Abstimmung nach Mitgliederzahlen über diesen Antrag bekannt. Für die Beibehaltung einer dreijährigen Zeitspanne zwischen Ordentlichen Kongressen der ITF wurden 1,948.000 Stimmen abgegeben. Für die Verlängerung der Zwischenkongreßzeit auf vier Jahre 1,286.000 Stimmen. Gesamtzahl der abgegebenen Stimmen: 3,234.000. Der Präsident erklärte, daß in Übereinstimmung mit dem Ergebnis dieser Abstimmung Ordentliche Kongresse der ITF weiterhin in Zeitabständen von drei Jahren stattfinden würden.

ANSPRACHE DES GENERALDIREKTORS DER IAO

Partnerschaft für die Freiheit

Herr W. Jenks (Generaldirektor der IAO) erklärte, daß er eigens eine IAO-Tagung verlassen habe, um nach Wien zu kommen und der ITF anlässlich ihres 75. Jubiläums persönlich zu gratulieren. Die IAO und die ITF setzten sich nunmehr schon ein halbes Jahrhundert lang für soziale Gerechtigkeit und Freiheit ein. So stark seien die Bande zwischen den beiden Organisationen, daß die ITF das Gelöbnis der uneingeschränkten Zusammenarbeit mit der IAO in ihren Satzungen verankert habe. Es sei weitgehend den Bemühungen der ITF auf Ebene der IAO zu verdanken, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute in der Zeit seit der Gründung der IAO im Jahre 1919 in so beachtlichem Maße verbessert werden konnten. Im gewissen Sinne könnte man sogar sagen, daß den Seeleuten seitens der IAO eine bevorzugte Behandlung zuteil geworden sei, da sich eine besondere IAO-Instanz (die Paritätische Schifffahrtskommission) mit den spezifischen Problemen dieser Berufsgruppe befasse und außerdem mehrere Schifffahrtstagungen der Internationalen Arbeitsorganisation stattgefunden hätten.

Er fügte hinzu, daß er die ITF ersuchen wolle, ihren sechs Millionen Mitgliedern die Schutzvorkehrungen und Normen, die in den von der IAO angenommenen Übereinkommen, Empfehlungen, Entschließungen und sonstigen Beschlüssen enthalten seien, zur Kenntnis zu bringen. Die IAO werde sich ihrerseits weiterhin bemühen, die erforderlichen Mittel für die Behandlung jener sozialen Probleme bereitzustellen, denen die ITF besondere Dringlichkeit und Bedeutung beimesse. Die Politik der IAO bleibe trotz bestimmter finanzieller Probleme unverändert und die Organisation werde mit allen Mitteln versuchen, ihr zeitweilig unterbrochenes Tagungsprogramm wieder aufzunehmen. Glücklicherweise hätten die von ihm erwähnten finanziellen Schwierigkeiten die kürzliche Schifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz in keiner Weise beeinträchtigt. Die verschobene Neunte Sitzung des Binnenverkehrs-ausschusses werde einberufen werden, sobald die finanzielle Lage der Organisation dies gestatte. Auf dieser Neunten Sitzung würden vorwiegend Pro-

bleme des Straßentransports zur Diskussion stehen. Die Arbeitskonferenz im Juli 1972 werde sich u. a. mit den sozialen Auswirkungen der Einführung neuer Güterumschlagsmethoden in der Hafengewirtschaft befassen und im Herbst des gleichen Jahres werde voraussichtlich eine Tagung der JMC stattfinden, um für die Durchführung der Beschlüsse der Schifffahrtstagung der Arbeitskonferenz im Jahre 1970 zu sorgen.

Im Fischereisektor stünden die IAO/FAO/IMCO-Richtlinien über die Sicherheit an Bord von Fischereifahrzeugen kurz vor ihrer Fertigstellung. Zuzufolge eines ITF-Ansuchens auf Bereitstellung dreigliedriger Einrichtungen für die Behandlung von Problemen der Zivilluftfahrt habe der Verwaltungsrat der IAO beschlossen, im Konferenzkalender für die nächsten zwei Jahre eine Vorbereitende Zivilluftfahrtstagung aufzunehmen, um eine geeignete Tagesordnung für eine volle dreigliedrige Zivilluftfahrtskonferenz auf Ebene der IAO zu erstellen.

Am Ende seiner Ausführungen erklärte Herr Jenks, daß große Gesellschaften und Organisationen nicht von Skeptikern gebaut würden, sondern von Idealisten. In diesem Sinne seien die ITF und die IAO Baumeister, die auch in Zukunft gemeinsam bauen würden.

Der Präsident dankte Herrn W. Jenks und bekundete erneut das Vertrauen der ITF in die IAO. Sodann überreichte er Herrn Jenks das Goldene Abzeichen der ITF.

Änderungen der ITF-Satzungen

(Fortsetzung)

(Dokument XXX C-7 [Supp.]

Artikel XIII:

Fachsektionen und Sonderabteilungen, Absatz 7.

L. Gallardo (Mexikanische Gewerkschaft der Bordfunker der Zivilluftfahrt) erklärte, daß der von Kollegen Faupl unterbreitete Alternativantrag bestimmte Verfahrensfragen aufwerfe. Die Annahme des Antrages würde eine Modifizierung anderer Teile der ITF-Satzungen erfordern. Dennoch sei dieser Alternativantrag weder im voraus unterbreitet, noch vom Entschließungsausschuß diskutiert worden. Die lateinamerikanischen Gewerkschaften unterstützen den ursprünglichen Antrag des Vorstandes, der den kleineren Mitgliedsverbänden auf Sektionstagungen ein faireres Abstimmungsverfahren biete.

F. L. Walcott (Barbados Workers' Union) sagte, daß er im Prinzip den Alternativantrag unterstütze. Seines Erachtens sei es jedoch nicht notwendig, besonders darauf zu verweisen, daß eine jede angeschlossene Organisation dafür verantwortlich sei, der ITF die Zahl ihrer Mitglieder in den einzelnen Sektionen anzumelden. Der Alternativantrag könne entsprechend modifiziert werden.

J. Peterpaul (IAM, USA) erklärte im Namen des Kollegen Faupl, der inzwischen nach den USA abgereist war, daß der Alternativantrag mehrere Satzungsbestimmungen in sich vereine. Seines Wissens seien die angeschlossenen Verbände bereits verpflichtet, der ITF jährlich die Zahl ihrer Mitglieder in den einzelnen Fachsektionen mitzuteilen. Wenn das Sekretariat danach einem Verband, der diese Bedingung nicht erfülle, auf einer Abstimmung nach Mitgliederzahl das Stimmrecht abspreche, schütze es dadurch das grundlegende Recht der Verbände auf Vornahme einer Abstimmung nach Mitgliederzahlen auf Sektionstagungen.

Ph. Seibert (GdED, Deutschland) erklärte, daß der vom Vorstand unterbreitete Antrag, der einer jeden auf einer Sektionstagung vertretenen Gewerkschaft eine Stimme zuspreche, das Ziel verfolge, allen in der Sektion vertretenen Verbänden das gleiche Stimmrecht einzuräumen. Gemäß dem jetzigen Wortlaut der Satzungen fänden Abstimmungen auf Sektionstagungen normalerweise so statt, daß jede vertretene Mitgliedsorganisation über eine Stimme verfüge. Gleichzeitig aber bestehe die Möglichkeit, über besonders wichtige Fragen eine Abstimmung nach Mitgliedschaft zu beantragen. Der von Kollegen Faupl unterbreitete Alternativantrag dagegen würde eine solche Abstimmung nach Mitgliedschaft über jede beliebige Frage gestatten. Er halte dies für unpraktisch. Die Unterbreitung eines Alternativantrages scheine darauf hinzudeuten, daß man den vom Vorstand unterbreiteten Antrag als nicht annehmbar betrachte. Aus diesem Grunde wolle auch er den Vorstandsantrag nicht länger unterstützen und statt dessen empfehlen, daß das gegenwärtig von den Satzungen vorgesehene Abstimmungsverfahren, das seines Wissens nie irgendwelche Schwierigkeiten bereitet habe, beibehalten werde.

J. Castillo (Gewerkschaft des Personals der Luftfahrtsgesellschaft LAN-Chile) unterstützte den ursprünglichen Antrag des Vorstandes, da er allen Mitgliedsverbänden das gleiche Stimmrecht einräume. Der amerikanische Alternativantrag stelle eine Diskriminierung gegen kleinere Gewerkschaften dar.

K. Mols-Sørensen (Dänische Gewerkschaft der Steuerleute) unterstützte den Alternativantrag mit der Begründung, daß er es den Sektionen gestatten würde, wirklich demokratische Beschlüsse zu fassen.

Der Generalsekretär sagte, der vom Vorstand unterbreitete Antrag spreche einer jeden in einer Sektion vertretenen Gewerkschaft eine Stimme zu, ungeachtet der Mitgliederzahl dieser Organisation in der betreffenden Sektion. Der von Kollegen Faupl unterbreitete Alternativantrag sehe vor, daß im Falle einer Abstimmung nach Mitgliederzahl nur die Stimmen der Mitglieder eines Verbandes in der betreffenden Sektion zählen würden. Mit Bezug auf die von Kollegen Walcott gemachten Einwände erklärte er, daß die von diesem Kollegen beanstandete Passage notwendig sei, um die angeschlossenen Verbände von der Wichtigkeit der Bereitstellung ausführlicherer Informationen über ihre sektionale Mitgliedschaft zu überzeugen. Da Kollege Faupl erklärt habe, daß sein Alternativantrag natürlich noch geändert werden könne, schlage er vor, daß im Alternativtext auf Zeile 3 hinter dem Wort „kann“ die Worte „über besonders wichtige Fragen“ eingefügt werden sollten.

Es fand eine Abstimmung nach Mitgliederzahlen über den von der amerikanischen IAM unterbreiteten Alternativantrag statt. (Das Ergebnis der Abstimmung wurde am Ende der Vormittagssitzung am Donnerstag, dem 5. August 1971, bekanntgegeben.)

Wahl der leitenden Gremien

(Dokumente XXX C-15/GC/2 und XXX C-15/EB/2)

GENERALRAT

Das Dokument XXX C-15/GC/2, Wahl des Generalrates, Nominierungen der nationalen und regionalen Wahlgruppen, wurde angenommen und der Generalrat wurde somit in der vorgeschlagenen Zusammensetzung gewählt.

VORSTAND

Das Dokument XXX C-15/EB/2, Wahl des Vorstandes, Nominierungen der regionalen Wahlgruppen, wurde angenommen und der Vorstand wurde somit in der vorgeschlagenen Zusammensetzung gewählt.

WAHL DER LAIENRECHNUNGSPRÜFER

Als Laienrechnungsprüfer wurden gewählt: G. Kiely (USDAW, Großbritannien), A. Kitson (SCMU, Großbritannien) und W. Johnson (TSSA, Großbritannien).

WAHL DES GENERALSEKRETÄRS

Charles Blyth wurde einstimmig als Generalsekretär der ITF wiedergewählt. J. M. Elliott (ATU, USA) teilte mit, daß mehrere nordamerikanische Delegierte vor Kongreßende von Wien abreisen müßten. Im Namen dieser Kollegen wolle er den österreichischen Gewerkschaften für ihre großzügige und überwältigende Gastfreundschaft danken.

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN

Der Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion (Dokument XXX C-14/5/Bericht) wurde angenommen, mit Ausnahme des Absatzes 3, der gestrichen wurde.

MITGLIEDSBEITRÄGE

Der Generalsekretär unterbreitete einen Antrag über die Höhe der Mitgliedsbeiträge (Dokument XXX C-12) und teilte mit, daß der Vorstand einstimmig dessen Annahme empfehle.

Das Dokument XXX C-12 wurde angenommen.

Änderungen der ITF-Satzungen

(Fortsetzung)

Artikel XIII:

Fachsektionen und Sonderabteilungen, Absatz 7.

Der Präsident gab das Ergebnis der Abstimmung über den von der amerikanischen IAM unterbreiteten Alternativantrag bekannt. Das Ergebnis war wie folgt: für den Antrag — 2,501.000 Stimmen; gegen den Antrag — 761.000 Stimmen. Der Alternativantrag wurde somit angenommen.

ENTSCHLISSUNGEN

Dokument XXX C-11, Antrag Nr. 2: Gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen — angenommen.

Dokument XXX C-11, Antrag Nr. 4: Rechtliche Anerkennung der ITF — zur Weiterbehandlung an den ITF-Vorstand verwiesen:

Dokument XXX C-11, Antrag Nr. 5: ITF-Büro für Lateinamerika und den Karibischen Raum — zurückgezogen.

Dokument XXX C-11, Antrag Nr. 6: Ernennung koordinierender Funktionäre — zurückgezogen.

Dokument XXX C-11, Antrag Nr. 7: Zusammenschluß der gewerkschaftlichen Dachorganisationen auf nationaler Ebene — zurückgezogen.

Dokument XXX C-11, Antrag Nr. 8: Teilnahme des Regionaldirektors für Lateinamerika und den Karibischen Raum an Sitzungen des ITF-Vorstandes — zur Weiterbehandlung an den ITF-Vorstand verwiesen.

Dokument XXX C-11 (Supp. 1), Antrag Nr. 1: Arbeitszeit — einstimmig angenommen.

Dokument XXX — C-11 (Supp. 1), Antrag Nr. 2: Multinationale Unternehmen — einstimmig angenommen.

Donnerstag, 5. August 1971

Nachmittagssitzung

ENTSCHLISSUNGEN

(Fortsetzung)

Dokument XXX C-11 (Supp. 1), Antrag Nr. 3: **Streikrecht der japanischen Arbeitnehmer im öffentlichen Transport** — angenommen.

Dokument XXX C-11 (Supp. 1), Antrag Nr. 4: **ITF-Büro für Afrika** und Dokument XXX C-11 (Supp. 1), Antrag Nr. 5: **Regionale Tätigkeit**.

W. J. Opiyo (Afrikanischer Eisenbahnerverband, Kenia) teilte mit, daß diese beiden Anträge mit dem Einverständnis der Antragsteller zu einem Antrag zusammengezogen und an den Vorstand verwiesen worden seien.

Dokument XXX C-11 (Supp. 1), Antrag Nr. 8: **Bereitstellung eines Hafens für Bolivien** — abgelehnt.

S. R. Kulkarni (Indischer Transport- und Hafentarbeiterverband) unterbreitete einen Dringlichkeitsantrag über die Lage in Ostbengalen. Er sagte, die gesamte zivilisierte Welt sei über die Gewalttaten, die an der Bevölkerung von Bangladesch verübt worden seien, schockiert und empört. Insbesondere habe die indische Gewerkschaftsbewegung die Unterdrückung der bürgerlichen Rechte in Bangladesch durch die westpakistanischen Streitkräfte vorbehaltlos verurteilt. Er wolle der weltweiten Gewerkschaftsbewegung im Namen von Millionen von Flüchtlingen, die sich nunmehr in Indien befänden, für ihre moralische und materielle Unterstützung und Hilfe danken. Ferner ersuche er alle am Kongreß vertretenen Gewerkschaften, Druck auf die zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder auszuüben, um zu bewirken, daß kein Land Waffen und Munition an Westpakistan liefert. Die Transportarbeiter ihrerseits sollten sich weigern, die für Westpakistan bestimmten strategischen Frachten zu verladen und zu befördern. Abschließend bat er um weitere finanzielle Hilfe zwecks Linderung der Not der Flüchtlinge.

Der Entschließungsantrag über die Lage in Ostbengalen wurde ohne Opposition angenommen.

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN

(Fortsetzung)

Der Bericht über die Konferenz der **Sektion Transportverwandte Berufe und Dienste** (Dokument XXX C-14/AI/Bericht) wurde angenommen.

Der Generalsekretär unterbrach die Kongreßgeschäfte, um bekanntzugeben, daß Captain Ernesto Canigis, ein Funktionär der der ITF angeschlossenen Argentinischen Gewerkschaft der Kapitäne und Schiffsoffiziere, auf der Insel Rio Santiago gefangengehalten werde, ohne jemals vor Gericht gebracht oder irgendeines Vergehens beschuldigt worden zu sein. Der Generalsekretär erklärte, er sei fest davon überzeugt, daß der Kongreß ihn bevollmächtigen werde, in Anbetracht dieser offensichtlichen Verletzung der gewerkschaftlichen und bürgerlichen Rechte ein scharfes Protesttelegramm an die argentinische Regierung zu richten.

WAHL DES PRÄSIDENTEN UND DES VIZEPRÄSIDENTEN

Der Präsident teilte mit, daß der Vorstand den Kollegen Fritz Prechtl (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich) als Präsidenten und den Kollegen Heinz Kluncker (ÖTV, Deutschland) als Vizepräsidenten nominiert habe. Er ersuchte den Kongreß, diesen Nominierungen zuzustimmen.

J. Shepard (SIU, USA) erklärte, daß die nordamerikanischen Gewerkschaften ihre Vertreter im ITF-Vorstand angewiesen hätten, gegen die Kandidatur des Kollegen Heinz Kluncker für das Amt des Vizepräsidenten der ITF zu stimmen.

Fritz Prechtl wurde einstimmig zum Präsidenten der ITF gewählt.

Heinz Kluncker wurde zum Vizepräsidenten der ITF gewählt.

Fritz Prechtl sprach über die großen Verdienste des zurücktretenden Präsidenten Hans Düby und über dessen ehrenvolle Laufbahn in der schweizerischen Gewerkschaftsbewegung als Politiker und auf Ebene der ITF. Er wünschte ihm und seiner Familie einen sehr glücklichen und gesunden Ruhestand.

Hans Düby dankte allen angeschlossenen Organisationen der ITF für die ihm erwiesene Freundschaft und für ihr Vertrauen.

E. Ulbrich (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich) überreichte Hans Düby anlässlich des Rücktritts eine Porzellanfigur.

Heinz Kluncker (ÖTV, Deutschland) sagte, er übernehme das Amt des Vizepräsidenten der ITF von einem großen Gewerkschafter und einem langjährigen Kämpfer für Freiheit und soziale Gerechtigkeit. Er dankte Kollegen Cousins für seine langjährige Mitarbeit in der internationalen Transportarbeiterbewegung und wünschte ihm einen recht gesunden und glücklichen Ruhestand. Den anwesenden Kongreßdelegierten dankte er für das in ihn gesetzte Vertrauen und fügte hinzu, daß er sich bemühen werde, auch das Vertrauen jener Delegierten zu gewinnen, denen es nicht möglich gewesen sei, seine Kandidatur zu unterstützen. Er werde den Kampf für Frieden und Freiheit weiterführen.

Hans Düby dankte den ausscheidenden Mitgliedern des ITF-Vorstandes im Namen der ITF für ihre Mitarbeit.

ITF-GOLDABZEICHEN

Hans Düby gab bekannt, daß er die Ehre habe, mehreren Kollegen, die sich um die ITF und die internationale Gewerkschaftsbewegung besonders verdient gemacht hätten, das Goldene Abzeichen der ITF zu verleihen.

Er verlieh das Goldene Abzeichen der ITF an H. W. Koppens (NBV, Niederlande), R. Faupl (IAM, USA), Ch. Smith (BMW, Kanada), O. Karling (Norwegischer Seeleuteverband), E. Haudenschild (SEV, Schweiz) und A. Peham (HTV, Österreich).

E. Haudenschild dankte der ITF im Namen der Empfänger des Goldenen Abzeichens für die ihnen erwiesene Ehrung.

Freitag, 6. August 1971

Vormittagssitzung

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN

(Fortsetzung)

Der Bericht über die Konferenz der **Sektion Straßentransport** (Dokument XXX C-14/RT/Bericht) wurde angenommen.

Der Bericht über die Konferenz der **Sektion Zivilluftfahrt** (Dokument XXX C-14/CA/Bericht) wurde angenommen. Nach einer ausführlichen Diskussion wurden der Entschließungsantrag und der zusätzliche Abänderungsantrag betreffend die erzwungene Umleitung des BOAC-Fluges 045 durch die libyschen FS-Kontrollbehörden zur Weiterbehandlung an den ITF-Vorstand verwiesen.

Der Bericht über die Konferenz der **Sektion Eisenbahn** (Dokument XXX C-14/Rw/Bericht) wurde angenommen.

Der Bericht über die Konferenz der **Sektion der Fischer** (Dokument XXX C-14/F/Bericht) wurde angenommen.

Der Bericht über die Konferenz der **Sektion Binnenschifffahrt** (Dokument XXX C-14/IN/Bericht) wurde angenommen.

SITZ DES ITF-HAUPTBÜROS

Der Präsident schlug vor, daß das Hauptbüro der ITF in London bleiben sollte. Dieser Vorschlag wurde vom Kongreß gutgeheißen.

31. KONGRESS DER ITF

Der Präsident schlug vor, daß die Festlegung des Tagungsortes des 31. Kongresses der ITF dem Vorstand überlassen werden sollte. Dieser Vorschlag wurde gutgeheißen.

ITF-GOLDABZEICHEN

D. Martinez (Philippinische Transportarbeiter-Föderation) nahm das Goldene Abzeichen der ITF im Namen des Vorstandsmitgliedes R. Oca entgegen. Er sagte, die Verleihung des Abzeichens stelle für Oca eine doppelte Ehre dar, da er auf diesem Kongreß auch zum drittenmal in den ITF-Vorstand gewählt worden sei.

Anschließend verlieh der Präsident das Goldene Abzeichen der ITF an Clorinda Ontaneda (Gewerkschaft der Personals der Luftfahrtsgesellschaft Braniff, Peru), A. Roposs (HTV, Österreich) und E. Ulbrich (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich).

P. de Vries (ehemaliger Generalsekretär der ITF) dankte der ITF im Namen der Kongreßgäste für ihre freundliche Einladung zum 30. Kongreß. Er dankte ferner dem Generalsekretär, den Funktionären und dem Personal der ITF für die von ihnen geleistete Arbeit und wünschte der ITF allen Erfolg für die Zukunft. Anschließend sprach er über die beispielhafte Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft der gastgebenden österreichischen Mitgliedsverbände. Der zurücktretende Präsident

Hans Düby habe der ITF außerordentlich wertvolle Dienste geleistet. Der neugewählte Präsident, Kollege Fritz Prechtl, dem er recht viel Erfolg in seinem neuen Amt wünsche, sei zweifellos ein würdiger Nachfolger.

A. Caruana (Arbeiterverband von Malta) lud den ITF-Vorstand ein, eine seiner kommenden Sitzungen auf Malta abzuhalten.

Der Präsident erklärte, daß der neugewählte Vorstand diese Einladung nicht vergessen werde.

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN

(Fortsetzung)

Der Bericht über die Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter (Dokument XXX C-14/SS/Bericht) wurde angenommen.

Der Generalsekretär verwies auf den im oben erwähnten Bericht enthaltenen Vorschlag, daß die ITF \$ 10.000 zu den Kosten der Stationierung von zehn Funktoren in wichtigen Häfen der Welt beitragen sollte, deren Aufgabe es sein würde, die Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungen von Schattenflaggenschiffen und den Sicherheitszustand dieser Schiffe zu untersuchen.

Der Bericht über die Konferenz der Sektion der Hafentarbeiter (Dokument XXX C-14/D/Bericht) wurde angenommen.

A. Roposs (HTV, Österreich) erklärte im Namen einer der gastgebenden Organisationen, daß dies ein unvergeßlicher Kongreß gewesen sei, der in einer Zeit des rapiden technischen Wandels zweifellos konkret zur Lösung der Probleme der Transportarbeiter der Welt beigetragen habe. Insbesondere freue es ihn, daß der Kongreß eine so entschlossene Haltung gegen die Gefährdung der Sicherheit der Zivilluftfahrt eingenommen habe. Auch sei es äußerst ermutigend, daß sich der Kongreß nicht allein mit den beruflichen Problemen der Transportarbeiter befaßt, sondern auch erörtert habe, auf welche Weise die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Gewerkschafter der Entwicklungsländer am wirksamsten verbessert werden können. Die vom Kongreß gefaßten Beschlüsse sollten es den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften ermöglichen, ihre gesellschaftliche Stellung und die Interessen ihrer Mitglieder wirksam zu verteidigen. Er hoffte, daß es den Delegierten in Österreich gefallen habe und daß sie sich nach ihrer Rückkehr in ihr Heimatland mit frischer Energie der Bewältigung ihrer Aufgaben widmen würden. Sodann zollte er dem zurücktretenden Präsidenten Hans Düby seine aufrichtige Anerkennung für seine fähige und beispielhafte Leitung der Geschäfte dieses seines letzten Kongresses und dankte ihm für seine langjährigen Dienste. Er überreichte ihm einen Ring, auf dem die Initialen der HTV eingraviert waren und sagte, er hoffe, daß dieses bescheidene Zeichen der Anerkennung seiner Organisation Hans Düby oft an die österreichischen Transportarbeiter und seine vielen Freunde in der ITF erinnern werde.

Fritz Prechtl überreichte Frau Düby einen Blumenstrauß und sagte, daß es ihrem Gatten ohne ihre tatkräftige Unterstützung wohl kaum möglich gewesen wäre, der ITF einen so großen Teil seiner Zeit und Energie zu widmen.

Als nächstes erklärte er, daß es die Aufgabe der Gewerkschaften sei, den Frieden und das gegenseitige Verständnis auf internationaler Ebene mit allen Mitteln zu fördern. In einer demokratischen Gesellschaftsordnung müsse der Mensch im Mittelpunkt der Gesellschaft stehen. Die Gewerkschaften der freien Welt und somit

auch die ITF hätten die bedeutende und ehrenvolle Aufgabe, an der Planung und Verwirklichung dieses Gedankens aktiv mitzuwirken.

Hans Düby begann seine letzte Ansprache als Präsident der ITF mit einer Erinnerung an den ITF-Kongreß vom Jahre 1946 in Zürich. Er sagte, dies sei der erste ITF-Kongreß gewesen, an dem er teilgenommen habe und auf diesem Kongreß habe er die ersten Freundschaften im Kreise der ITF geschlossen. Für ihn sei es eine große Ehre gewesen, auf diesem 30. Jubiläumskongreß der ITF den Vorsitz zu führen. Dem neugewählten Präsidenten Fritz Prechtl, dem neuen Vizepräsidenten Heinz Kluncker und den neugewählten Mitgliedern der verschiedenen leitenden Gremien der ITF wünsche er recht viel Erfolg. Er dankte den Mitgliedern des ITF-Sekretariats für die von ihnen während des Kongresses geleistete Arbeit und zollte den beiden gastgebenden Organisationen seine Anerkennung für die beispielhafte Planung und Organisation des Kongresses und ihre unvergeßliche Gastfreundschaft.

Dann erklärte er den 30. Kongreß der ITF geschlossen.

Berichte über Sektionskonferenzen und Sitzungen von Ausschüssen

MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSS

1. Die erste Sitzung des Mandatsprüfungsausschusses fand am 28. Juli statt. Alle Mitglieder des Ausschusses waren anwesend. A. P. Coldrick (Großbritannien) wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter bestimmt.
2. Der Ausschuß prüfte die Mandate der Delegationen, die bis zur Zeit seiner Sitzung registriert waren, unter Berücksichtigung der Bestimmungen der ITF-Satzungen, insbesondere des Absatzes 3 a) von Artikel II, der Absätze 3 und 9 des Artikels IV und des Artikels XV.
3. In mehreren Fällen war der Ausschuß der Ansicht, daß die diesbezüglichen Satzungsbestimmungen nicht buchstäblich erfüllt worden waren, die Verletzung der Bestimmungen jedoch unbedeutend und offensichtlich Umständen zuzuschreiben war, die außerhalb der Kontrolle der betreffenden Organisationen lagen, z. B. verzögerte Genehmigung einer behördlichen Erlaubnis für die Überweisung ausländischer Devisen. In einem Fall war der Ausschuß davon überzeugt, daß die ziemlich beachtlichen Rückstände in der Form von Mitgliedsbeiträgen einzig und allein darauf zurückzuführen waren, daß die Regierung des Landes die Gelder der Gewerkschaft beschlagnahmt hatte.
4. Wenn immer wesentliche und unerklärliche Abweichungen von den Bestimmungen der Satzungen zu verzeichnen waren, beauftragte der Ausschuß den Vorsitzenden, dieses Problem mit den betreffenden Delegationen zu besprechen. Der Ausschuß beschloß ferner, daß der Vorsitzende eine weitere Sitzung des Ausschusses einberufen sollte, falls er dies als notwendig erachte, bevollmächtigte ihn aber gleichzeitig, die Annahme der noch in Frage stehenden Mandate der zu interviewenden Delegationen zu empfehlen.
5. Die mit Datum vom 29. Juli 1971 vermerkte Delegiertenliste enthält:
 - a) sämtliche Delegationen, deren Mandate vom Ausschuß auf seiner Sitzung zugelassen wurden,
 - b) eine Delegation, deren Organisation seitdem die Beiträge für die gemäß den Satzungen maßgebliche Zeitspanne gezahlt hat, und
 - c) eine Delegation, in deren Fall der Vorsitzende des Ausschusses die Annahme des Mandats empfiehlt.
6. Laut dieser Delegiertenliste waren am Kongreß 306 Delegierte und 97 Berater von 161 Mitgliedsverbänden aus 51 Ländern vertreten. Die Zahl der gemäß Artikel IV, Absatz 9, möglichen gültigen Stimmen beläuft sich auf 3,500.000.
7. Weitere Berichte und ergänzende Delegiertenlisten werden veröffentlicht, nachdem der Vorsitzende die betreffenden Delegierten gesprochen hat und, falls notwendig, weitere Sitzungen des Ausschusses einberufen werden.

A. P. Coldrick
Vorsitzender

ZUSATZBERICHT (1) DES MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES

1. Der Vorsitzende des Mandatsprüfungsausschusses hat die im ersten Bericht des Mandatsprüfungsausschusses erwähnten Besprechungen mit bestimmten Delegierten vorgenommen.
2. In Übereinstimmung mit den ihm vom Mandatsprüfungsausschuß erteilten Vollmachten hat er die Mandate aller in der ergänzenden Delegiertenliste vom 31. Juli 1971 angeführten Delegierten und Berater gutgeheißen.
3. Am Kongreß sind nunmehr 316 Delegierte und 106 Berater von 169 Verbänden aus 52 Ländern vertreten. Die Zahl der möglichen gültigen Stimmen beläuft sich auf 3,543,000.

A. P. Coldrick
Vorsitzender

ENTSCHLIESSUNGS-AUSSCHUSS (XXX C-11/Bericht)

Die Mitglieder des Entschließungsausschusses waren:

W. Winpisinger (USA)	A. Kitson (Großbritannien)
D. Secord (Kanada)	A. de Bruin (Niederlande)
G. Klang (Schweden)	V. Agostinone (Italien)
Y. Yagol (Israel)	S. R. Kulkarni (Indien)
K. Mols-Sørensen (Dänemark)	E. Venturini (Argentinien)
Lejri Ismail (Tunesien)	

Der Ausschuß tagte am 28. und 30. Juli. Kollege T. O'Leary vertrat A. Kitson und führte den Vorsitz bei der ersten Sitzung und Kollege A. Kitson bei der zweiten. Kollege Kitson wurde ferner zum Berichterstatter bestimmt.

Der Ausschuß prüfte die Anträge und die dazugehörigen Dokumente und schlug vor, daß die Anträge und Änderungen in der folgenden Reihenfolge behandelt werden sollten:

XXX C-11

Schattenflaggen (Schwedischer Seeleuteverband) — von der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter.

Gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen (Israelische Seeleute-Föderation) — vom Kongreß auf der Plenarsitzung.

Zusammensetzung des ITF-Vorstandes (Federación de Asociaciones y Sindicatos de Trabajadores de Aviación, Mexiko) — Der Entschließungsausschuß nahm die Erklärung des Vorstandes zur Kenntnis, daß dieser Antrag in Anbetracht der Satzungsbestimmungen betreffend die Wahl des Vorstandes hinfällig ist. Diese Bemerkungen sind nachstehend angeführt.

In Artikel VI, Absatz 4 der ITF-Satzungen heißt es: „Die Mitgliedschaft des Vorstandes soll die geographische Verteilung der Mitgliedschaft und die berufliche Struktur der ITF angemessen widerspiegeln.“

Gemäß Absatz 5 des gleichen Artikels wählt der Kongreß die Mitglieder des Vorstandes aus der Reihe der Kandidaten, die von den regionalen Wahlgruppen zur Wahl vorgeschlagen werden, und „Der Kongreß bestimmt aufgrund einer Empfeh-

lung des Vorstandes die Zusammensetzung der regionalen Wahlgruppen und die Zahl der Kandidaten, die von jeder Wahlgruppe vorgeschlagen werden kann.“

Was den vorliegenden Antrag anbelangt, so besteht der entscheidende Punkt des von den Satzungen vorgeschriebenen Verfahrens darin, daß es immer Sache des Kongresses ist, über die Zusammensetzung der Wahlgruppen und die Zahl der Sitze, auf die sie Anspruch haben, zu entscheiden. Obwohl sich dieser Beschluß auf eine Empfehlung des Vorstandes stützt, hat der Kongreß das Recht, diese Empfehlung abzulehnen oder sie zu ändern. Aus diesem Grunde ist es nicht nötig, daß angeschlossene Verbände im voraus einen diesbezüglichen Antrag stellen.

Rechtliche Anerkennung der ITF (Federación de Asociaciones y Sindicatos de Trabajadores de Aviación, Mexiko) — vom Kongreß auf der Plenarsitzung.

Teilnahme des Regionaldirektors für Lateinamerika und den Karibischen Raum an Sitzungen des ITF-Vorstandes (Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación, Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de Mexiko) — vom Kongreß auf der Plenarsitzung.

Der Ausschuß nahm zur Kenntnis, daß folgende Anträge von den Antragstellern zurückgezogen wurden:

ITF-Büro für Lateinamerika und den Karibischen Raum (Federación de Asociaciones y Sindicatos de Trabajadores de Aviación, Mexiko).

Zusammenschluß der gewerkschaftlichen Dachorganisationen auf nationaler Ebene (Unión Italiana Lavoratori Trasporti Ausiliari Traffico e Portuali).

Ernennung koordinierender Funktionäre (Federación de Asociaciones y Sindicatos de Trabajadores de Aviación, Mexiko).

XXX C-11 (Supp. 1)

Der Ausschuß nahm von den Bemerkungen des Kongreß-Geschäftsausschusses Kenntnis und ersuchte den Vorsitzenden, dem Geschäftsordnungsausschuß über das Sekretariat die Ansichten des Entschließungsausschusses in bezug auf die unter Punkt 1 bis 4 des Dokumentes XXX C-11 Supp. 1 angeführten Argumente und in bezug auf die Vollmachten des Entschließungsausschusses darzulegen. Der Ausschuß empfahl folgende Behandlung der im Dokument enthaltenen Anträge:

Arbeitszeit (Britischer Transportarbeiterverband — TGWU) — vom Kongreß auf der Plenarsitzung.

Multinationale Unternehmen (Britischer Transportarbeiterverband — TGWU) — vom Kongreß auf der Plenarsitzung.

Streikrecht der japanischen Arbeitnehmer im öffentlichen Transport (Japanischer Eisenbahnverband, Japanische Gewerkschaft des Lokpersonals und Japanische Föderation der Gewerkschaften des Personals städtischer Verkehrsbetriebe) — vom Kongreß auf der Plenarsitzung.

ITF-Büro für Afrika (Gewerkschaft der afrikanischen Eisenbahner Kenias) — vom Kongreß auf der Plenarsitzung.

Regionaltätigkeit (Gewerkschaft des Autobuspersonals von Lagos — Nigeria) — vom Kongreß auf der Plenarsitzung.

Sabotageanschläge und Angriffe auf Schiffe und Besatzungsmitglieder (Israelischer Seeleuteverband) — von der Konferenz der Seeleute.

Antrag auf Änderung von Artikel I, Absatz 1, der ITF-Satzungen (Confederación Sindical de Trabajadores Ferroviarios Aeronavegación, Luz y Fuerza, Telefonos, Aeropuertos de Bolivia) — vom Kongreß auf der Plenarsitzung.

Bereitstellung eines Hafens für Bolivien (Confederación Sindical de Trabajadores Ferroviarios Aeronavegación, Luz y Fuerza, Telefonos, Aeropuertos de Bolivia) — vom Kongreß auf der Plenarsitzung.

Änderung des Absatzes 3 von Artikel II der ITF-Satzungen (Confederación Sindical de Trabajadores Ferroviarios, Aeronavegación, Luz y Fuerza, Telefonos, Aeropuertos de Bolivia) — vom Kongreß auf der Plenarsitzung.

Eine Charta für Schiffahrtssicherheit im Armeikanal (Britischer Seeleuteverband, NUS) — von der Konferenz der Seeleute.

A. KITSON
Berichterstatler

KONFERENZ DER SEKTION DER EISENBÄHNER (XXX C-14/Rw/Bericht)

An der Konferenz nahmen 116 Delegierte und Berater aus 22 Ländern teil.

S. F. Greene (NUR, Großbritannien), Sektionsvorsitzender, führte den Vorsitz.

In seiner Eröffnungsansprache teilte der Sektionsvorsitzende mit, daß der Vizevorsitzende, der zur gleichen Zeit wie er in sein Amt gewählt worden war, aber sich nunmehr im Ruhestand befinde, sein Amt als Vizevorsitzender der Sektion niederlegen werde. Er wünschte ihm im Namen der Sektion alles Gute und teilte mit, daß der Kongreß die Verdienste des Kollegen Haudenschild durch die Verleihung des Goldenen Abzeichens der ITF würdigen werde.

Die Tagesordnung wurde gutgeheißen.

1. Wahl des Berichterstatters

S. F. Greene wurde zum Berichterstatter bestimmt.

2. Tätigkeitsbericht

(Dok. XXX C-8, Absätze 60—66 und Dok. XXX C-8/Rw)

In seiner Einführung des Berichtes erklärte der Sektionssekretär, daß verkehrspolitische Probleme zweifellos sehr wichtig seien, aber gleichzeitig ein gangbarer Weg für die Lösung praktischer Aspekte der Arbeitsbedingungen auf internationaler Ebene gefunden werden müsse. Im europäischen Rahmen zum Beispiel werde es notwendig sein, neue Formen der Koordinierung in bezug auf die Gewährleistung einer ausgeglichenen Entwicklung und wirksamen Rücksprache zwischen Gewerkschaften der EWG-Länder und denen der Drittländer zu finden, ganz gleich, ob die Europäische Gemeinschaft erweitert werde oder nicht. Ferner solle eine Art Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen werden, um zu ermitteln, wie die uns zur Verfügung stehenden beschränkten Mittel am zweckmäßigsten zu verwenden seien. Als nächstes sprach er über die jüngsten Entwicklungen im Sektor Straßentransport auf dem Gebiete der Arbeitsbedingungen, die auch für die Sektion Eisenbahn von Interesse seien, weil dieses Problem am Ende im Rahmen der Harmonisierung der

Arbeitsbedingungen im Binnenverkehr an uns heranreten werde. Wahrscheinlich würden in diesem Zusammenhang auch Meinungsverschiedenheiten auftreten. Dies könne jedoch nur nützlich sein, wenn sie zu einer echten Diskussion und zur Suche nach wirksamen Lösungen echter Probleme auf internationaler Ebene beitragen würden.

Als nächstes erklärte er, daß die Veranstaltung der letzten Vollkonferenz der Eisenbahnersektion in Mexico City von großer Bedeutung gewesen sei, weil diese Konferenz den Vertretern der europäischen Gewerkschaften Gelegenheit gegeben habe, direkte Kontakte mit ihren lateinamerikanischen Berufskollegen aufzunehmen, und einen besseren Einblick in deren Probleme zu gewinnen. Dieses Thema wurde auch vom Sektionsvorsitzenden aufgegriffen, der dem Kollegen Eli Oliver (USA) zu seinem ausgezeichneten Bericht über die Probleme der lateinamerikanischen Eisenbahner gratulierte, da dieser Bericht zu einer sehr regen und konstruktiven Diskussion Anlaß gegeben habe.

Auf Antrag des Kollegen **A. Catakcinler** (Türkische Eisenbahner-Föderation) wurde beschlossen, dem Kongreß zu empfehlen, in Unterstützung der Lohnforderung der türkischen Eisenbahner ein Telegramm an die türkische Regierung zu entsenden. Das Sekretariat versprach, in den Bericht an den Kongreß Einzelheiten über die gegenwärtigen Schwierigkeiten des oben genannten türkischen Mitgliedsverbandes aufzunehmen.

In der Türkei sind die Lebenshaltungskosten zwischen 1968 und Anfang 1971 um 30% angestiegen und gemäß offiziellen Schätzungen ist ein weiterer Anstieg um 35% im Jahre 1971, um 25% im Jahre 1972 und um weitere 25% im folgenden Jahre zu erwarten. Die Gewerkschaft der türkischen Eisenbahner hat eine Erhöhung der Löhne um 50% beantragt, ist jedoch nicht in der Lage, einen landweiten Streik auszurufen, weil die Regierung in den wichtigsten Großstädten des Landes Notstandsverordnungen erlassen hat und die Arbeitgeber Aussperrungsmaßnahmen ergriffen haben. Der Generalsekretär der ITF hat den türkischen Premierminister bereits telegrafisch aufgefordert, sich für die Herbeiführung eines befriedigenden Angebotes auf diese Lohnforderung einzusetzen. Es wird vorgeschlagen, daß der Kongreß ein ähnliches Telegramm an den Premier richte.

D. Langendorf (GdED, Deutschland) ersuchte das Sekretariat, im Arbeitsprogramm der Sektion der Entwicklung von Hochleistungszügen und deren Integrierung mit den bestehenden Betriebsmethoden besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

P. Gupta (All India Railwaymen's Federation) sprach unter anderem über die Schwierigkeiten, denen sich seine Organisation bei ihren Bemühungen gegenübergestellt sehe, die Festlegung eines offiziellen Mindestlohnes für 1,3 Millionen indische Eisenbahner durchzusetzen. Weitere Probleme ergäben sich aus der Beschäftigung von 40.000 Gelegenheitsarbeitern im Eisenbahndienste und aus der enormen Kluft zwischen den niedrigsten und höchsten Lohnstufen sowie aus der weitverbreiteten Vorenthaltung der politischen Rechte der Eisenbahner.

W. J. Opiyo (Railway African Union, Kenia) sprach über die sich aus dem Übergang zum Dieselantrieb ergebenden Personalentlassungen und -versetzungen sowie über die Notwendigkeit der Bereitstellung geeigneter Umschulungsmöglichkeiten für versetzte und entlassene Arbeitnehmer. Als nächstes betonte er die Notwendigkeit einer echten Integrierung des Straßentransportes mit den Eisenbahnen und sprach über die Nachteile, die den Eisenbahnen daraus entstehen, daß die Eisenbahnverwaltungen nicht in der Lage sind, ihre eigenen Tarife festzulegen und daß

sie sich zu sehr auf unrentable Massengütertransporte konzentrieren, sodaß die rentablen Aufträge an den Straßentransport vergeben würden. Letztens erklärte er, daß im Rahmen der ITF ein Meinungs austausch über technische Fragen erfolgen solle.

H. Kohen (National Union of Government Employees, Israel) verwies auf den der Seeleutesektion unterbreiteten Entschließungsantrag betreffend Sabotageanschläge und Angriffe auf Schiffe und Schiffsbesatzungen und bat die Konferenzteilnehmer, diesen Antrag auf der Plenarsitzung zu unterstützen. Sodann gab er seinem Verständnis für die von den Delegierten der Entwicklungsländer angesprochenen Probleme Ausdruck und verwies auf die Tätigkeit der Histadrut mit dem Ziele der Förderung der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit in den Entwicklungsländern. Als letztes betonte er, daß die ITF gestärkt und allgemein aktiviert werden müsse.

E. Okei-Achamba (Railway Permanent Way Workers' Union, Nigeria) bedauerte, daß es ihm nicht möglich gewesen sei, an der Sektionskonferenz in Mexiko teilzunehmen. Er fügte hinzu, daß man auf solchen Tagungen allzu selten afrikanische Delegierte sehe, selbst wenn deren Gewerkschaften, gleich seiner eigenen Organisation, zu den Mitgliedsverbänden zählten, die regelmäßig ihre Beiträge zahlen. Er verglich die Lage in Nigeria mit den von Kollegen Gupta (Indien) beschriebenen Verhältnissen. Sodann sprach er über die sich aus den Verwüstungen seines Landes durch den kürzlichen Bürgerkrieg ergebenden Probleme, die noch immer andauernde Hungersnot, die Meinungsverschiedenheiten zwischen Stämmen und die vergeblichen Versuche auf dem Gebiete der Wiederherstellung einer demokratischen Gesellschaftsordnung. Nigeria sehe sich großen Problemen auf dem Gebiete des Wiederaufbaus und der Rehabilitierung gegenübergestellt. Aus diesem Grunde wolle er die ITF ersuchen, bei der Unterstützung der nigerianischen Gewerkschaften, insbesondere auf dem Gebiete der Bildungsarbeit, großzügig zu sein.

J. Martinez (Mexikanischer Eisenbahnerverband) unterstützte die Ausführungen des Vorredners und berichtete über die Fortschritte auf dem Gebiete der Erfüllung verschiedener Forderungen, die in einer von der Sektion in Mexiko angenommenen Entschließung enthalten waren. (Siehe Dokument XXX C-8, Entschließung Nr. 12.)

Auf Antrag des Kollegen **S. Nakagawa** (National Railway Workers' Union, Japan) beschloß die Konferenz einstimmig, den von den japanischen Mitgliedsverbänden eingereichten Entschließungsantrag über das Streikrecht (Dok. XXX C-11 [Supp. 1], Entschließung Nr. 3) zu unterstützen. Japans wirtschaftliches Wachstum sei vorwiegend auf Kosten der Arbeitnehmer vorangetrieben worden, wobei auch andere beklagenswerte Begleiterscheinungen aufgetreten seien, nicht zuletzt das Problem der Verunreinigung der Umwelt. Das Rationalisierungsprogramm der Japanischen Staatsbahnen sehe eine weitere Schrumpfung des Personalbestandes um 165.000 Arbeitnehmer während der nächsten zehn Jahre vor. Die Sozialpolitik der Eisenbahnverwaltung sei äußerst ungerecht, und erst im Frühjahr dieses Jahres seien Arbeitnehmer wegen ihrer Teilnahme an Streikaktionen Diskriminierungen ausgesetzt gewesen.

Ch. Smith (Railway Labour Association, Kanada) sprach über das von der Sektion in Mexiko diskutierte Problem der Sicherheit der Schiene (siehe Entschließung Nr. 11 in Dok. XXX C-8). Aufgrund der zunehmenden Zahl von Eisenbahnunfällen hätten die kanadischen Gewerkschaften eine öffentliche Untersuchung dieses Problems beantragt, die jedoch von der staatlichen Transportkommission abgelehnt worden sei. Den Gewerkschaften sei es nicht einmal möglich gewesen, Abschriften von Berichten über kürzliche Unfalluntersuchungen zu erhalten. Vor kurzem aber

sei es ihnen möglich gewesen, der Transportkommission ihre Ansichten mündlich darzulegen. Eines der Hauptprobleme ergebe sich aus dem Mangel an Streckeninstandhaltungspersonal, der es erschwere, die Schienenwege in sicherem Zustand zu halten.

Die Konferenz beschloß einstimmig, die oben erwähnte Entschließung über die Sicherheit der Schiene zu bekräftigen.

Ein weiteres Problem ergebe sich aus der willkürlichen Vernachlässigung und, in bestimmten Fällen, der Einstellung des Personenzugverkehrs, insbesondere der Trans-Kanada-Verbindungen der beiden großen Eisenbahnunternehmen CPR und CNR. Seine Organisation sei der Ansicht, daß der Eisenbahnpersonenverkehr trotz dieser Entwicklungen eine große Zukunft habe.

A. Ayoub (Tunesischer Eisenbahnerverband) ersuchte die ITF, sich in Afrika intensiver zu betätigen und die afrikanischen Gewerkschaften besser über die Arbeit der ITF zu informieren. Letzteres vor allem aufgrund der Schließung des Lagos-Büros der ITF. Sodann sprach er über die beispielhafte Solidarität der nordafrikanischen Gewerkschaften bei der Überwindung gemeinsamer Schwierigkeiten auf dem Gebiete der Arbeitszeit, der Ruhezeiten sowie aufgrund der Auswirkungen von Rationalisierungsmaßnahmen, mit besonderem Bezug auf die Umschulung von Lokomotivpersonal und die Ablehnung der von der tunesischen Regierung vorgeschlagenen neuen Dienstvorschriften durch seine Gewerkschaft.

G. J. Maudsley (ASLEF, Großbritannien) zeigte großes Verständnis für die enormen Probleme der Gewerkschaften in den Entwicklungsländern. Unter Bezugnahme auf die Lage in Japan gab er der Meinung Ausdruck, daß die jetzige britische Regierung eine ähnliche Politik verfolge. Die Idee, daß das Personal die Eisenbahnen subventionieren solle, sei für ihn vollkommen unannehmbar. Er ersuchte die Delegierten, den kanadischen Vorschlag in bezug auf die Entschließung über die Sicherheit der Schiene zu unterstützen und bat die ITF, den Problemen der Delegierten aus Kenia, Nigeria und Indien ihre besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

C. L. Dennis (CRU, USA) ersuchte die Konferenz, den japanischen Entschließungsantrag über das Streikrecht der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst zu unterstützen. In den Vereinigten Staaten zeichneten sich ähnliche Schwierigkeiten ab. Verschiedene, bereits vor 40 oder 50 Jahren getroffene Vereinbarungen über Arbeitsbedingungen seien plötzlich ohne irgendwelche Entschädigungsvorschläge umgestoßen worden. Der amerikanische Präsident habe Anträge auf Erlaß einer Antistreikgesetzgebung formuliert, die vom Kongreß jedoch zufolge der Einflußnahme der Gewerkschaften abgelehnt worden seien. Dennoch sei die jetzige Lage nur zum Teil befriedigend, da die Eisenbahner zur Zeit nur selektive Streikmaßnahmen ergreifen dürften.

F. Prechtl (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich) berichtete über die Arbeit des Unterausschusses für Verkehrspolitik und verwies die Konferenzteilnehmer auf das Dokument „Verkehrspolitische Zielsetzungen der Europäischen Eisenbahnen“ (Anhang zu Dok. XXX C-8/RW: Ergänzender Tätigkeitsbericht für das erste Halbjahr 1971). Er dankte seinen Mitarbeitern im Unterausschuß und würdigte insbesondere die Arbeit des Kollegen **W. Mikkelsen** (GdED, Deutschland), mit besonderem Bezug auf dessen Studie über die Bilanzdefizite der DB. Als nächstes sprach er über die verschiedenen Probleme, die im Zusammenhang mit der Vollbeschäftigung aufgrund der spezifischen Umstände auf nationaler Ebene auftreten können. In Ländern, wo allgemeine Vollbeschäftigung vorherrsche, sei bei den Eisenbahnen

ein großer Personalmangel zu verzeichnen, sodaß die Eisenbahner viele Überstunden arbeiten müßten, was eine Gefährdung der Betriebssicherheit in sich birgt. In Ländern mit weniger guten Beschäftigungsmöglichkeiten seien die Eisenbahnen meist personalintensive Unternehmen, weil sie als allgemeiner sozial- und wirtschaftspolitischer Regulator dienen, was sich bedingterweise nachteilig auf die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner auswirkt.

Der Redner legte den Anwesenden nahe, keine selbstsüchtige Politik zu betreiben, sondern den Erfordernissen der Sicherheit und auch des Schutzes der Umwelt die ihnen gebührende Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. In diesem Zusammenhang verwies er kurz auf die erschreckend hohen Unfallziffern im Straßenverkehr. Er erklärte, daß aufgrund des strukturellen Wandels im Energieerzeugungssektor eine zunehmende Verlagerung von Massengütern auf Stückgut zu erwarten sei. Man müsse sich bewußt werden, daß eine gutintegrierte Verkehrspolitik nicht ohne Berücksichtigung der Entwicklungen im Energiesektor und der regionalen Entwicklungspolitik zustande kommen könne. In bezug auf den städtischen Personenverkehr betonte er, daß attraktive Massenverkehrsmittel bereitgestellt werden müßten.

Abschließend verwies er auf die Notwendigkeit, den Menschen in den Vordergrund der Planung zu stellen. Der Mensch dürfe nicht zum Sklaven der Technik werden, sondern müsse seinerseits diese beherrschen.

Der Tätigkeitsbericht wurde zusammen mit dem Bericht des Unterausschusses und dem beiliegenden Dokument über „Verkehrspolitische Zielsetzungen der Europäischen Eisenbahnen“ einstimmig angenommen.

3. Anträge

Es lagen keine Anträge vor.

4. Arbeitsprogramm

Das angenommene Arbeitsprogramm ist wie folgt:

1. Arbeitszeit und Dienstzeit:

langfristige Zielsetzung in Richtung der Reduzierung aller Bestandteile der Dienstzeit, Vereinheitlichung der Begriffsbestimmungen für Schichtzeit, Bereitschaftsdienst, Ruhezeiten usw.,

2. Soziale Auswirkungen der Modernisierung, mit besonderem Bezug auf die Einführung automatischer Kupplungen,

3. Hochleistungszüge,

4. Sicherheit der Schiene.

Auf Anregung des Kollegen **R. Buckton** (ASLEF, Großbritannien) wurde *beschlossen*, daß sich der Ausschuß unter Punkt 4 des Arbeitsprogrammes auch mit dem Problem willkürlicher Störungen des sicheren Eisenbahnbetriebes (Angriffe, Sabotageanschläge usw.) durch Außenseiter befassen sollte.

5. Wahlen

Die Zusammensetzung des Sektionsausschusses ist aufgrund der eingereichten Nominierungen wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
a) Afrika		
Westafrika	E. C. Okei-Achamba (Nigeria)	
Ostafrika	W. J. Opiyo (Kenia)	

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
b) Asien		
China (Formosa)	Huoo-Muh Liou	T. Yao
Indien	Priya Gupta	D. D. Vasisht
Japan	S. Nakagawa	K. Meguro
Malaysia	Yahaya bin Mohd. Ali	S. R. Perumal
c) Europa		
Österreich	K. Kirchner	E. Ulbrich
Benelux	A. Pourvels (Belgien)	G. J. H. Alink (Niederlande)
Dänemark	E. Greve Petersen	B. Aanas
Finnland	U. Keijonen	A. Jaakonsalo
Frankreich	L. Buonaccorsi	R. Decoudun
Deutschland	H. Frieser	H. Vomberg
	H. Wittkopp	
Großbritannien	S. F. Greene	A. P. Coldrick R. Buckton
Israel	H. Cohen	
Italien	P. Iannone	A. Nezi
Norwegen	E. Halvorsen	O. Anfinsen
Schweden	A. Waimon	L. Linderstal
Schweiz	L. Joye	
Spanien	A. Hernandez Vizcaino	
d) Lateinamerika		
Argentinien, Chile, Uruguay	G. Alonso (Argentinien)	R. Jara (Chile)
Bolivien, Peru	E. Casanova (Bolivien)	M. Alcazar (Peru)
Kolumbien, Ekuador, Venezuela	A. Salinas (Venezuela)	L. Estupinan (Ekuador)
Mexiko, Zentralamerika	M. Villanueva (Mexiko)	J. Martinez (Mexiko)
	M. T. Alvarado (Costa Rica)	L. Pais (Honduras)
e) Nordamerika		
Kanada	M. Rygus	W. C. Y. McGregor
	D. Secord	R. A. Gingerich
USA	D. S. Beattie	J. F. Otero
	H. Crotty	M. Guinan

S. F. Greene wurde einstimmig zum Vorsitzenden der Sektion wiedergewählt.

E. Greve Petersen (Dänemark) wurde als Nachfolger von E. Haudenschild zum Vizevorsitzenden gewählt.

6. Verschiedenes

Der Vorsitzende nahm dankend die Einladung der Türkischen Eisenbahner-Föderation an, die nächste Tagung der Sektion in der Türkei abzuhalten.

S. F. GREENE
Berichterstatter

KONFERENZ DER SEKTION STRASSENTRANSPORT

An der Konferenz nahmen 71 Delegierte und Berater aus 30 Ländern teil.

H. Koppens (NBV, Niederlande), Sektionsvorsitzender, führte den Vorsitz.

Tagesordnung

1. Wahl des Berichterstatters.
2. Tätigkeitsbericht.
3. Anträge.
4. Arbeitsprogramm.
5. Wahlen.
6. Verschiedenes.

1. Wahl des Berichterstatters

H. Ericson (Schwedischer Transportarbeiterverband), Vizevorsitzender der Sektion, wurde zum Berichterstatter bestimmt.

2. Tätigkeitsbericht

(Dokument XXX C-8, Absätze 67—81, und Dokument XXX C-8/Rt)

J. Fonseca (Fed. de Choferes y Anexos, Peru) verwies die Konferenz auf die Schlußfolgerungen des Ersten Lateinamerikanischen Transportarbeiter-Seminars (La Catalina, Costa Rica, vom 15. bis 20. März 1971). Das Sekretariat versprach, eine Übersetzung der wichtigsten Schlußfolgerungen anzufertigen.

E. Baudet (Belgischer Transportarbeiterverband) betonte, daß dem Problem der Beförderung gefährlicher Güter größere Aufmerksamkeit gewidmet werden müsse.

Hashim bin Idris (Traction Co. Employees Union, Singapur) und **V. David** (Transportarbeiterverband, Malaysia) berichteten über die kürzliche Asiatische Regionalkonferenz des IBFG.

J. Waters (Motor Transport & Chauffeurs Assoc., Australien) verwies auf die Bedeutung der ITF als internationales Forum für die Annahme von Grundsatz-erklärungen, betrachtete es jedoch als unfair, wenn man von der ITF erwarte, daß sie auch die Arbeit ihrer Mitgliedsverbände verrichtet. Die Verbände müßten selbst über die Rechte und Forderungen ihrer Mitglieder verhandeln.

Der **Sektionssekretär** sprach über die jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit der Einberufung der Neunten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO (höchstwahrscheinlich im Frühjahr 1972) sowie über verschiedene Schwierigkeiten in bezug auf die Ratifizierung des ITF-Abkommens über den Rechtsbeistand an Fahrer im Ausland.

Er sagte, die Sektion sei während der letzten drei Jahre äußerst aktiv gewesen. Die während dieser Zeit erstellten Berichte gäben zwar den Eindruck, daß sich die Sektion vorwiegend auf die Revision des AETR konzentriert habe, aber die wichtigste Entwicklung sei zweifellos der kürzliche Beschluß gewesen, eine radikale Verbesserung der Arbeitszeit der Fahrer anzustreben. In Anbetracht der weitgehenden Übereinstimmung zwischen den einzelnen Verbänden in bezug auf das letztgenannte Problem sei zu erwarten, daß es der Sektion möglich sein werde, in Zukunft konstruktive Arbeit bei der Behandlung praktischer Probleme zu leisten.

Der Tätigkeitsbericht wurde einstimmig gutgeheißen.

Im Zusammenhang mit dem Tätigkeitsbericht befürwortete die Konferenz einstimmig den vorgeschlagenen revidierten Text des IAO-Übereinkommens Nr. 67 (An-

hang zu Dokument XXX C-8/Rt), d. h.: die Konferenz *nahm* die unter Punkt 2 angeführten Vorschläge des Unterausschusses in ihrer Gesamtheit, zusammen mit weiteren unter Punkt 3 angeführten Vorschlägen, *einstimmig an*.

H. Ericson erläuterte in seiner Eigenschaft als Berichterstatter die vom Unterausschuß vorgeschlagenen Änderungen und bestand darauf, daß eine absolute tägliche Arbeitszeitgrenze festgelegt werde, ganz gleich, welche Arbeiten innerhalb dieser Zeitspanne verrichtet werden. Man könne von den Arbeitnehmern im Straßen-transport nicht erwarten, sich mit Arbeitsbedingungen aus dem 19. Jahrhundert abzufinden, mit der Begründung, daß der Straßentransport eine Sonderstellung einnehme. Praktisch alle vorgeschlagenen Änderungen verfolgten das Ziel, Ausfluchtsmöglichkeiten des alten Übereinkommens, die ernste Mißbräuche ermöglicht haben würden, zu beseitigen. Abschließend verwies der Sprecher auf die Verbesserung der konstruktiven Arbeit innerhalb der Sektion und betonte die Notwendigkeit einer gewerkschaftlichen Organisierung der größtmöglichen Zahl von Arbeitnehmern in allen Ländern der Welt, beginnend mit Europa, wo in dieser Hinsicht bei weitem nicht alles zum besten sei. Wir könnten von den Bürokraten und supranationalen Einrichtungen nicht erwarten, daß sie unsere Arbeit für uns verrichten. Die Vertretung der Interessen der Arbeitnehmer sei Aufgabe der Gewerkschaften, die in der Lage sein müßten, wirksam mit Regierungen und Arbeitgebern zu verhandeln.

3. Anträge

J. Jones (Britischer Transportarbeiterverband, TGWU) erklärte in seiner Einführung des Antrages über die Arbeitsbedingungen im Straßentransport, daß es zusätzlich zur Beantragung des Erlasses geeigneter gesetzlicher Bestimmungen notwendig sei, die größtmögliche Zahl von Arbeitnehmern gewerkschaftlich zu erfassen und entschlossen gewerkschaftliche Maßnahmen zu ergreifen, um die praktische Anwendung der im Antrag enthaltenen Grundsätze, über die weitgehend Einigkeit zu bestehen scheint, durchzusetzen. Die Gewerkschaften müßten den Zuständen, in denen Menschen als Maschinen mißbraucht werden, ein Ende bereiten und sicherstellen, daß die betreffenden Arbeitnehmer eine angemessene Freizeit genießen.

M. Vergracht (Sektor Straßenbahn der Belgischen Gewerkschaft des Personals der öffentlichen Dienste, CGSP) stellte einen *Abänderungsantrag* im Zusammenhang mit der wöchentlichen Ruhezeit, der später *angenommen* wurde.

B. Frank (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland) schlug vor, daß im ersten Absatz die Worte „strikten Beschränkung“ durch die Worte „entscheidenden Herabsetzung“ ersetzt werden sollten. Nach einem Meinungsaustausch mit dem Antragsteller zog er *diesen Antrag zurück*. Ein weiterer Antrag von B. Frank, im ersten und fünften Absatz die Worte „bei vollem Lohnausgleich“ einzubauen, wurde von den Antragstellern akzeptiert, und *der Antrag wurde entsprechend geändert*. Der von **J. Waters** gestellte Antrag auf Ersetzung der Worte „oder dazu verleitet werden“ (in Absatz 6, Zeile 5 und 6) durch die Worte „noch sollte es ihnen gestattet sein“, wurde ebenfalls von den Antragstellern *befürwortet*, und *der Antrag wurde entsprechend geändert*. Mehrere Sprecher, darunter **C. Kirwan** (Irischer Transportarbeiterverband), **M. Vergracht** und **J. Waters** sprachen in Unterstützung des Antrages. **P. Felce** (Französischer Transportarbeiterverband, FO) unterstützte die Absicht des Antrages, war aber der Meinung, daß dessen Text bis zu einem gewissen Grade der bisherigen Sektionspolitik in bezug auf die Doppelbesetzung von Fahrzeugen widerspreche, und daß der Text neu formuliert

werden sollte, um auch anderen Aspekten der Arbeitszeitreduzierung, namentlich der Verlängerung des Urlaubs und der Möglichkeit der vorzeitigen Pensionierung Rechnung zu tragen. Die Antragsteller waren mit einer Erweiterung des Antrages in diesem Sinne nicht einverstanden, und die *beantragten Änderungen wurden nicht angenommen*. Ferner wurden in Absatz 6, Zeilen 18 bis 21 in der deutschen Fassung des Entschließungsantrages rein stilistische Änderungen vorgenommen.

4. Arbeitsprogramm (Dok. XXX C-8/Rt, Anhang 2)

Die am Ende des Dokuments angeführten Punkte wurden zusammen mit zwei weiteren Punkten

- a) Fahrzeugbau und
 - b) Beförderung gefährlicher Güter
- in das Arbeitsprogramm aufgenommen.

5. Wahlen

Gestützt auf die eingereichten Nominierungen wurde folgende Zusammensetzung des Sektionsausschusses beschlossen:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
Australien	J. Waters	—
Belgien	E. Baudet	M. Vergracht
Dänemark	K. Ellegaard	—
Deutschland	B. Frank	K. Haussig
	W. Matthies	H. Vomberg
Ekuador	L. Salas M.	—
Finnland	M. Veirto	E. Vahter
Frankreich	P. Felce	W. Gitler
Großbritannien	J. Jones	A. Kitson
	G. Kiely	K. Jackson
Italien	M. Di Mario	—
Israel	Y. Woschina	—
Japan	T. Otsuka	K. Kai
Niederlande	S. Barendrecht	C. Z. de Vries
Nigeria	V. M. I. Jack	—
Norwegen	A. Bakke	W. Kolstad
Österreich	O. Luczensky	W. Follrich
Schweden	H. Ericson	S. Jönsson
Schweiz	E. Gygax	G. Fankhauser
Tunesien	Lejri Ismail	Mili Sadok
Venezuela	J. J. Gonzales	—

Im Namen seiner Mitarbeiter in der Sektion zollte **B. Frank** dem zurücktretenden Vorsitzenden Henk Koppens Anerkennung für seine jahrelange Arbeit, seine Bereitschaft zur Zusammenarbeit und seine Kameradschaftlichkeit. Er sagte, daß Kollege Koppens über 40 Jahre in seiner eigenen Organisation aktiv gewesen sei und die ITF auf Tagungen der EWG, der IAO und der UNO-Wirtschaftsorganisation für Europa (ECE) vertreten habe. Im Jahre 1954 sei er zum Sektionsvorsitzenden ernannt worden. Seine äußerst große internationale Arbeitsbelastung erstreckte sich somit über 23 Jahre. **H. Ericson** schloß sich den Lobesworten des Vorredners an.

Der **Generalsekretär** dankte Kollegen Koppens im Namen der ITF für die von ihm geleistete Arbeit während der letzten 23 Jahre und deutete an, daß die Verdienste des Kollegen Koppens zu einem späteren Zeitpunkt des Kongresses durch die Verleihung des Goldenen Abzeichens der ITF gewürdigt werden würden.

H. Ericson und **B. Frank** wurden *einstimmig* zum Vorsitzenden bzw. Vizevorsitzenden der Sektion *gewählt*.

6. Verschiedenes

Unter diesem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

H. ERICSON
Berichterstatter

KONFERENZ DER SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

Die Konferenz fand am 31. Juli statt und begann um 14 Uhr nachmittags. An ihr nahmen 27 Delegierte und Berater aus zehn Ländern teil.

H. Diers (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland) führte den Vorsitz.

Die Tagesordnung wurde *gutgeheißen*.

Zu Beginn der Sitzung verwies der Vorsitzende auf einige grundlegende Aspekte, um die Aufmerksamkeit des Generalsekretärs auf diese zu lenken. Unter anderem sagte er, daß zwar im Rahmen der europäischen Binnenschiffahrt noch vieles zu tun sei, aber die Mitglieder der Sektion es für richtig hielten, die künftige Arbeit der Sektion auf eine echt weltweite Basis zu setzen. Gleichzeitig aber sollte seines Erachtens eine Art Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen werden, um Fragen auszuschalten, über die keine materielle Einigung erzielt werden könne. Die Sektion müsse praktische und durchführbare Beschlüsse fassen. In diesem Zusammenhang verwies er auf das im Jahre 1963 revidierte IAO-Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer. Während der sieben Jahre nach der Ratifizierung dieses Abkommens sei keine einzige Regierung an dessen Inkraftsetzung interessiert gewesen. Das in letzter Zeit plötzlich aufgetretene Interesse an dieser Frage könnte seines Erachtens den Fortschritt auf dem Gebiete der Untersuchung der Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer im Rahmen der EWG beeinträchtigen. Die von den Brüsseler EWG-Instanzen vorgeschlagenen Bemannungsnormen bezeichnete der Sprecher als unbefriedigend. Die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) könne den vom zuständigen Vertreter der Bundesregierung hierzu gemachten Vorschlag nicht unterstützen. Im großen und ganzen sprach sich der Redner für die Festlegung höherer täglicher Fahrtzeiten, bei Gewährung möglichst weniger Ausnahmen, aus, anstatt niedrigerer Fahrtzeiten, von denen jedoch zahlreiche Abweichungen möglich seien. Die Lage der Ruhezeit sei ein ziemlich umstrittenes Problem. Ferner verwies der Vorsitzende auf die Bedeutung des Kontrollverfahrens und verwandte Fragen. Die für das Jahr 1982 geplante Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals werde gleichfalls ernste Schwierigkeiten mit sich bringen. Andererseits aber sei die Bedeutung der Binnenschiffahrt daraus ersichtlich, daß sie gemäß den Prognosen verschiedener Experten den stärksten Anstieg des Verkehrsvolumens (um etwa 30%) während der nächsten Jahre aufweisen werde.

P. Mol (Niederländischer Transportarbeiterverband), Vizevorsitzender der Sektion, war anderer Auffassung in bezug auf die Freizeit und Ruhezeiten, hielt es jedoch für richtiger, derartige Fragen später im Kreise der unmittelbar betroffenen Personen zu diskutieren. Gleichzeitig verwies er auf die Bedeutung der beiden IAO-Abkommen über die Bedingungen der Rheinschiffer. In seiner Antwort auf die eingehenden Bemerkungen des Vorsitzenden erklärte der **Generalsekretär**, daß die ITF alles in ihrer Macht Stehende tun werde, um den Wünschen der Sektion entgegenzukommen, besonders was die regelmäßige Einberufung von Sitzungen anbetreffe.

1. Wahl des Berichterstatters

H. Diers wurde zum Berichterstatter bestimmt.

2. Tätigkeitsbericht (Dok. XXX C-8, Absätze 83—90 und XXX C-8/IN)

Der Vorsitzende legte den Tätigkeitsbericht vor und empfahl dessen Annahme.

W. Greendale (Britischer Transportarbeiterverband, TGWU) verwies auf die von der Binnenschiffahrtssektion im August 1968 angenommene EntschlieÙung betreffend die Auswirkungen der technischen Entwicklung auf die Arbeits- und Sozialbedingungen der Binnenschiffer (Dokument XXX C-8, Seite 131) und erklärte, den diesbezüglichen Auswirkungen auf den Personalbedarf könne durch eine Nichtersetzung der Austritte allein nicht abgeholfen werden. In der Themse-Schiffahrt sei der Personalbestand von 1200 auf 500 Arbeitnehmer zurückgegangen, und zwar ohne Beeinträchtigung des beförderten Frachtvolumens. Die Unterzeichnung von Produktivitätsabkommen sei oft mit einer Reduzierung der Bemannungsnormen verbunden, was er für unerwünscht halte.

T. O'Leary (Britischer Transportarbeiterverband, TGWU) betonte, daß die Einführung neuer Seefracht-Beförderungsmethoden zweifellos nachteilige Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in der Binnenschiffahrt mit sich bringen werde.

E. Venturini (Argentinische Gewerkschaft der Schiffselektriker) ersuchte das ITF-Sekretariat, den lateinamerikanischen Gewerkschaften mehr Informationen über die Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer anderer Länder zuzustellen, und berichtete über eine neue Fahrzeitregelung im Rio de la Plata, gemäß der jeder vierte Tag frei ist.

T. O'Leary betonte erneut, daß die Einführung von LASH-Schiffen traditionelle Binnenschiffer ihres Arbeitsplatzes berauben könnte. Aus diesem Grunde müsse sichergestellt werden, daß die Weiterbeschäftigung der traditionellen Binnenschiffer durch eine lokale Kontrolle des LASH-Umschlags gewährleistet werde. Der Vorsitzende erklärte, daß der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuß der Gemeinschaften (ITF) einen umfassenden Bericht über die Verschrottungsmaßnahmen der EWG und verschiedene andere EWG-Maßnahmen erstellen werde, die für Binnenschiffer von Interesse seien, insbesondere die künftigen Beziehungen zwischen der EWG-Kommission und der ZRK.

Der Tätigkeitsbericht wurde einstimmig angenommen.

3. Anträge

Ein von der österreichischen Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr eingereicherter EntschlieÙungsantrag wurde einstimmig angenommen (siehe Anhang).

4. Wahlen

Folgende Mitglieder wurden in den Sektionsausschuß gewählt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Argentinien	E. Venturini	
Belgien	L. Eggers	
Deutschland	H. Diers	H. Möllers
Finnland	P. Kinnari	
Frankreich	J. Duniau	P. Bauchet
Großbritannien	T. O'Leary	
Niederlande	P. Mol	
Österreich	A. Lux	W. Darmstädter
Schweiz	K. Rebsamen	

H. Diers und **P. Mol** wurden zum Vorsitzenden respektive Vizevorsitzenden der Sektion einstimmig wiedergewählt.

5. Verschiedenes

Die Sektion empfahl, daß ihre nächste Tagung vorzugsweise im März 1972 entweder in London oder an einem anderen geeigneten Ort stattfinden soll.

H. DIERS
Berichterstatter

KONFERENZ DER HAFENARBEITER

An der Konferenz nahmen 50 Delegierte aus folgenden 24 Ländern teil: Argentinien, Australien, Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Ghana, Großbritannien, Honduras, Indien, Israel, Italien, Malta, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Peru, den Philippinen, El Salvador, Schweden, der Schweiz, Uruguay, den USA und Venezuela.

T. O'Leary (Großbritannien) führte den Vorsitz.

Tätigkeitsbericht für 1968 bis 1970

Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1968 bis 1970 gab Anlaß zu einer umfassenden Diskussion über die Einführung neuer Umschlagmethoden, insbesondere Container und LASH-Schiffe. Mehrere Delegierte aus Entwicklungsländern verwiesen auf die verheerenden Auswirkungen dieser Entwicklung in Ländern, deren Arbeitslosigkeitsniveau weitaus höher ist als das moderner Industrieländer. Aus diesem Grunde erachteten es die Delegierten der Entwicklungsländer für notwendig, daß die Hafentarbeiterverbände dieser Länder zu den Diskussionen über die Erstellung eines internationalen ITF-Mustervertrages über die Hafentarbeit hinzugezogen werden. Ferner war man sich darüber im klaren, daß der Containerverkehr und die zunehmende Verwendung von LASH-Schiffen eine unmittelbare und weltweite Bedrohung der Beschäftigungsmöglichkeiten der Hafentarbeiter darstellen, das seitens der Hafentarbeitergewerkschaften eine ebenso unverzügliche wie weltweite Reaktion erforderlich macht. Die Konferenz beschloß, die Erstellung eines Mustervertrages mit aller Dringlichkeit voranzutreiben, und daß die der ITF angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften sich verpflichten sollten, durch gemeinsame Bemühungen die Erfüllung dieses Vertrages sicherzustellen.

Im Zusammenhang mit dem ergänzenden Tätigkeitsbericht (Dokument XXX C-8/D) bestätigte ein Sprecher des Sekretariats, daß einer der Tagesordnungspunkte der im Jahre 1972 tagenden Allgemeinen Arbeitskonferenz der IAO den „Sozialen Auswirkungen der Einführung neuer Frachturnschlagsmethoden“ gewidmet sein würde. Der Vertreter des Sekretariats verteilte Exemplare des von der IAO zu diesem Tagesordnungspunkt erstellten Berichtes und es wurde *beschlossen*, daß der Vorsitzende einen kleinen Ausschuß ernennen sollte, um eine ITF-Stellungnahme zu einem Fragebogen zu formulieren, der in dem genannten IAO-Bericht enthalten ist (siehe Anhang 1).

Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1968 bis 1970 und der ergänzende Tätigkeitsbericht für das erste Halbjahr 1971 wurden *angenommen*.

Arbeitsprogramm

Die Sektion war sich darüber im klaren, daß sie bedingterweise den größten Teil ihrer Aufmerksamkeit den sich aus der Ausdehnung des Containerverkehrs ergebenden Problemen widmen würde. Gleichzeitig aber wurde *beschlossen*, sich auch mit anderen wichtigen Fragen, wie z. B. Ausbildung, Sicherheit und Stabilisierung sowie Regulierung der Beschäftigung, zu befassen.

Wahlen

Gestützt auf die eingereichten Nominierungen wurden folgende Kollegen in den Sektionsausschuß gewählt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Ersatzmitglied</u>
Argentinien	E. Tolosa	
Österreich	R. Gryc	W. Darmstädter
Barbados	F. Walcott	
Belgien	A. Vervliet	
Dänemark	A. Kruse	
Frankreich	J. Duniau	P. Bauchet
Finnland	P. Teikari	M. Veirto
Deutschland	H. Diers	B. Frank
Ghana	J. R. Baiden	E. O. Manukure
Großbritannien	T. O'Leary	
Honduras	O. Gale	
Indien	M. Chatterjee	K. A. Khan
Italien	A. Ortolani	L. Betti
Niederlande	W. Hulsker	
Norwegen	H. Nicolaysen	O. Bakke
Peru	E. Costilla	
Philippinen	R. S. Oca	D. Martinez
Schweden	G. Gustafsson	
Tunesien	M. Derouiche	
Uruguay	J. M. Sotolani	
Venezuela	M. Correa	
USA	T. Gleason	

T. O'Leary (Großbritannien) und **W. Hulsker** (Niederlande) wurden einstimmig zum Vorsitzenden bzw. Vizevorsitzenden der Sektion gewählt.

Nächste Sektionskonferenz

Die Sektion beschloß vorzuschlagen, daß im April 1972 eine Vollkonferenz der Sektion stattfinden sollte, deren Hauptaufgabe in der Formulierung einer Stellungnahme zu dem auf der Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz 1972 stehenden Punkt „Soziale Auswirkungen der Einführung neuer Frachturnschlagsmethoden“ bestehen würde.

Arbeitskonflikt der Hafendarbeiter von Ghana

J. R. Baiden (Ghana) berichtete über die kürzlich erfolgte Entlassung von 400 im Trockendock des Hafens Tema beschäftigten Arbeitern, die aufgrund der Weigerung der Arbeitgeber, eine mit der Gewerkschaft getroffene kollektivvertragliche Vereinbarung in Kraft zu setzen, in den Streik getreten sind.

Die Sektion beschloß, ihre uneingeschränkte Solidarität mit der Ghana Maritime and Dock Workers' Union zu bekunden und die ghanesische Regierung aufzufordern, alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um die sofortige Wiedereinstellung der entlassenen Arbeiter unter gerechten Bedingungen zu bewirken.

Berichterstatler

Es wurde *beschlossen*, daß der Vorsitzende der Sektion als Berichterstatler handeln sollte.

T. O'LEARY
Berichterstatler

ITF-Antwort auf den im IAO-Bericht V (1) enthaltenen Fragebogen über die sozialen Auswirkungen neuer Umschlagsmethoden in Häfen

Anhang zu Dok. XXX C-14/D/Bericht

Frage 1:

Sollte die Internationale Arbeitskonferenz Ihrer Ansicht nach eine internationale Urkunde betreffend die sozialen Auswirkungen neuer Umschlagsmethoden in Häfen annehmen?

Antwort:

Ja, aber siehe auch Antwort auf Frage 2.

Frage 2:

Sollte diese Urkunde Ihrer Ansicht nach die Form einer Empfehlung erhalten?

Antwort:

Es sollte ein Übereinkommen mit allgemeinen Grundsätzen angenommen werden, ergänzt durch eine Empfehlung, die konkrete ausführliche Bestimmungen enthält.

Frage 3a:

Sollte für die Zwecke der Urkunde Ihrer Ansicht nach

- der Begriff „Hafendarbeiter“ so ausgelegt werden, daß er alle Arbeitnehmer umfaßt, die mit dem Umschlag von Ladungen in einem Hafen, sei es an Land oder an Bord von Schiffen, beschäftigt sind?

Antwort:

Die ITF ist der Ansicht, daß es besser wäre, den Begriff Hafendarbeiter wie folgt zu definieren:

„Ein Hafendarbeiter ist ein mit dem Umschlag von Seefrachten im Hafen oder auf dem Dock beschäftigter Arbeiter, ganz gleich, ob er diese Arbeiten an Land, an Bord eines Schiffes oder an Bord einer anderen schwimmenden Installation verrichtet.“

Frage 3b:

Sollte für die Zwecke der Urkunde Ihrer Ansicht nach

b) der Begriff „regulärer Hafendarbeiter“ so ausgelegt werden, daß er jeden Arbeiter umfaßt, der regelmäßig für die unter a) beschriebenen Arbeiten zur Verfügung steht und dessen Haupteinkommen von solchen Arbeiten abhängt?

Antwort:

Die ITF ist der Ansicht, daß es keine Gelegenheitsarbeiter in der Hafendarwirtschaft geben sollte. Sämtliche Hafendarbeiter sollten unter Beachtung der auf dem Verhandlungswege vereinbarten Normen regelmäßig beschäftigt sein.

Frage 4:

Stellen die von der dreigliedrigen Fachtagung über Hafendararbeit (Rotterdam, April 1969) angenommenen Schlußfolgerungen betreffend die sozialen Auswirkungen der Einführung von Ladungseinheitssystemen Ihrer Ansicht nach eine annehmbare Grundlage für die Erörterung dieser Frage durch die Internationale Arbeitskonferenz dar?

Antwort:

Ja.

Frage 5:

Wenn ja, haben Sie irgendwelche Abänderungen zu den einzelnen Bestimmungen dieser Schlußfolgerungen vorzuschlagen oder Bemerkungen zum Text in seiner Gesamtheit zu formulieren?

Antwort:

Die ITF möchte zu diesem Zeitpunkt keine Abänderungen vorschlagen, besteht jedoch darauf, daß die IAO alle erforderlichen Schritte unternimmt, um den in Frage kommenden Personen rechtzeitig sämtliche einschlägigen Unterlagen und Informationen zuzustellen.

Frage 6:

Sind Sie der Ansicht, daß diese Bestimmungen, soweit angebracht, nicht nur auf reguläre, sondern auch auf gelegentliche Hafendarbeiter angewandt werden sollten?

Antwort:

Siehe Antwort auf Frage 3b. Falls dennoch Gelegenheitsarbeiter beschäftigt werden, sollten die Bestimmungen von IAO-Urkunden auch auf diese angewendet werden.

Frage 7:

Weist die Gesetzgebung und Praxis Ihres Landes Besonderheiten auf, die Ihrer Ansicht nach Schwierigkeiten bei der Durchführung einer internationalen Urkunde hervorrufen könnten, wie sie in diesem Bericht in Aussicht genommen wird?

Antwort:

Die ITF hält es für notwendig, daß die IAO die Initiative in Richtung der Normen einer internationalen Urkunde ergreift, die alle notwendigen Garantien für Vollbeschäftigung und befriedigende soziale Normen in der Hafendarwirtschaft bietet.

Frage 8:

Wenn ja, auf welche Weise könnten Ihrer Ansicht nach diese Schwierigkeiten überwunden werden?

Antwort:

Welche Besonderheiten die innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis auch immer aufweisen mag: Die ITF möchte betonen, daß keine Regierung sich in die Tätigkeit der Hafendarbeitergewerkschaften auf dem Gebiete der Wahrung und Förderung der Interessen ihrer Mitglieder einmischen sollte.

KONFERENZ DER SEELEUTESEKTION

Die Konferenz tagte am 30. Juli und begann um 14 Uhr. An ihr nahmen 76 Delegierte und Berater aus folgenden 22 Ländern teil: Argentinien, Barbados, Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland (Exilorganisation), Finnland, Großbritannien, Indien, Israel, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Mexiko, Niederlande, Norwegen, Schweden, Schweiz, Spanien (Exilorganisation).

D. S. Tennant (Großbritannien) führte den Vorsitz.

Tagesordnung

1. Wahl des Berichterstatters.
2. Tätigkeitsbericht.
3. Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion für Seeleute.
4. Anträge.
5. Arbeitsprogramm.
6. Wahlen.
7. Verschiedenes.

1. Wahl des Berichterstatters

W. Hogarth (Großbritannien) wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Die Konferenz nahm von der Tätigkeit der Sektion seit dem letzten Kongreß Kenntnis. Bei der Diskussion wurde der Bildung neuer Container-Konsortien besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Gleichzeitig wurde die Bedeutung der Vertretung der angeschlossenen Seeleute-Organisationen auf Tagungen der IMCO betont. Ein Erklärungsentwurf über die nachteiligen Auswirkungen des Konkurrenzkampfes im europäischen Küsten- und Seenahtverkehr auf die Seeleute wurde einstimmig angenommen (siehe Anhang 1 zum vorliegenden Bericht).

Der ITF-Beobachter auf der kürzlichen Funkverwaltungskonferenz des Internationalen Fernmeldeverbandes über Weltraumfunkverbindungen berichtete über die wichtigsten Ergebnisse dieser Tagung (ein voller Bericht wird den zuständigen Mitgliedsverbänden später zugestellt). Sodann folgte eine kurze Berichterstattung über eine Explosion an Bord eines dänischen Tankers im Hafen von Göteborg, und das Sekretariat wurde beauftragt, alle erforderlichen Schritte im Zusammenhang

mit der Herbeiführung einer verbesserten Klassifizierung gefährlicher Güter und einer besseren Unterrichtung der Seeleute über Explosionsgefahren an Bord zu unternehmen.

Der Tätigkeitsbericht wurde einstimmig *angenommen*.

3. Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion für Seeleute

Dieser Bericht wird der Gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter zur Diskussion vorgelegt werden.

4. Anträge

Die im Kongreßdokument XXX C-11 (Supp. 1) enthaltenen Entschließungsanträge Nr. 6 (Sabotageanschläge und Angriffe auf Schiffe und Besatzungsmitglieder) und Nr. 10 (eine Charta für Schiffahrtssicherheit im Ärmelkanal) waren vom Entschließungsausschuß zur Weiterbehandlung an die Sektionskonferenz der Seeleute verwiesen worden.

In bezug auf den ersten Antrag wurde erklärt, daß jegliche Form der Piraterie zur See und in der Luft verurteilt werden müsse, ganz gleich, unter welchen Umständen sie erfolge, und daß die ITF sich um eine baldige Lösung dieses sehr ersten Problems bemühen müsse. Nach einer kurzen Diskussion wurde der erstgenannte Antrag ungeändert *angenommen*.

In bezug auf den zweiten Antrag wurde beschlossen, ihn zusammen mit einer Berichterstattung über dessen Diskussion auf der Konferenz der Seeleute an den Vorstand zu verweisen. Im Laufe der Diskussion dieses Antrages erklärten mehrere Delegierte, daß sie zwar mit dem Prinzip und der Absicht des Antrages einverstanden seien, aber Zweifel hegten über die Erwünschtheit der Festlegung neuer Territorialgewässer und die obligatorische Führung von Lotsen.

Zwei weitere Anträge, die indirekt an die Sektion der Seeleute gerichtet waren, wurden später zurückgezogen.

5. Arbeitsprogramm

Bei der Diskussion des vorgeschlagenen Arbeitsprogrammes der Sektion wurde erklärt, daß eine Revision der Internationalen Seeleute-Charta aufgrund der Beratungen auf Ebene der IMCO und der IAO sowie infolge des allgemeinen Anstiegs des Lebensstandards seit langem überfällig sei.

Die Konferenz beschloß, einen kleinen Redaktionsausschuß mit der Revision der Charta zu beauftragen. Die Zusammensetzung dieses Ausschusses ist wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>
Argentinien	E. Venturini
Kanada	L. J. McLaughlin
Indien	J. D. Randeri
Schweden	G. Karlsson
Tunesien	I. Lejri
Großbritannien	W. Hogarth, K. A. Murphy
USA	S. Wall

Der Ausschuß wurde absichtlich klein gehalten, um seine Arbeit zu beschleunigen, damit die revidierte Fassung der Charta so bald als möglich zur Diskussion gestellt werden kann.

Der Rest des Arbeitsprogrammes (Anhang III zu Dokument XXX C-8/5) wurde *befürwortet*.

6. Wahlen

Gestützt auf die eingereichten Nominierungen wurden folgende Ausschüsse in folgender Zusammensetzung gewählt:

Sektionsausschuß

Argentinien	E. Venturini, J. Luiciani, A. Ravina
Barbados	F. L. Walcott
Belgien	W. Cassiers
Kanada	L. J. McLaughlin
Dänemark	P. Møller-Hansen
Finnland	O. Keitele, S. E. Nylund
Deutschland	H. Rake
Indien	K. Khadilkar
Israel	H. Cukier, Y. Yagol
Italien	F. Giorgi
Japan	S. Kono, K. Takemata
Jamaika	R. Francis
Mexiko	A. Fernandez, A. Hernandez
Niederlande	W. Ch. van Zuylen
Norwegen	H. Aasarød, O. Tennfjord
Schweden	G. Klang, S. Wiebe
Schweiz	K. Rebsamen
Tunesien	Lejri Ismail
Großbritannien	W. Hogarth, J. Slater
USA	E. Shepard, S. Wall, J. Curran

Ausschuß für asiatische Seeleute

Dänemark	S. Fønsskov
Deutschland	H. Rake
Indien	L. Barnes
Niederlande	W. Ch. van Zuylen
Norwegen	A. Aasarød
Schweden	G. Klang
Großbritannien	W. Hogarth, J. Slater
USA	E. Shepard, S. Wall

Automationsausschuß

Belgien	W. Cassiers
Kanada	L. J. McLaughlin
Dänemark	P. Møller-Hansen
Deutschland	H. Rake
Italien	F. Giorgi
Japan	S. Kono
Niederlande	W. Ch. van Zuylen
Schweden	S. Wiebe
Großbritannien	R. Spruhan, J. Slater
USA	E. Shepard, S. Wall

W. Hogarth (Großbritannien) wurde als Nachfolger von D. S. Tennant (Großbritannien) zum Sektionsvorsitzenden gewählt und K. Mols-Sørensen (Dänemark) als Nachfolger von J. Curran (USA) zum Vizevorsitzenden.

7. Verschiedenes

Ein Antrag auf Einberufung einer Sitzung der asiatischen Seeleute-Mitgliedsverbände zwecks Diskussion der großen Arbeitslosigkeit unter asiatischen Seeleuten wurde zur Weiterbehandlung an den Ausschuß für asiatische Seeleute verwiesen.

Mehrere Delegierte und auch der Generalsekretär zollten dem ausscheidenden Sektionsvorsitzenden ihre Anerkennung für seine langjährige Tätigkeit und seine fähige Verteidigung der Interessen der Seeleute auf nationaler und internationaler Ebene.

In seiner Antwort teilte der ausscheidende Vorsitzende mit, daß die ehemalige Internationale Vereinigung der Schiffsoffiziere (IMMOA), die sich im Jahre 1946 mit der ITF zusammengeschlossen habe, aber erst vor kurzem ganz aufgelöst worden sei, ihr restliches Guthaben (rund £ 1.000) der ITF übergeben habe, mit der Bitte, diesen Betrag zugunsten der asiatischen Seeleute auszugeben, vielleicht im Zusammenhang mit der Erfüllung des oben genannten Antrages auf Einberufung einer Sitzung der asiatischen Seeleute-Mitgliedsverbände.

W. HOGARTH
Berichterstatter

GEMEINSAME KONFERENZ DER SEKTIONEN DER SEELEUTE UND HAFENARBEITER

Die Konferenz begann um 9 Uhr am 3. August 1971. An ihr nahmen 83 Delegierte und Berater von angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter aus folgenden 28 Ländern teil: Argentinien, Australien, Barbados, Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland (Exilgewerkschaft), Finnland, Ghana, Großbritannien, Indien, Irland, Israel, Japan, Kanada, Malta, Mexiko, den Niederlanden, Norwegen, Peru, Philippinen, El Salvador, Schweden, Schweiz, Spanien, Tunesien, Uruguay und den USA.

T. O'Leary, Co-Vorsitzender des Fair-Practices-Ausschusses, führte den Vorsitz.

1. Wahl des Berichterstatters

T. O'Leary wurde zum Berichterstatter bestimmt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht der Sondersektion der Seeleute wurde angenommen. Bei der Diskussion des ergänzenden Tätigkeitsberichtes (Dokument XXX C-8/SS) erhoben sich mehrere Teilnehmer, um Stellung zu nehmen. Die wichtigsten zur Diskussion gelangten Punkte sind nachstehend angeführt.

Einige Delegierte waren der Ansicht, daß die im Vertragsentwurf (Anhang zu Dokument XXX C-8/SS) angeführten Heuern zu niedrig seien, um eine wirksame Abschreckung für Schattenflaggenreeder darzustellen; einige Delegierte waren der Meinung, daß die in Nordamerika gültigen Heuern mit eingeschlossen hätten werden sollen, um die Durchschnittsheuern zu berechnen, andere wieder sprachen sich dafür aus, daß die Heuern der Offiziere in den Vertrag hätten aufgenommen werden sollen.

Ferner sollten, wie es auch für die Frachttarife gilt, die Heuern festgelegt werden, um zu vermeiden, daß einige Reeder größeren Profit herauschlagen, und damit noch weiter ermutigt werden, die Seeleute auszunützen.

Ein *Vorschlag*, die im Vertragsentwurf angeführten Heuern zu verdoppeln, wurde *angenommen*, und zwar mit 25 Stimmen dafür, 11 dagegen und 21 registrierten Stimmenthaltungen. Ferner wurde *beschlossen*, den Vertragsentwurf an den Fair-Practices-Ausschuß zu verweisen, und der Generalsekretär versprach, die Heuern der Offiziere in den Vertrag aufzunehmen.

Als nächstes wurde darüber berichtet, daß bestimmte Reeder — und in einigen Fällen Regierungen — auf ihren Schiffen billige Arbeitskräfte beschäftigen, ohne diese Schiffe auf die Flagge eines anderen Landes umzuregistrieren. Mehrere Delegierte waren der Ansicht, daß die sich aus der Beschäftigung solcher „Bequemlichkeitsbesetzungen“ ergebenden Probleme derartig zugenommen haben, daß sich ihre Behandlung auf internationaler Ebene als unumgänglich erweisen könnte. In diesem Zusammenhang wurde aber auch darauf verwiesen, daß das ITF-Sekretariat die angeschlossenen Verbände auf diesem Gebiet bereits unterstützt und berät. Ferner wurde beschlossen, daß zu gegebener Zeit eine Konferenz der asiatischen Seeleuteverbände einberufen werden sollte, um den eigentlichen Kern dieses Problems, nämlich die verheerende Arbeitslosigkeit in Asien, zu diskutieren, obwohl die genannten Reeder nicht nur in Entwicklungsländern nach billigen Arbeitskräften Ausschau halten.

Mehrere Delegierte dankten ihren Hafentarbeiter-Kollegen für die von ihnen durchgeführten Boykotte von Schattenflaggschiffen.

Der Generalsekretär betonte jedoch, daß die Kampagne gegen Schattenflaggschiffe trotz der beispielhaften Boykotttätigkeit einiger weniger Verbände letzten Endes doch fehlschlagen müsse, wenn nicht alle Hafentarbeiter-Organisationen bereit seien, sie aktiv zu unterstützen. Die Sondersektion habe geeignete gewerkschaftspolitische Richtlinien formuliert, deren erfolgreiche Realisierung jedoch nur von den angeschlossenen Gewerkschaften gewährleistet werden könne.

Mehrere Hafentarbeiter-Gewerkschaften, darunter die Organisationen der Hafentarbeiter Australiens, Indiens, Nordamerikas und Großbritanniens, sprachen sich für die Fortsetzung der Kampagne gegen Schattenflaggschiffe aus und ersuchten die übrigen Delegierten, mit ihnen den Kampf aufzunehmen. Die schwedischen und finnischen Gewerkschaften dagegen waren der Ansicht, daß sie die Kampagne einstellen sollten, falls sie nicht von mehr angeschlossenen Verbänden unterstützt werde.

3. Anträge

Der Entschließungsausschuß hatte einen Antrag über Schattenflaggen (siehe Dok. XXX C-11) an die gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter verwiesen.

Bei der Diskussion dieses Antrages wurde vorgeschlagen, daß der erste Absatz (betreffend die Definierung des Begriffes „Schattenflagge“ in bezug auf die Eigentümerschaft von Schiffen) gestrichen werden sollte, da die vom letzten Kongreß beschlossene Definierung dieses Begriffes noch zutreffend sei.

Ferner wurde beschlossen, alle gewerkschaftspolitischen Fragen über die Tätigkeit der Sondersektion an den Fair-Practices-Ausschuß zu verweisen, da es ja keinen Sinn habe, neue gewerkschaftspolitische Beschlüsse zu fassen, solange die bereits gefaßten Beschlüsse nicht allgemein befolgt worden seien.

Der Generalsekretär schlug vor, daß man ihn bevollmächtigt, die zuständigen Mitgliedsverbände in zehn Schlüsselhäfen der Welt zu ersuchen, einen Funktionär zu ernennen oder bereitzustellen, dessen Aufgabe es sein würde, die Steuern und Arbeitsbedingungen der Besatzungen von Schattenflaggenschiffen zu kontrollieren, den Sicherheitsstandard dieser Schiffe zu ermitteln und die Erfüllung bestehender ITF-Schutzverträge für solche Schiffe zu kontrollieren. Eine weitere Aufgabe dieser Funktionäre würde in der Koordinierung erforderlicher Unterstützungsmaßnahmen der angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafendarbeiter bestehen. Diese Funktionäre sollten zunächst für ein Jahr eingesetzt werden, und die ITF werde £ 1.000 pro Funktionär zu den Kosten ihrer Beschäftigung beisteuern.

Abschließend wurde vorgeschlagen, den Antrag über Schattenflaggen, zusammen mit dem Antrag auf Abänderung des ersten Absatzes des Schattenflaggenantrages und dem Vorschlag des Generalsekretärs betreffend die Ernennung von Sonderfunktionären zwecks Kontrolle von Schattenflaggenschiffen, zur Weiterbehandlung an den Fair-Practices-Ausschuß zu verweisen.

Dieser Vorschlag wurde mit 35 Stimmen bei fünf Gegenstimmen *angenommen*.

4. Wahlen

Der neugewählte Fair-Practices-Ausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

<u>Land</u>	<u>Seeleute</u>	<u>Hafenarbeiter</u>
Argentinien	A. Ravina	E. Tolosa
Belgien	W. Cassiers	A. Vervliet
Deutschland	H. Rake	B. Frank
Finnland	O. Keitele	—
Großbritannien	W. Hogarth	T. O'Leary
	J. Slater	—
Italien	F. Giorgi	M. Di Mario
Japan	K. Kihata	—
Kanada	L. J. McLaughlin	—
Niederlande	W. Ch. van Zuylen	W. Hulsker
Norwegen	E. Tollerud	—
Schweden	G. Karlsson	H. Ericson
USA	E. Shepard	T. W. Gleason
	S. J. Wall	—

Die obige geographische Zusammensetzung des Ausschusses wurde als angemessen bezeichnet und es wurde beschlossen, keine weiteren Länder in den Ausschuß aufzunehmen.

Ferner wurde beschlossen, daß der Ausschuß wie bisher zwei Vorsitzende haben sollte, nämlich den Vorsitzenden der Seeleutesektion W. Hogarth (Großbritannien) und T. O'Leary (Großbritannien). Abschließend zollten mehrere Delegierte dem ausscheidenden Co-Vorsitzenden D. S. Tennant (Großbritannien) ihre Anerkennung für seine langjährigen und treuen Dienste.

Abschließend ersuchte der Generalsekretär alle Delegierten mit Nachdruck, der im Laufe der Konferenz wörtlich beteuerten Kampflosigkeit durch die Ergreifung konkreter Maßnahmen Ausdruck zu geben.

5. Verschiedenes

Unter diesem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

T. O'LEARY
Berichterstatter

KONFERENZ DER FISCHER

Die Konferenz fand am Nachmittag des 29. Juli statt. An ihr nahmen 29 Delegierte und Berater aus folgenden zehn Ländern teil: Belgien, Dänemark, Deutschland, Färöer Inseln, Finnland, Großbritannien, Japan, den Niederlanden, Norwegen und den USA.

R. Dekeyzer (Belgien) führte den Vorsitz.

Tagesordnung

1. Wahl des Berichterstatters.
2. Tätigkeitsbericht.
3. Anträge.
4. Arbeitsprogramm.
5. Wahlen.
6. Verschiedenes.

1. Wahl des Berichterstatters

W. Hulsker (Niederlande) wurde zum Berichterstatter bestimmt.

2. Tätigkeitsbericht

Im Laufe der Diskussion des Tätigkeitsberichtes wurde auf folgende Fragen Bezug genommen: Durchsetzung einer ununterbrochenen Ruhezeit von mindestens acht Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden; Ratifizierung von Übereinkommen und Empfehlungen der IAO über die Arbeitsbedingungen der Fischer; die EWG und die Frage der Fischereigrenzen; Ausbildung und Befähigung der Fischer; Garantieheuer; Vertretung auf Tagungen der IMCO; Beeinträchtigung des Verdienstes der Fischer infolge der Tatsache, daß Fischereifahrzeugbesitzer auch den Fischmehlmarkt kontrollieren.

Der Tätigkeitsbericht wurde *angenommen*.

3. Anträge

Es lagen keine Anträge vor.

4. Arbeitsprogramm

Im Zusammenhang mit dem vorgeschlagenen Arbeitsprogramm der Sektion wurde beschlossen, daß während der kommenden Zwischenkongressperiode eine Revision des Internationalen Forderungsprogrammes der Fischer vorzunehmen wäre, und daß die angeschlossenen Verbände ersucht werden sollten, zwecks Aufnahme in ein solches revidiertes Programm geeignete schriftliche Vorschläge einzureichen, damit zuhanden der nächsten Sektionskonferenz, die nach Ansicht der Sektion entweder Ende 1972 oder Anfang 1973 stattfinden sollte, ein Entwurf für ein solches Programm erstellt werden kann.

Das restliche Arbeitsprogramm (Anhang zu Dok. XXX C-8/F) wurde gutgeheißen.

5. Wahlen

Die Zusammensetzung des neugewählten Sektionsausschusses ist wie folgt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>
Argentinien	J. Vidal Perez
Belgien	H. Dumaray
Dänemark	A. Kruse
Deutschland	H. Rake
Färöer Inseln	O. Jacobsen
Finnland	R. Herdin
Großbritannien	D. Shenton
Japan	K. Doi
Niederlande	W. Hulsker
Norwegen	K. Kristoffersen
USA	J. Algina

Etwaige weitere Einbringungen sind schriftlich dem Sekretariat zu unterbreiten.

H. Rake (Bundesrepublik Deutschland) wurde als Nachfolger des Kollegen **R. Dekeyzer** (Belgien) zum Vorsitzenden der Sektion gewählt und **W. Hulsker** (Niederlande) als Nachfolger des Kollegen **H. Wiemers** (Deutschland) zum Vizevorsitzenden. Weder Dekeyzer noch Wiemers kandidierten für die Wiederwahl.

Mehrere Delegierte und der Generalsekretär zollten den zurücktretenden Amtsträgern der Sektion ihre Anerkennung für ihre langjährigen und treuen Dienste.

6. Verschiedenes

Nach einer ausführlichen Diskussion über die Ausstoßung giftiger Industrie-Abfallprodukte auf hoher See und die willkürliche Erweiterung der Fischereigrenzen seitens bestimmter Länder wurde beschlossen, daß das Sekretariat hierüber den zuständigen internationalen Instanzen (IMCO, FAO und den Organisatoren der Dritten Internationalen Seerechtskonferenz) Berichte unterbreiten und in diesen auf die Notwendigkeit der Ergreifung zusätzlicher Maßnahmen zwecks Verhinderung der Verunreinigung der Meere und Fischereigewässer verwiesen werden sollte, damit ein geeignetes internationales Verwaltungsinstrument über sämtliche Arten von Abfallprodukten erstellt werden kann.

Gleichzeitig sollte betont werden, daß die von den Vereinten Nationen zwecks internationaler Befolgung festgelegten Fischereigrenzen eingehalten werden und die Versuche bestimmter Länder, ihrerseits unvernünftig weite Fischereigrenzen festzulegen und infolgedessen unschuldige Fischer bei ihrer Arbeit zu belästigen und die Navigationsfreiheit zu beeinträchtigen, verurteilt werden sollten.

Abschließend berichtete der dänische Delegierte über den erfolgreichen Abschluß eines Kollektivvertrages für die dänischen Fischer nach einem langwierigen Arbeitskonflikt und teilte mit, daß der neue Vertrag unter anderem eine garantierte Mindeststeuer vorsieht.

W. HULSKER
Berichterstatter

KONFERENZ DER SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

Die Sektion Zivilluftfahrt tagte am Nachmittag des 30. Juli 1971 in Wien. An der Konferenz nahmen 91 Delegierte und Berater aus folgenden 26 Ländern teil: Argentinien, Barbados, Belgien, Bolivien, Chile, Dänemark, Deutschland, Ekuador, Frankreich, Großbritannien, Guatemala, Israel, Japan, Kanada, Libanon, Mexiko, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Panama, Peru, Schweden, Schweiz, Singapur, Tunesien und den USA.

1. Wahl des Berichterstatters

J. K. Post (Niederlande) führte den Vorsitz und wurde zum Berichterstatter bestimmt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1968 bis 1970 (Pkt. 148 bis 163) und der ergänzende Tätigkeitsbericht (XXX C-8/CA) wurde angenommen. Die Sektion möchte in diesem Zusammenhang folgende Bemerkung machen:

„2.1. Gelegentlich waren die Sitzungen des Sicherheitsausschusses von sehr kurzer Dauer und es lagen keine ausführlichen Unterlagen vor. Auch war die Teilnahme der Mitglieder des Ausschusses an dessen Sitzungen nicht regelmäßig. Dem muß abgeholfen werden.“

3. Anträge

Der beiliegende Entschließungsantrag über die erzwungene Umleitung des BOAC-Fluges 045 durch die libyschen Behörden wurde *angenommen*. Ein Abänderungsantrag des tunesischen Delegierten auf Ersetzung des Wortes „bedauert“ durch das Wort „verurteilt“ im 3. Absatz der Entschließung und auf Hinzufügung der Worte „und maltesischen“ nach dem Wort „libyschen“ im letzten Absatz, wurde mit Stimmenmehrheit *abgelehnt*.

4. Arbeitsprogramm

Das in Dok. XXX C-8/CA, Anhang, angeführte Arbeitsprogramm wurde nach Vornahme der nachstehend angeführten Abänderung *angenommen*:

„3.1. daß die Häufigkeit der Sitzungen der verschiedenen Ausschüsse (Sektionsausschuß, Technischer Ausschuß, Sicherheitsausschuß), vom Urteil des ITF-Vorstandes abhängig sein sollte;

3.2. daß vor der geplanten Zivilluftfahrtstagung der IAO eine Vollkonferenz der Sektion stattfinden sollte; und

3.3. daß die sich aus der Verbreitung des Charter-Flugverkehrs ergebenden Schwierigkeiten zur Liste der Probleme, denen sich die Zivilluftfahrt gegenübergestellt sieht, hinzugefügt werden sollten.“

5. Wahlen

Die Zusammensetzung des Sektionsausschusses und der von der Konferenz gewählten Unterausschüsse ist wie folgt:

Sektionsausschuß

Navigatoren

A. Reisberg — Argentinien
S. Mili — Tunesien
S. R. Clifford-Smith — Großbritannien

Flugingenieure

F. Carrasco — Chile
J. Wahle — USA
R. Porat — Israel

Piloten

F. de Dios — Mexiko

Bodenpersonal

B. Velasco — Bolivien
V. Navarrete — Panama
J. Peterpaul — USA
S. Lundgren — Schweden

Flugleiter

R. Leiby — USA

Kabinenpersonal

J. Cousins — Großbritannien
I. Claesson — Schweden

Verwaltungs- und Büropersonal

E. McKenzie — Großbritannien

Sonstige Kategorien

F. Kaspar — Österreich (Stellvertreter — A. Stidl)
Th. Preis — Deutschland
F. L. Walcott — Barbados (Stellvertreter — C. Mayers)

Sicherheitsausschuß

J. Peterpaul — USA — Vorsitzender
ÖTV — Deutschland (Ernennung erfolgt später)
Y. Shermister — Israel
R. Leiby — USA
R. Smeal — Kanada
J. Lootens — Belgien
R. Chadwick — Großbritannien
S. Abi-Nahed — Libanon
I. Cleasson — Schweden
A. Reyes — Mexiko
C. Korevaar — Niederlande
J. Orlando — Argentinien
J. Wahle — USA

Technischer Ausschuß der Flugingenieure

S. R. Clifford-Smith — Großbritannien — Vorsitzender
S. Mili — Tunesien
O. Withers — Großbritannien
G. Boulay — Frankreich
ÖTV — Deutschland (Ernennung erfolgt später)
J. Wahle — USA
W. Schreuder — Niederlande
R. Porat — Israel
Flugingenieure — Australien (Ernennung erfolgt später)
F. Durkin — Großbritannien

J. K. Post wurde als Vorsitzender der Sektion wiedergewählt. W. Gill wurde zum Vize-Vorsitzenden der Sektion gewählt.

Dem ausscheidenden Vize-Präsidenten, D. S. Tennant, wurde in Anerkennung seiner langjährigen Arbeit in der Gewerkschaftsbewegung und insbesondere in der ITF-Sektion Zivilluftfahrt der Dank ausgesprochen.

6. Verschiedenes

Kollege Deseau (Frankreich) und Kollege Fanuele (Argentinien) berichteten über Probleme der Zivilluftfahrt und des Zivilluftfahrtpersonals.

KONFERENZ DER SEKTION TRANSPORTVERWANDTE BERUFE UND DIENSTE

Die Konferenz tagte am 30. Juli. An ihr nahmen 30 Delegierte und Berater aus Barbados, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Österreich, Schweden, Tunesien und den USA teil.

1. Wahl des Berichterstatters

A. P. Coldrick (TSSA, Großbritannien), Sektionsvorsitzender, führte den Vorsitz und wurde zum Berichterstatter bestimmt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Sektion wurde ein Bericht über die Tätigkeit während der Zwischenkongreßzeit vorgelegt. In Anbetracht dessen, daß während dieser Zeitspanne anscheinend kein echtes Interesse an der Sektion zu verzeichnen war, wurde die Konferenz zunächst gebeten, zu entscheiden, ob sie als getrennte Fachsektion der ITF weiterzubestehen wünsche. Nach einer langen Diskussion wurde einstimmig beschlossen:

- „2.1. daß die Sektion als getrennte Fachsektion weiterbestehen sollte,
- 2.2. daß das Sekretariat, gestützt auf die vorliegenden Informationen, das Zuständigkeitsbereich der Sektion klarer definieren sollte,
- 2.3. daß das Sekretariat eine umfassende Untersuchung der großen internationalen Reiseagenturen vornehmen sollte, um konkrete Vorstellungen über die Möglichkeit der Organisierung des Personals solcher Agenturen auf internationaler Ebene zu gewinnen, und
- 2.4. daß das Sekretariat, unter Berücksichtigung der im Laufe der Diskussion gegebenen Anregungen einen Fragebogen aussenden und die ange-

schlossenen Verbände gleichzeitig ersuchen sollte, weitere Vorschläge zu machen."

3. Anträge

Es lagen keine Anträge vor.

4. Arbeitsprogramm

Die Sektion beschloß, daß sich das Arbeitsprogramm der Sektion auf die unter Punkt 2 gefaßten Beschlüsse stützen sollte. Nach Vornahme der erforderlichen Forschungsarbeiten und Zusammenstellung der Antworten auf den oben genannten Fragebogen sollte das Sekretariat gegen Ende 1971 oder Anfang 1972 eine Sitzung des Ausschusses der Sektion einberufen.

5. Wahlen

Folgende Mitglieder wurden in den Sektionsausschuß gewählt:

<u>Land</u>	<u>Mitglied</u>	<u>Stellvertreter</u>
Dänemark	K. Ellegaard (DASF) L. Larsen (Funktionærforbund)	
Deutschland	K. Haussig (Vizevorsitzender, ÖTV)	
Frankreich	R. Decoudun (FAC) E. Questerbert (Féd. de Cheminots)	R. Lanoiselée (FAC) R. Ruffin (Féd. de Cheminots)
Großbritannien	A. P. Coldrick (Vorsitzender, TSSA) D. A. McKenzie (TSSA)	
Japan	N. Odake (TBWU)	R. Funayama (TBWU)
Österreich	E. Strasser (HTV)	J. Prinz (HTV)
Schweden	S. Jönsson (TWU)	
USA	L. E. Dennis (BRAC) T. Fitzgibbon (BRAC)	

Ferner wurde zur Kenntnis genommen, daß die schwedische Gewerkschaft HTF und der Britische Transportarbeiterverband (TGWU) zu einem späteren Zeitpunkt schriftliche Nominierungen für den Sektionsausschuß einreichen würden.

6. Verschiedenes

Unter diesem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

Wortlaut der vom Kongreß angenommenen Entschlieûungen

1. Gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen

Der 30. Kongreß der ITF, versammelt in Wien, vom 28. Juli bis 6. August 1971, nimmt folgende Entschlieûung über gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen an: Der Kongreß betrachtet gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen seitens der ITF als ein grundlegendes und praktisches Mittel der internationalen Gewerkschaftspolitik; als eine unentbehrliche Waffe der internationalen Solidarität und eine nützliche gewerkschaftspolitische Maßnahme für die Lösung spezifischer ITF-Probleme (Unterdrückung gewerkschaftlicher Rechte und Flugzeugentführungen).

Der Kongreß ist entschlossen, wirksame gewerkschaftspolitische Kampfmaßnahmen in die Wege zu leiten, wenn sich gezeigt hat, daß den Mitgliedern der ITF auf gesetzlichem Wege, durch Beeinflussung der öffentlichen Meinung oder geeignete Maßnahmen seitens der Regierung kein Schutz geboten werden kann.

In Anbetracht der Tendenz in Richtung einer Reduzierung der Gesamtmitgliedschaft und im Hinblick auf den strukturellen Wandel im Transport und Verkehr beschließt der Kongreß, die Position, die Zuständigkeit und das Prestige der ITF durch eine Wiederbelebung der Tradition militanter gewerkschaftlicher Kampfmaßnahmen und einer militanten ITF-Politik zu stärken.

2. Arbeitszeit

Der Kongreß möge aus Dringlichkeitsgründen und im Interesse menschenwürdiger Beschäftigungsbedingungen empfehlen, daß alle angeschlossenen Verbände danach trachten sollten, daß Kollektivverträge und gesetzliche Bestimmungen eine Kontrolle der höchstzulässigen täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit vorsehen, wobei die gesamte Beschäftigungszeit, einschließlich der Warte- und Bereitschaftszeit, als Arbeitszeit gelten soll.

3. Multinationale Unternehmen

Im Hinblick auf den beachtlichen Anstieg der Zahl multinationaler Unternehmen möge der Kongreß den Vorstand beauftragen, unverzüglich eine gemeinsame Prüfung des diesbezüglichen Sachverhalts mit dem Internationalen Metallarbeiterverband und anderen hierfür in Betracht kommenden Internationalen Berufssekretariaten in die Wege zu leiten.

Der Kongreß ist der Ansicht, daß sich unsere Mitglieder aufgrund der zunehmenden Bildung solcher Unternehmen großen Problemen in bezug auf Beschäftigung und Lebensstandard gegenübergestellt sehen.

4. Sabotageanschläge und Angriffe auf Schiffe und Besatzungsmitglieder

Der 30. Kongreß der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971, nimmt folgende Entschlieûung an:

Der Kongreß nimmt mit ernster Besorgnis Kenntnis von einem Angriff von Terroristen auf den Tanker „CORAL SEA“ in der Meerenge von Bab-el-Mandeb am 10. Mai 1971.

Der Kongreß ist fest entschlossen, die Seepiraterie und willkürliche Terroraktionen, die die Freiheit der Schifffahrt beeinträchtigen und die Sicherheit der Seeleute gefährden, mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln zu bekämpfen.

Der Kongreß *erklärt*, daß sämtliche Schifffahrtsländer der Welt an der Aufrechterhaltung der Navigationsfreiheit ein gemeinsames Interesse haben und wird daher alle erforderlichen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, daß alle Schiffe sicher ihren Bestimmungshafen erreichen.

Der Kongreß *ist äußerst besorgt* darüber, daß der Angriff auf das Schiff „CORAL SEA“ einer Ausdehnung der in der Zivilluftfahrt auftretenden Entführungsanschläge auf die Schifffahrt und den Seeverkehr gleichbedeutend ist und somit den gesamten Welthandel und das internationale wirtschaftliche Gedeihen beeinträchtigen könnte.

Der Kongreß *fordert* gemeinsame Maßnahmen seitens der Vereinten Nationen und der Schifffahrtsländer gegen bewaffnete Angriffe auf Handelsschiffe und deren Besatzungen.

Der Kongreß *bevollmächtigt* den Vorstand der ITF, dringende Maßnahmen seitens der ITF gegen Sabotageanschläge und Angriffe auf Schiffe und deren Besatzungen in Erwägung zu ziehen, um die Sicherheit der Seeleute, der Mitglieder und Mitgliedsverbände der ITF zu gewährleisten.

5. Streikrecht der japanischen Arbeitnehmer im öffentlichen Transport

Im Hinblick darauf:

daß die Mitglieder des Japanischen Eisenbahnerverbandes, der Japanischen Gewerkschaft des Lokpersonals und der Japanischen Föderation der Gewerkschaft des Personals städtischer Verkehrsbetriebe eine lebenswichtige Rolle in der japanischen Transportarbeiterbewegung spielen; in einen schweren Kampf gegen verschiedene Unterdrückungsmaßnahmen der Behörden, die von der Regierung unterstützt werden, verwickelt sind; und, obwohl ihnen das Streikrecht abgesprochen wurde, Streikmaßnahmen in Unterstützung ihrer Forderungen auf Verbesserung der Löhne, Arbeits- und Lebensbedingungen sowie gegen sogenannte Rationalisierungsmaßnahmen auf Kosten der Arbeiter durchführen;

daß sie fest entschlossen sind, noch schlagkräftigere Streikaktionen zu unternehmen, um das Streikrecht wiederzugewinnen;

daß Japan im August 1945 die Potsdamer Erklärung ratifiziert hat, und alle Aspekte des öffentlichen Lebens von den Besatzungsmächten demokratisiert wurden, sodaß die arbeitende Bevölkerung durch die Empfehlung der Behörden zum Erlaß einer Gesetzgebung über die Rechte der Gewerkschaften von der Unterdrückung der Vergangenheit befreit wurde;

daß im Jahre 1947 eine neue demokratische Verfassung erlassen wurde, die drei grundlegende Gewerkschaftsrechte, nämlich das Vereinigungsrecht, das Kollektivverhandlungsrecht und das Streikrecht garantiert;

daß die japanische Regierung im Jahre 1948, auf Befehl der amerikanischen Besatzungstreitkräfte, den bei den japanischen Staatsbahnen beschäftigten Arbeitnehmern das Streikrecht entzogen und ein Antistreikgesetz (über die Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen bei öffentlichen Körperschaften und verstaatlichten Unternehmen) erlassen hat, obwohl das Kollektivverhandlungsrecht gewährt und das genannte Antistreikgesetz im Jahre 1952 auch auf das bei städtischen Verkehrsbetrieben beschäftigte Personal ausgedehnt wurde;

daß dieses Antistreikgesetz schwere Strafen (einschließlich Entlassung) gegen Personen vorsieht, die es verletzen;

daß die bei nationalen und lokalen öffentlichen Verkehrsunternehmen beschäftigten

Arbeitnehmer während der letzten Jahrzehnte eine große Anzahl von Streiks durchgeführt haben, um Lohnerhöhungen und Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen durchzusetzen und fest davon überzeugt sind, daß sie die Zurückziehung des Antistreikgesetzes nur durch die Ergreifung von Streikmaßnahmen bewirken können, was sie als ihr gutes Recht als Arbeiter betrachten;

daß die Behörden nicht nur die Forderungen der betreffenden Arbeitnehmer konsequent ablehnen, sondern die Protestaktionen der Arbeitnehmer mit zunehmender Brutalität unterdrücken und eine große Anzahl von Arbeitern durch die Anwendung des Antistreikgesetzes bestraft haben;

daß bis jetzt 313 Mitglieder des Japanischen Eisenbahnerverbandes entlassen, 2339 Mitglieder suspendiert wurden und weitere 143.000 Mitglieder anderen Maßnahmen wie Lohnkürzungen und Verwarnungen ausgesetzt gewesen sind; daß 160 Mitglieder der Gewerkschaft des Lokpersonals entlassen, 1284 suspendiert und weitere 30.000 gemäßregelt wurden; daß ein Mitglied der Japanischen Föderation der Gewerkschaften des Personals städtischer Verkehrsbetriebe entlassen, 400 suspendiert und 1000 weitere Mitglieder entweder verwarnt wurden oder Lohnkürzungen erlitten;

daß die drei Gewerkschaften finanzielle Hilfe für die Opfer der Unterdrückungsmaßnahmen der Behörden bereitgestellt haben (die Gesamtsumme des Relief-Fonds beläuft sich auf Y 35.700.000.000 (etwa \$ 100.000.000), sodaß es für die betreffenden Gewerkschaften schwierig ist, ihre übrige gewerkschaftliche Tätigkeit zulänglich zu finanzieren);

appelliert der 30. Kongreß der ITF an die Mitgliedsverbände aller Welt um Unterstützung und Solidarität mit den japanischen Transportarbeitern in ihrem Kampf um die Wiedererlangung des Streikrechts;

protestiert gegen die Unterdrückung grundlegender Gewerkschaftsrechte der Transportarbeiter, ganz gleich, in welchen Teilen der Welt.

6. Ostbengalen

Der 30. Kongreß der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971:

Gibt seiner tiefen Bestürzung über die erschütternden Leiden *Ausdruck*, denen viele Tausende von Transportarbeitern und Millionen anderer Menschen ausgesetzt sind, die als unmittelbare Folge der Maßnahmen der pakistanischen Regierung, die nach den Wahlen vom Dezember 1970 ein Militärregime über Ostbengalen verhängte, ihre Wohnungen und ihren Lebenserwerb verloren haben.

Gibt seiner Anerkennung über die beispielhaften Bemühungen der indischen Regierung *Ausdruck*, die weder Mühe noch Kosten gescheut hat, um die Not dieser Arbeiter und Millionen von Flüchtlingen zu lindern.

Bekräftigt erneut die in den Satzungen der ITF enthaltene Erklärung, daß die ITF sich für die Verteidigung der Demokratie und der Freiheit einsetzt und den Kolonialismus, den Totalitarismus und die Aggression in allen ihren Formen bekämpft, um für die Transportarbeiter in aller Welt uneingeschränkte Gewerkschaftsrechte und soziale wirtschaftliche Gerechtigkeit zu erlangen.

Gibt seiner Besorgnis über das Schicksal aller in Haft befindlichen Personen *Ausdruck* und *ersucht* alle angeschlossenen Verbände, keine militärischen Transporte für Westpakistan zu beladen und die zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder zu ersuchen, die erforderliche wirtschaftliche Hilfe zur Unterstützung der Millionen von Flüchtlingen bereitzustellen.

Beauftragt den ITF-Vorstand mit aller Dringlichkeit zu erörtern, wie die ITF am besten zur Linderung der beklagenswerten Situation dieser Transportarbeiter und der übrigen nach Indien geflüchteten Menschen beitragen kann.

7. Gesetzwidrige Einmischung Libyens in den Luftverkehr

Der 30. Kongreß der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971:

Nimmt mit großer Besorgnis Kenntnis von der kürzlich erzwungenen Umleitung eines planmäßigen BOAC-Fluges (Nr. 045) am 21. Juli von Rom nach Khartum durch die libyschen Behörden sowie von der darauf erfolgten zwangsmäßigen Fortbringung bestimmter Fluggäste vom Flugzeug, was eine Verletzung der allgemeinen Bestimmungen und der Absichten des in Den Haag im Dezember 1970 angenommenen Internationalen ICAO-Abkommens darstellt.

Verurteilt die libyschen Behörden wegen ihrer gesetzwidrigen Einmischung in die Zivilluftfahrt.

Ersucht das ITF-Sekretariat sowie die zuständigen Regierungsinstanzen der Luftfahrtländer über die angeschlossenen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtpersonals dieser Länder, die ICAO aufzufordern, der Regierung Libyens die FS-Kontrollbefugnis zu entziehen, weil sie im vorliegenden Fall diese Befugnis mißbraucht hat.

Ersucht die angeschlossenen Verbände, geeignete und schlagkräftige gewerkschaftliche Maßnahmen und Demonstrationen gegen die libyschen Behörden durchzuführen, um die Aufmerksamkeit der Weltmeinung auf die Tatsache zu lenken, daß die ITF diesen Akt der Luftpiraterie verurteilt.

8. Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr

Der 30. Kongreß der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971, *ist der Ansicht:*

daß die Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr unbedingt einer Anhebung bedürfen und *daß* die wichtigste diesbezügliche Verbesserung in der strikten Beschränkung der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit bei vollem Lohnausgleich bestehen würde;

daß allen Fahrzeuglenkern mindestens ein freier Tag pro Woche zu gewähren ist;

daß Doppelbesetzungen auf Straßengüterfahrzeugen zu langen Arbeitszeiten führen, insbesondere wenn die Fahrzeuge mit Schlafkabinen ausgerüstet sind.

Beschließt aus diesem Grunde, daß die tägliche Gesamtarbeitszeit der Fahrer im Straßengüterverkehr einschließlich der Überstunden nicht mehr als zehn Stunden betragen sollte, bei entsprechender Begrenzung der wöchentlichen Arbeitszeit.

Fordert alle angeschlossenen Gewerkschaften der Arbeitnehmer im Straßenverkehr *auf:*

sich mit allen Mitteln bei Kollektivverhandlungen und durch geeignete Eingaben an die zuständigen Regierungsinstanzen zwecks Erlasses der erforderlichen Gesetzgebung dafür einzusetzen, daß die Begrenzung der täglichen Arbeitszeit auf zehn Stunden ab 1973 erfolgt, die tägliche Arbeitszeit ab 1975 auf neun Stunden bei vollem Lohnausgleich reduziert und ferner vorgeschrieben wird, daß jedem Fahrer in jeder Arbeitswoche mindestens ein dienstfreier Tag von 24 Stunden zu gewähren ist,

die folgende Politik in bezug auf die Doppelbesetzung von Straßengüterfahrzeugen und die Bereitstellung von Schlafkabinen auf solchen Fahrzeugen zu befürworten: Die Sektion ist sich bewußt, daß die Bereitstellung von Schlafkabinen auf Straßen-

güterfahrzeugen, was immer die ursprüngliche Rechtfertigung dafür war, zu ernststen Mißbräuchen Anlaß geben kann. Die Fahrer sollten in keinem Fall gezwungen, noch sollte es ihnen gestattet sein, ihre tägliche Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen. Noch sollten sie gezwungen sein, in irgendeiner Form die Verantwortung für das Fahrzeug oder dessen Ladung während der täglichen Ruhezeit zu übernehmen. Die Bereitstellung von Schlafkabinen an Bord der Fahrzeuge birgt in diesem Zusammenhang unerwünschte Widersprüche in sich, mit denen sich die Sektion nicht einverstanden erklären kann. Aus diesem Grunde sollte mit allen Mitteln versucht werden, der Herstellung von Fahrzeugen mit Schlafkabinen Einhalt zu gebieten und diesen veralteten Aspekt des Straßengüterverkehrs so bald wie möglich abzuwickeln. Mit der Festlegung maximaler täglicher Arbeitszeitgrenzen ist gleichzeitig dafür zu sorgen, daß sämtliche auf dem Fahrzeug verbrachte Zeit sowie alle anderen Zeiten, während der das Fahrpersonal seinem Arbeitgeber zur Verfügung steht, voll als Arbeitszeit gelten. Infolgedessen besteht in der überwiegenden Mehrzahl von Fällen keine Rechtfertigung für die Beibehaltung der Doppelbesetzung mehr, weswegen diese, wann immer die Betriebsbedingungen es erforderlich machen, durch ein sich auf die Einzelbesetzung von Fahrzeugen stützendes Relaisystem ersetzt werden sollte.

Alle angeschlossenen Verbände werden die erforderlichen Schritte unternehmen, um diese Grundsätze im größtmöglichen Maße anzuwenden, indem sie die Aufnahme geeigneter Klauseln in ihre Kollektivverträge sowie den Erlass geeigneter Gesetze zwecks einheitlicher Beschränkung der Arbeitszeit beantragen und, wo immer notwendig, die Arbeitgeber von der Verwendung von Fahrzeugen mit Schlafkabinen und die Fahrzeughersteller vom Bau solcher Fahrzeuge abhalten.

9. Erforderliche Zusammenarbeit in der Donauschifffahrt

Die nun auch auf der Donau einsetzende Modernisierung bzw. Umstellung des Flottenparks auf personalsparende Selbstfahrer und Schubeinheiten macht auch eine Vereinheitlichung der Besatzungsstärken dieser Fahrzeuge erforderlich.

Damit in engem Zusammenhang stehend wird es sich als unumgänglich notwendig erweisen, die Arbeitsbedingungen auf der Donau zu koordinieren und schließlich an diejenigen der übrigen europäischen Ströme – vornehmlich des Rheins – anzugleichen.

Als letzte Etappe dieser Anpassungsmaßnahmen wäre sodann eine allmähliche Übereinstimmung hinsichtlich der Lohngestaltung innerhalb der europäischen Binnenschifffahrt anzustreben.

Der 30. Kongreß der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971, *beschließt*, daß die ITF-Sektion Binnenschifffahrt den angeschlossenen Gewerkschaften der Donau-Ufer-Staaten ihre volle Unterstützung bei der Aufnahme der ihres Erachtens erforderlichen Kontakte mit Behörden und anderen Organisationen versichert, um die angeführten Forderungen in der gesamten Donauschifffahrt zu erreichen.

10. Änderung der ITF-Satzungen

Der 30. Kongreß der ITF, versammelt in Wien vom 28. Juli bis 6. August 1971, *beschließt*, in den Satzungen der ITF folgende Änderung vorzunehmen:

Artikel XV: Mitgliedsbeiträge und zusätzliche Beiträge

Absatz 1

Der von den angeschlossenen Organisationen gemäß Artikel II, Absatz 3 a, zu zahlende normale Beitrag pro angemeldetes Mitglied wird durch jeden Ordentlichen Kongreß festgelegt und gilt bis zum Ende des Jahres, in dem der nächste Ordentliche Kongreß stattfindet. Im Falle angeschlossener Organisationen, die nur eine sehr geringe Zahl von beitragszahlenden Mitgliedern haben, legt der Vorstand eine Mindestmitgliederzahl fest, für die Mitgliedsbeiträge an die ITF zu zahlen sind.

Absatz 3

Falls er es für angebracht hält, kann der Vorstand es einer angeschlossenen Organisation gestatten, Beiträge zu einem niedrigeren Satz als dem normalen Satz zu zahlen, wenn er davon überzeugt ist, daß die finanzielle Lage des betreffenden Mitgliedsverbandes oder der niedrige Verdienst seiner Mitglieder ein solches Zugeständnis rechtfertigen.

Artikel IV: Kongreß

Absatz 6

Abgesehen von den an anderer Stelle des vorliegenden Absatzes angeführten Bestimmungen, entspricht die zahlende Mitgliedschaft normalerweise der Zahl der Mitglieder, für die Beiträge gemäß Artikel II, Absatz 3 a und Artikel XV dieser Satzungen gezahlt werden. Diese Definition des Begriffs „zahlende Mitgliedschaft“ gilt allgemein bei der Auslegung dieser Satzungen. Der Vorstand kann jedoch die zahlende Mitgliedschaft angeschlossener Organisationen festlegen, denen es aufgrund von Absatz 3 des Artikels XV gestattet wurde, Mitgliedsbeiträge zu einem ermäßigten Satz zu zahlen, aber die diesbezüglichen Vollmachten des Vorstandes sind insofern beschränkt, als er in keinem Fall eine zahlende Mitgliedschaft festlegen kann, die:

- a) niedriger ist als die Ziffer, die sich ergibt, wenn man die Zahl der Mitglieder, für die eine Organisation Beiträge zahlt, in gleichem Maße reduziert wie den normalen Mitgliedsbeitrag;
oder
- b) mehr als das Doppelte dieser Ziffer beträgt;
oder
- c) mehr als die zahlende Mitgliedschaft beträgt, auf die die Organisation Anspruch hätte, wenn sie Beiträge zum normalen Satz zahlte.

Artikel XIII: Fachsektionen und Sonderabteilungen

Absatz 7

Abstimmungen auf Sektionstagungen finden entweder durch Handerheben oder nach Mitgliedschaft statt. Jede der Sektion angehörende Organisation kann eine Abstimmung nach Mitgliedschaft beantragen. Bei Abstimmung nach Mitgliedschaft entspricht die Zahl der Stimmen, auf die eine Organisation Anspruch hat, der zahlenden Mitgliedschaft der in der in Frage kommenden Sektion angemeldeten Arbeitnehmer, gemäß dem am Ende des Vorjahres der Sitzung oder zum Zeitpunkt des Beitritts zur Föderation berechnetem Stand, was immer der spätere Zeitpunkt ist. Jede angeschlossene Organisation ist dafür verantwortlich, die Zahl ihrer Mitglieder in den einzelnen Sektionen anzumelden, wenn sie bei einer Abstimmung nach Mitgliedschaft die entsprechende Stimmzahl in Anspruch nehmen will. Verbände, die diese Bedingung nicht erfüllen, verlieren dadurch ihr Recht auf Abstimmung nach Mitgliedschaft.

Delegiertenliste

30. Kongreß

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Wien

28. Juli bis 6. August 1971

Anmerkung: * = vertritt nichtanwesende Mitgliedsverbände

<u>ITF Reg. Nr.</u>	<u>Land und Organisation</u>	<u>Delegierte</u>	<u>Berater</u>
Argentinien			
10	„La Fraternidad“	E. Chavez J. Gaspar Alonso C. Melgarejo	
11	Sindicato Unido Portuarios Argentinos	E. Tolosa	
14	Asociación de Capataces Estibadores Portuarios	E. Venturini *	
16	Círculo de Electricistas Navales	E. Venturini	
18	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante	A. Ravina	
22	Asociación de Personal Aeronautico	H. Basteiro	J. Orlando R. Dario C.
23	Asociación Argentina de Aeronavegantes	J. Gispert	L. J. Anzaldi R. Siniscalchi
25	Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales	J. Luciani	
26	Union Personal Aeronavegación de Entes Privados UPADEP	D. Fanuele	J. Puchi J. Sansat
Australien			
390	The Motor Transport and Chauffeurs' Association	J. L. Waters	
392/1	Waterside Workers' Federation	C. H. Fitzgibbon	
Barbados			
36	The Barbados Workers' Union	F. L. Walcott	C. Mayers
Belgien			
505	Belgische Transportarbeitersbond	R. Dekeyser P. van den Bergh W. Cassiers	L. Eggers E. Baudet A. Veroliet
506	Secteur Tramways, Vicinaux et Autobus de la CGSP	M. Vergracht A. Cloots	

<u>ITF</u> <u>Reg. Nr.</u>	<u>Land und Organisation</u>	<u>Delegierte</u>	<u>Berater</u>
507	Secteur Cheminots de la CGSP	P. Potums G. Dusslier	
508	Secteur Aviation de la CGSP	J. Lootens	P. Libotte Van Wolputt Mouthy
509	Centrale des Metallurgistes de Belgique	R. Geldof	
Bermuda			
37	Bermuda Industrial Union	L. Iris	
Bolivien			
43	Confederación Sindical de Trabajadores Ferroviarios, Aeronavegacion Luz y Fuerza Teléfonos de Bolivia	E. Casanova	H. Poppe M.
45	Sindicato de Trabajadores Aéreo LAB	L. Daroca	F. Herbas
46	Asociación de Técnicos Aeronauticos	E. Vega Parrilla	
46/0	Sindicato de Aeronavegación LAB Santa Cruz	H. Terrazas M.	C. Antelo B.
46/1	Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aerea (AASANA)	F. Acosta I.	B. Velasco C.
46/4	Sindicato de Tripulantes de LAB	J. Ruiz	
Chile			
52	Asociación de Trabajadores de Lan Chile	J. Castillo U.	
Costa Rica			
76	Union Ferroviaria Nacional	M. Tulio Alvarado	
77/0	Sindicato de Trabajadores de la Northern Railway Company	M. Tulio Alvarado *	
Dänemark			
520	Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund	K. Ellegård A. Kruse	
521	Dansk Jernbane Forbund	B. Aanaes P. J. Larsen	E. Madsen K. Koch
522	Dansk Lokomotivmands Forening	K. B. Knudsen	G. A. Rasmussen
523	Sømaendenes Forbund i Danmark	P. Møller Hansen B. Petersen	
524	Søfyrbødernes Forbund i Danmark	K. Mols-Sørensen *	
525	Sø-Restaurationsens Forbund i Danmark	G. Andersen	
527	Dansk Lokomotivmands Forbund	K. B. Knudsen *	
529	Radiotelegrafistforeningen	S. Bøje Larsen	
530	Maskinmestrenes Forening	A. C. Hansen	
531	Danmarks Skibsførerforening	K. Mols-Sørensen *	
532	Dansk Funktionærforbund	L. Larsen	F. Steffensen
533	Dansk Styrmandsforening	K. Mols-Sørensen	

<u>ITF</u> <u>Reg. Nr.</u>	<u>Land und Organisation</u>	<u>Delegierte</u>	<u>Berater</u>
Bundesrepublik Deutschland			
577	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	H. Kluncker H. Klinger B. Frank W. Matthies H. Rake O. Schwieger H. Janssen W. Weigmann H. Diers	H. Trögel H. Walter J. Inger S. Claus H. Häsch S. Högelein H. Osteresch W. Kröckel K. Haussig H. Wittkopp T. Preis H. Möllers H. Wiemers H. Resch F. Jost
578	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	Ph. Seibert Dr. R. Hofmann R. Bühler E. Plaumann J. Quadflieg H. Smuda E. Amft H. Böhmer W. Schiewe H. Obst B. Trautner W. Drechsler H. Braun A. Krebs	D. Langendorf
Dominikanische Republik			
80	Federación Nacional de Transporte Dominicano	R. Mendoza	
Ekvador			
84	Comite de Empresa de los Trabajadores de la Compañia Braniff Airways Int.	L. Gallardo *	L. E. Jurado
89	Federación de Choferes Profesionales del Ecuador	L. Salas M.	
Estland (Exil)			
540	Eesti Meremeeste Union	N. Metslov	
Färöer Inseln			
541	Føroya Fiskimannafelag	O. Jacobsen	

<u>ITF</u> <u>Reg. Nr.</u>	<u>Land und Organisation</u>	<u>Delegierte</u>	<u>Berater</u>	<u>ITF</u> <u>Reg. Nr.</u>	<u>Land und Organisation</u>	<u>Delegierte</u>	<u>Berater</u>
Finnland				583	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen	R. W. Buckton G. J. Maudsley L. Mills	J. Marvill
542	Rautatielaisten Liitto	U. Keijonen M. Valajärvi S. Kola	T. Gronross	584	Transport Salaried Staffs' Association	A. P. Coldrick K. Styles I. Foulkes A. C. K. Harris	
543	Suomen Veturimiesten Liitto r. y.	P. Oivio E. Häikiö	A. Jaakonsalo	585	Union of Shop Distributive and Allied Workers	J. Coleby G. Kiely J. Hughes	
544	Suomen Konepaallystoliitto	J. R. Heinonen		586	Transport and General Workers' Union	J. L. Jones L. Forden A. E. Birmingham W. J. Matthews W. Greendale W. Powell M. Campbell	T. O'Leary
545	Suomen Merimies-Union r. y.	O. Keitele R. Herdin P. Kinnari	A. Imppu R. Anttila	587	Merchant Navy and Airline Officers' Association	D. S. Tennant J. W. Slater T. H. Goff R. I. Mason	S. R. Clifford-Smith
546	Suomen Laivanpaallystoliitto	S.-E. Nylund		588	Radio and Electronic Officers' Union	K. A. Murphy	
547	Suomen Auto- Ja Kuljetusalan Työntekijäliitto r. y.	M. Veirto L. Halme		589	Scottish Commercial Motormen's Union	A. H. Kitson G. Davidson	
548	Luotsi- Ja Majakkamiesliitto	R. Herdin *		591	United Road Transport Union	J. Case M. Durant	
550	Suomen Radiosahkottajaliitto r. y.	E. A. Koivisto		592	Association of Scientific, Technical and Managerial Staffs	C. Jenkins	E. McKenzie
Frankreich				Guatemala			
560	Fédération Nationale des Ports et Docks et Assimilés	L. Buonaccorsi *		91	Sindicato de Acción y Mejoramiento Ferrocarrileros (SAMF)	A. Morales	
563	Fédération Nationale FO des Transports	P. Felce	W. Gitler	100	Sindicato Union de Trabajadores en Servicios Aereos (UTSA)	E. Castenada M.	N. Vargas Sarti
564	Fédération Syndicaliste FO des Cheminots	L. Buonaccorsi E. Questerbert R. Metais		Honduras			
565	Fédération Autonome des Cadres	R. Decoudun P. Anfrerville		107	Sindicato de Trabajadores de la Tela Railroad Company	O. Gale	
566	Syndicat National du Personnel Navigant Commercial	P. Barbier	Frl. M. Fuss C. Poizat	Indien			
567	Syndicat National des Officiers Radios de l'Aviation Civile	R. Deseau *		311	All India Railwaymen's Federation	P. Gupta	D. D. Vasisht
568	Syndicat National de Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile	R. Deseau	Frl. M. Baraban	312	Maritime Union of India	J. D. Randeri	
569	Syndicat National des Pilotes de Ligne	R. Deseau *		314	Calcutta Port Shramik Union	M. Chatterjee	A. Pillai
570	Fédération des Travaux Publics et des Transports	R. Lapeyre J. Vitellio		317	Transport and Dock Workers' Union	S. R. Kulkarni	M. Kotwal
Ghana				320	National Union of Seafarers of India	L. Barnes	K. Khadilkar
243	Maritime and Dock Workers' Union of TUC Ghana	J. R. Baiden		Indonesien			
Großbritannien				371	Persatuan Buruh Kereta Api	B. K. J. Tambunan	
581	National Union of Railwaymen	Sir Sidney Greene G. W. Chambers J. P. Woodward W. Fordham					
582	National Union of Seamen	W. Hogarth E. Brown R. L. Spruhan W. Brankley E. Kay	Frl. V. E. Westlake				

ITF Reg. Nr.	Land und Organisation	Delegierte	Berater
Irland			
618	Irish Transport and General Workers' Union	C. Kirwan J. Cullen	
Israel			
623	Israel Seamen's Union	C. Cukier	
624	National Union of Government Employees' Railwaymen's Section	C. Cohen	
625	Transport Workers' Division of Histadrut	Y. Yagol Y. Woshina W. Shermister R. Porat	E. Halevi
Italien			
629	Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani	P. Iannone	B. Costantini
630	Federazione Italiana Lavoratori del Mare	F. Giorgi	
631	Unione Italiana Merittimi	V. Agostinone	
635	Unione Italiana Lavoratori Trasporti Ausiliari Traffico e Portuali	A. Ortolani	F. Ortolani M. Di Mario
Jamaika			
104	Jamaica Maritime Union	R. Francis	
Japan			
331	All Japan Seamen's Union	K. Kihata H. Taira S. Kono	
332	National Federation of Municipal Transport Workers' Union	F. Sugo	
333	Japan Travel Bureau Workers' Union	N. Odake	T. Kitaoka R. Funayama
334	National Railway Workers' Union	S. Nakagawa E. Masuda	
335	Nippon National Railway Motive Power Union	M. Nakae	
336	All Japan Express Workers' Union	T. Mabuchi	
337	Japan Air Lines Workers' Union	K. Utagawa	
Kanada			
402	Canadian Air Line Flight Attendants' Association	R. Smeal	F. Fabian
405	Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers	D. N. Secord R. A. Gingerich	
406	Seafarers' International Union of Canada	L. J. McLaughlin	J. Royce W. Glasgow
434	Canadian Railway Labour Association (CRU)	W. C. Y. McGregor Ch. Smith	

ITF Reg. Nr.	Land und Organisation	Delegierte	Berater
Kenia			
206	Railway African Union	W. J. Opiyo	
Luxemburg			
647	Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport Luxembourgeois	J. Schneider J. Konz	
Malaysia			
350	Transport Workers' Union	V. David	
351	The Railwaymen's Union of Malaya	Yahaya bin Mohd. Ali	
Malta			
648	General Workers' Union	A. Caruana	G. Borg
Mexiko			
110	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de Mexico	F. de Dios-Sierra	
114	Sindicato de Trabajadores Ferro-carrileros de la Republica Mexicana	F. del Pino B. J. Martinez A. Portillo	
118	Sindicato de Empleados de Radio Aeronautica Mexicana	L. Gallardo	
119	Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares	E. R. Arrocha	A. Herrera V.
120	Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de Mexico	A. Reyes G.	G. Mengelle M. Vaca
121/1	Asociación Sindical „Oficiales de Maquinas de la Marina Mercante“	A. Hernandez V.	
121/2	Orden de Capitanes y Pilotos Navales	A. Fernandez R.	
Niederlande			
650	Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel	G. J. H. Alink W. J. Hulsker H. W. Koppens P. Mol J. K. Post J. Scheffers	A. de Bruin
651	Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart	W. Ch. van Zuylen D. Opmeer A. Rook	
652	Algemene Bond „Mercurius“	C. Z. de Vries	P. Diepenveen
653	Vereniging van KLM-Boordwerktuigkundigen	W. Schreuder	C. Korevaar
654	Vereniging van KLM Cabinepersoneel	J. H. Kostermans	R. Lambeck
Nigeria			
225	Nigerian Railway Permanent Way Workers' Union	E. Okei Achamba	

<u>ITF</u> <u>Reg. Nr.</u>	<u>Land und Organisation</u>	<u>Delegierte</u>	<u>Berater</u>	<u>ITF</u> <u>Reg. Nr.</u>	<u>Land und Organisation</u>	<u>Delegierte</u>	<u>Berater</u>
229	Amalgamated Union of Lagos Municipal Bus Workers	V. M. I. Jack		132	Federación de Choferes y Anexos del Peru	J. Fonseca	
234	Nigerian Maritime Workers' Union	V. M. I. Jack *		133	Sindicato Unico de Trabajadores Maritimos y Portuarios de Chimbote	E. Costilla	
240	Association of Locomotive Drivers, Firmen, Yard Staff and Allied Workers	J. R. Baiden *		142	Federación Nacional de Trabajadores Maritimos y Portuarios, Fluviales y Lacustres del Peru	V. Barriete	
Norwegen				Philippinen			
657	Norsk Jernbaneforbund	E. Halvorsen S. Kortvedt R. Bergesen	R. Engen	375	Philippine Transport and General Workers' Organization	R. S. Oca A. Dinglasan	D. Martinez E. Jimenez Jr.
658	Norsk Lokomotivmandsforbund	O. Anfinsen		Polen (Exil)			
659	Norsk Sjømannsforbund	O. Karling H. Aasarød W. Sywersen Frl. I. Meyer		669	Association of Polish Merchant Navy Officers in London	D. S. Tennant *	
661	Norsk Styrmandsforening	O. Tennfjord		El Salvador			
662	Norsk Transportarbeiderforbund	H. Nicolaysen M. A. Bakke V. Folvik		143	Sindicato de la Industria Portuaria de El Salvador	E. A. López	
663	Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund	J. Balstad		Schweden			
Österreich				673	Statsanställdas Förbund	E. Svensson A. Andreasson N. Biwall K. Johannesson S. Uddegren O. Jansson	
501	Gewerkschaft der Eisenbahner	F. Pechtl E. Ulbrich H. Thalhammer K. Novak A. Nagy K. Kirchner E. Reisinger J. Schmolz	F. Dick K. Silvestri I. Krichhammer F. Lehner A. Mitsche T. Kralovics J. Schiffermüller E. Steinbach J. Kopecny K. Glaser	674	Svenska Sjöfolksförbundet	G. Klang H. Jarlsnäs N.-B. Andersson	P. Wahlström
502	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	J. Roposs K. Hosztynek O. Luczensky E. Strasser	A. Peham	678	Svenska Transportarbetareförbundet	H. Ericson S. Jönsson I. Östling M. Lundquist A. Guilloite G. Gustafsson	S. Lundgren O. Rytterbrant
Panama				679	Handelstjänstemannaförbundet	H. Lindholm B. Heggstad I. Claesson	S. Viksten E. Roth Frl. K. Turhede
124	Sindicato Industrial de Empleados de Lineas Aereas y Similares	V. E. Navarrete	R. Chang A.	Schweiz			
Peru				685	Schweizerischer Eisenbahnerverband	E. Haudenschild W. Meier F. Dutoit K. Schaub L. Joye R. Manser	H. Düby
128	Sindicato de Trabajadores de la Cia de Aviación „Faucett“	P. Otiniano P.		686	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	K. Rebsamen	
129	Sindicato Unico de Empleados y Obreros de la Cia de Aviación, Braniff Airways	C. Zedano	Frl. C. Ontaneda	687	Schweizerischer Verband des Personals Öffentliche Dienste	E. Lüthy	

<u>ITF</u> <u>Reg. Nr.</u>	<u>Land und Organisation</u>	<u>Delegierte</u>	<u>Berater</u>	<u>ITF</u> <u>Reg. Nr.</u>	<u>Land und Organisation</u>	<u>Delegierte</u>	<u>Berater</u>
	Singapur						
352	Singapore Air Transport Workers' Union	C. de Silva		425	Amalgamated Transit Union	J. M. Elliott J. J. Hill E. L. Oliver Frl. C. Wolfgang	
354	Singapore Traction Co. Employees' Union	Hashim bin Idris		426	Flight Engineers' International Association	W. A. Gill Jr.	A. A. McKesson J. V. Manning J. Wahle J. C. Gist Frl. K. Iverson
	Spanien (Exil)						
670	UGT Ferrovianos y Transportes	A. Hernandez Vizcaino		427	National Maritime Union	S. J. Wall M. Barisic	
	Taiwan						
380	Chinese Federation of Railway Workers' Unions	Huoo-Muh Liou T. Yao		428	Seafarers' International Union	P. Hall E. Shepard C. Tanner D. Stone	
	Türkei						
689	Turkish Railway Workers' Trade Union Federation	A. Catakçinler A. Arapoglu O. Sonmez H. Cigri N. Pekkarpuzcü	H. Sakar S. Yilmaz	431	International Longshoremen's Association	T. W. Gleason G. P. Delaney	P. Ross
	Tunesien						
264	Fédération Nationale des Cheminots de Tunisie	A. Ayoub	M. Klila	432	National Marine Engineers Beneficial Association	R. T. McKay L. Shapiro	
266	Fédération Générale des Transports de Tunisie	S. Mili Ismail Lejri		434	Congress of Railway Unions	D. S. Beattie H. C. Crotty W. Homer R. C. Howard R. Lowry R. J. Devlin W. E. Granlund R. Malcolm L. E. Dennis J. F. Otero C. L. Dennis D. L. Sullivan T. Fitzgibbon G. Toppen	
	Uruguay						
173	Unión de Motoristas, Obreros, Técnicos y Administrativos	J. M. Sottolani					
	Venezuela						
181	Federación de los Trabajadores Portuarios de Venezuela	J. Rodríguez M. Correa					
182	Federación de Trabajadores del Transporte de Venezuela	H. Hernández J. Jacobo G. A. Salinas					
	Vereinigte Staaten (USA)						
421	American Radio Association	W. R. Steinberg	B. L. Smith				
422	Transport Workers' Union of America	M. Guinan E. Mitchell T. Cronin					
424	International Association of Machinists and Aerospace Workers	L. Heineman W. Winpisinger M. Rygus R. Faupl J. Peterpaul B. Sharman J. Schwind					

Gäste

Offizielle Gäste

Bruno Kreisky, Bundeskanzler der Republik Österreich.
Erwin Frühbauer, Verkehrsminister der Republik Österreich.
Anton Beriya, Präsident des ÖGB.
Frau Gertrude Fröhlich-Sandner (anstelle des Bürgermeisters der Stadt Wien, Felix Slavik).
M. Vanistendael, EWG.
C. W. Jenks, Generaldirektor der IAO.
H. Dunning, IAO.
Joscf Zak, Finanzsekretär des ÖGB.
Professor F. Klenner, Generaldirektor der BAWAG.
Dr. Ernst Markoff, Vorstandsdirektor der ÖBB.
Dr. Oskar Plätz, Vorstandsdirektor der ÖBB.
Dr. Anton Heschgl, Direktor der Austrian Airlines.
Dr. Hubert Papousek, Direktor der Austrian Airlines.
Dr. Peter Haeseler, Vorstandsdirektor der DDSG.
Dr. Walter Polaschek, Vorstandsdirektor der DDSG.

Ehrengäste

F. Cousins, Mitglied des ITF-Vorstandes.
O. Becu, ehemaliger Generalsekretär der ITF.
P. de Vries, ehemaliger Generalsekretär der ITF.
H. Imhof, ehemaliger Generalsekretär der ITF.
L. Brosch, österreichische Gewerkschaft HTV.
K. Weigl, österreichische Gewerkschaft HTV.
K. Dlouhy, Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich.
R. Freund, Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich.
F. Razinger, Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich.
R. Spitzeder, Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich.
Fräulein T. Asser, ehemalige Angestellte im ITF-Sekretariat.

Gastdelegierte und Beobachter

P. de Jonge, IBFG.
H. Maier, IBFG.
K. Matal, IBFG.
T. Jackson, IPTT.
W. Leitgeb, IBSL.
B. Bendiner, IMB.
W. Hrdlitschka, Internationale Föderation der Chemiarbeiter.
F. Loriaux, Internationale Föderation der Petroleumarbeiter.
C. W. Franken, IÖD.
C. Jefferson, American Institute for Free Labour Development.
K. Wedel, Friedrich-Ebert-Stiftung.
E. Halevi, HISTADRUT, Israel.
G. Monk, Internationale Föderation des FS-Kontrollpersonals.
O. Marsiglia, Asociación Personal Técnico Aeronautica, Argentinien.
M. Valdez, Asociación Personal Técnico Aeronautica, Argentinien.
V. Cinquemani, Asociación Personal Técnico Aeronautica, Argentinien.
J. Techeira, Asociación Personal Técnico Aeronautica, Argentinien.

Kongreßpersonal

Dolmetscher und Übersetzer

*A. Anslev
O. Beariswyl
J. Berg
Frl. H. Bloksberg
Frau F. Castles
Frau I. Dhani*

*K. Gärtner
G. John
A. Spirig
Frau E. Tschiesche
R. Wesenfelder*

ITF-Sekretariat

C. H. Blyth, Generalsekretär

*H. Lewis
K. A. Golding
M. S. Hoda
C. Iddon
A. Selander
Frl. M. Bertucci
G. Brothers
Frau M. Bussell
Frau A. Collarbone
Frau A. Coombs
W. Curd
Frl. A. Earney
G. Goberdhan*

*B. Laughton
Frau E. Leigh
Frau L. Mascard
Frl. M. Norlén
S. R. Robinson
Frl. I. Stoll
Frau M. Fitzgerald
Frl. H. Whiteley
Frau S. Woodward
W. Wünsche
L. Martinez-Cavero
A. Klatil (im Ruhestand)
R. Santley (im Ruhestand)*

Regionalvertreter der ITF

*M. Gomero
T. Kishi*

*B. R. Udogwu
D. U'ren*

Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF)

B. Jonckheere

**Österreichisches Personal
von der Gewerkschaft der Eisenbahner**

Rednerliste

Achamba, O. A.	215, 218
Arrocha, E. R.	218
Baiden, J. R.	212
Benya, A.	202
Blyth, C. H.	206, 221, 222, 229, 230, 231, 235, 239, 242
Caruana, AR.	214, 242
Cassiers, W.	206
Castillo, J.	235
Chatterjee, M.	230, 231
Coldrick, A. P.	217, 230
David, V.	215
De Jonge, P.	216
Dekeyzer, R.	206
De Silva, C.	214
De Vries, P.	241
Dinglasan, A.	217
Düby, H.	201, 202, 240, 243
Elliott, J. M.	236
Faupl, R.	216, 231
Franken, C. W.	216
Fröhlich-Sandner, Gertrude	202
Frühbauer, E.	202
Gallardo, L.	234
Gleason, T. W.	221
Greene, S. F.	232
Gupta, P.	209
Haudenschild, E.	230, 240
Heinonen, J. R.	216
Hernandez, H.	211
Hughes, J.	223
Jack, V. M. I.	217
Jenks, W.	233
Jones, J. L.	229
Karling, O.	215, 229
Kihata, K.	212
Kitson, A. H.	220
Klang, G.	215
Kluncker, H.	240
Kotwal, M.	213
Kulkarni, S. R.	209, 230, 239
Lapeyre, R.	219
Lejri, I.	212
Martinez, D.	241
Melgarejo, C.	219

Mendoza, R.	214, 229
Møller-Hansen, P.	213
Mols-Sørensen, K.	235
Morales, A.	219
Nicolaysen, H.	229
Odake, N.	211
Oivio, P.	216
Ontaneda, Clorinda	217
Opiyo, W. J.	212, 239
Ortolani, A.	217
Otero, J.	219
Peterpaul, J.	234
Post, J. K.	209
Prechtl, F.	201, 212, 225, 240, 242
Randeri, J. D.	211, 218
Reyes, A.	214
Roposs, J.	242
Seibert, Ph.	210, 230, 235
Shepard, E.	240
Tolosa, E.	213
Ulbrich, E.	217, 230, 240
Venturini, E.	213
Vizcaino, A. H.	221
Walcott, F. L.	209, 218, 232, 234
Waters, J. L.	229
Yagol, Y.	206, 229

Sachregister

Tätigkeitsbericht, Diskussion	206, 209, 211, 215, 217, 219, 221
Mitgliedsbeiträge	236
Mitgliedsbeiträge, Antrag des Vorstandes	190
Tagesordnung des Kongresses	199
Fachsektionen — siehe unter Berichte	
Rechnungsprüfer — siehe unter Wahlen	
Sektionskonferenzen — siehe unter Berichte	
Kongreß, nächster, Tagungsort	241
Satzungen der ITF, Änderung der	177, 182, 229, 233, 234, 236
Vorstand, geographische Zusammensetzung	197, 218
Vorstand, Nominierungen	198

WAHLEN:

Entschließungsausschuß	176, 205
Mandatsprüfungsausschuß	176, 205
Stimmenprüfer	205
Wahlprüfer	205
Präsident	240
Vizepräsident	240
Generalsekretär	236
Generalrat	193, 217, 235
Vorstand	196, 218, 236
Rechnungsprüfer	236

Finanzbericht	161, 222
Generalrat, Nominierungen für	195
Generalrat, geographische Zusammensetzung	194
ITF-Goldabzeichen, Verleihungen	234, 240, 241
Gäste, Liste der	293
Hauptbüro der ITF, Sitz	241
IAO-Generaldirektor, Ansprache	233
Dolmetscher	295
ITF, Überreichung von Geschenken anlässlich des 75. Jubiläums	215, 216, 217
Präsident, zurücktretender, Überreichung von Geschenken an	240
Präsident, Ansprache	202

BERICHTE ÜBER SEKTIONSKONFERENZEN, AUSSCHUSS-SITZUNGEN USW.

Mandatsprüfungsausschuß	245
Mandatsprüfungsausschuß, Zusatzbericht	246
Entschließungsausschuß	220, 246
Konferenz der Sektion der Eisenbahner	248
Konferenz der Sektion Straßentransport	254
Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt	257

Konferenz der Sektion der Hafentarbeiter	259
Konferenz der Sektion der Seeleute	263
Gemeinsame Konferenz der Sektion der Seeleute und Hafentarbeiter	266
Konferenz der Sektion der Fischer	269
Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt	271
Konferenz der Sektion Transportverwandte Berufe und Dienste	273
EntschlieBungsausschuB	220
MandatsprufungsausschuB, Annahme	217
ENTSCHLIESSUNGEN, WORTLAUT DER VOM KONGRESS ANGENOMMENEN	
EntschlieBungsantrage, Diskussion uber	232, 236, 237, 239
Fachsektionen, vorgeschlagene Arbeitsprogramme	183
Geschftsordnungsentwurf	175
Geschftsordnung, Annahme der	205
VERKEHRSPOLITIK IN DEN SIEBZIGER JAHREN, Referat des Kollegen Fritz Prechtl	
	225

Inhaltsverzeichnis zum Protokoll

	Seite
KongreBdokumente:	
Finanzberichte und Berichte der Rechnungsprufer, 1968—1970 (XXX C-9)	161
Geschftsordnungsentwurf (XXX C-5)	175
Wahl des a) Mandatsprufungsausschusses	176
Wahl des b) EntschlieBungsausschusses (XXX C-6)	177
Antrag des Vorstandes auf Anderung der ITF-Satzungen (XXX C-7)	177
Alternativfassung des Antrages auf Anderung von Absatz 7 des Artikels XIII der ITF-Satzungen (XXX C-7 [Suppl.])	182
Vorgeschlagene Arbeitsprogramme der Fachsektionen:	
Eisenbahnersektion	183
Sektion StraBentransport	183
Sektion Binnenschifffahrt	184
Seeleutesektion	186
Sektion der Fischer	187
Sektion Zivilluftfahrt	189
Antrag des ITF-Vorstandes betreffend die H6he der Mitgliedsbeitrage (XXX C-12)	190
Wahl des Generalrates (XXX C-15/GC/1)	193
Nominierungen der nationalen und regionalen Wahlgruppen f6r den Generalrat (XXX C-15/GC/2)	195
Wahl des Vorstandes (XXX C-15/EB/1)	196
Nominierungen der regionalen Wahlgruppen f6r den Vorstand (XXX C-15/EB/2)	198
Tagesordnung	199
Plenarsitzungen:	
Mittwoch, 28. Juli, Vormittagssitzung	201
Mittwoch, 28. Juli, Nachmittagssitzung	205
Donnerstag, 29. Juli, Vormittagssitzung	209
Freitag, 30. Juli, Vormittagssitzung	211
Montag, 2. August, Vormittagssitzung	215
Montag, 2. August, Nachmittagssitzung	219
Dienstag, 3. August, Nachmittagssitzung	221
Mittwoch, 4. August, Vormittagssitzung	225
Mittwoch, 4. August, Nachmittagssitzung	229
Donnerstag, 5. August, Vormittagssitzung	233
Donnerstag, 5. August, Nachmittagssitzung	239
Freitag, 6. August, Vormittagssitzung	241
Berichte 6ber Sektionskonferenzen und Sitzungen von Aussch6ssen:	
MandatsprufungsausschuB	245
Zusatzbericht des Mandatsprufungsausschusses	246
EntschlieBungsausschuB	246

	Seite
Sektionskonferenz der Eisenbahner	248
Sektionskonferenz Straßentransport	254
Sektionskonferenz Binnenschifffahrt	257
Sektionskonferenz der Hafendarbeiter	259
Sektionskonferenz der Seeleute	263
Gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafendarbeiter	266
Sektionskonferenz der Fischer	269
Sektionskonferenz Zivilluftfahrt	271
Sektionskonferenz Transportverwandte Berufe und Dienste	273
Wortlaut der vom Kongreß angenommenen Entschlieûungen	275
Delegiertenliste	281
Liste der Gäste	293
Kongreßpersonal	295
Rednerliste	297
Sachregister	299